УНИВЕРЗИТЕТ У БЕОГРАДУ

ГЕОГРАФСКИ ФАКУЛТЕТ

мр Дејан С. Ђорђевић

УЛОГА И ЗНАЧАЈ ПЛАНИРАЊА ИНФРАСТРУКТУРЕ У РАЗВОЈУ ПЛАНИНСКОГ ТУРИЗМА У СРБИЈИ

докторска дисертација

Београд, 2014

UNIVERSITY OF BELGRADE

FACULTY OF GEOGRAPHY

Dejan S. Đorđević

THE ROLE AND IMPORTANCE OF INFRASTRUCTURE PLANNING IN MOUNTAIN TOURISM DEVELOPMENT IN SERBIA

Doctoral Dissertation

Belgrade, 2014

МЕНТОРИ:

Проф. др Велимир Шећеров
Универзитет у Београду, Географски факултет

Проф. др Мирољуб Милинчић
Универзитет у Београду, Географски факултет

ЧЛАНОВИ КОМИСИЈЕ:

Проф. др Добрица Јовичић
Универзитет у Београду, Географски факултет

Доц. др Богдан Лукић
Универзитет у Београду, Географски факултет

Др Саша Милијић
Институт за архитектуру и урбанизам Србије, Београд

ДАТУМ ОДБРАНЕ:

_____

П Р Е Д Г О В О Р

Тему докторске дисертације „Улога и значај планирања инфраструктуре у развоју планинског туризма у Србији“ изабрао сам, у сарадњи са Катедром за просторно планирање Географског факултета, у жељи да повежем свој дугогодишњи стручни и научни рад у области просторног и урбанистичког планирања и планирања и програмирања инфраструктурних система и посвећеност и преданост према планинским подручјима оличену кроз вишегодишње активно бављење планинарством и високогорством и редовним и честим боравком на планинама. Имајући у виду изабрану тематику, у раду је коришћено богато искуство бројних домаћих и иностраних научних и стручних радова и публикација, анализиран већи број планских докумената (просторних и урбанистичких планова, стратегија, мастер планова, програма развоја туризма и др.), као и одговарајућа законска регулатива. Поред тога, у последњих неколико година извршио сам циљана теренска истраживања на већем броју планина у Србији, са посебним акцентом на подручја Копаоника и Таре где сам у више наврата боравио у различитим периодима године, као и на планинским подручјима у земљама у ближем и даљем окружењу (Динариди, Карпати, Рила, Пирин, Олимп, Алпи, итд.).

У раду је значајна пажња, можда и нешто већа него што је то неопходно, посвећена теорији и пракси развоја и планирања развоја туризма и планинског туризма, али се то може схватити као намера да се дубље проучи сложеност свеукупне проблематике и на одговарајући начин дефинишу повезаност, односи и међуутицаји планирања инфраструктуре и развоја планинског туризма.

Рад на овако захтевној материји не би био могућ без помоћи професора са Географског факултета, међу којима посебну захвалност дугујем проф. др Мирољубу Милинчићу, доц. др Богдану Лукићу и проф. др Добрици Јовичићу, као и др Саши Милијићу из Института за архитектуру и урбанизам Србије. Највећу захвалност на помоћи и великој подршци без које овај рад вероватно не би био ни завршен, дугујем проф. др Велимиру Шећерову са којим сам имао привилегију и задовољство да радим. На крају, али не и најмање важно, посебно хвала желим да кажем мојој породици на изузетно великом стрпљењу и пруженој безрезервној подршци у сваком погледу.

Аутор

УЛОГА И ЗНАЧАЈ ПЛАНИРАЊА ИНФРАСТРУКТУРЕ У РАЗВОЈУ ПЛАНИНСКОГ ТУРИЗМА У СРБИЈИ

Резиме: Основни циљ дисертације је испитивање и дефинисање међусобних условљености, веза, значаја и утицаја планирања инфраструктуре и развоја планинског туризма, што би омогућило да се развију методе за успешније сагледавање процеса промена у простору и начини њиховог усмеравања у жељеном правцу. Анализирајући упоредо искуства у Србији, свету и Европи, као и слична искуства земаља у окружењу, предложена решења теже да помогну у даљем раду стручњацима, али и регионалним и локалним управама и другим актерима који су директно или индиректно повезани са овом облашћу, у циљу развоја планинског туризма у Србији.

Истраживање је обухватило неколико сукцесивно повезаних делова: дефинисање основних теоријских поставки проблема – општа разматрања о планинским подручјима, туризму, посебно планинском туризму, инфраструктурним системима и њиховом планирању, као и планирању развоја туристичких подручја; анализу најзначајнијих карактеристика и међусобних сличности и разлика развоја планинског туризма у свету, Европи, земљама у окружењу и Србији, почев од историјата преко актуелног стања до тенденција развоја, са детаљним разматрањем планинских подручја Копаоника и Таре; анализу инфраструктурне опремљености планинских подручја Србије, са детаљним разматрањем подручја Копаоника и Таре, да би се на основу тога дефинисали закључци о односу развоја планинског туризма и инфраструктурне опремљености планинских подручја. Затим је анализирано планирање инфраструктуре у функцији развоја планинског туризма у стратешким и планским документима у Србији на националном нивоу, као и оних који обухватају подручја Копаоника и Таре, након чега су посебно разматрани примењени нормативи и стандарди за инфраструктурну опремљеност планинских туристичких подручја. У завршном делу рада разматране су могућности за дефинисање корака ка усмереном и координираном унапређењу стања у истраживаној области кроз конкретне предлоге у оквиру процеса планирања одрживог планинског туризма и планирања инфраструктуре у функцији развоја планинског туризма.

Коришћењем интегралног и компаративног научног метода, као и метода анализе и синтезе и интегралног приступа решавању проблема, кроз истраживање

је потврђена основна хипотеза да усмерено, координирано и ефикасно планирање инфраструктуре представља снажан инструмент који доприноси развоју планинског туризма, односно да исказане међузависности јасно потврђују могућност да се кроз осмишљено планирање и програмирање развоја инфраструктурних система подстиче и усмерава развој планинског туризма али и развој простора у целини. Истраживањем је утврђено да степен инфраструктурне опремљености планинских туристичких подручја Србије није на одговарајућем нивоу, да је институционална координација у усмеравању развоја планинских туристичких подручја Србије запостављена, као и да развој планинског туризма у Србији у досадашњем периоду није деловао као интегришући фактор и покретач развоја локалних заједница. Кроз истраживање се дошло и до следећих закључака којима су потврђене секундарне хипотезе: опремање простора одговарајућом инфраструктуром представља услов одрживог развоја планинског туризма, односно одговарајуће планирање и развој инфраструктурних система се искључиво мора схватити као претпоставка а не последица развоја планинских туристичких подручја; третман инфраструктурних система мора имати обележја целовитог сагледавања планирања и уређења простора без парцијалног сагледавања појединих компоненти и њиховог планирања као вештачки одвојених делова тако да планирање инфраструктуре представља један од инструмента усмеравања развоја планинског туризма и неопходна је његова координација са осталим мерама и инструментима за развој; планирање инфраструктуре само по себи не представља довољан услов за развој планинског туризма већ захтева и адекватну имплементацију и мониторинг имплементације планских и програмских решења – последица адекватно и ефикасно спроведеног процеса планирања и програмирања инфраструктуре, односно успешне имплементације планова и програма је конкретна реализација појединачних инфраструктурних објеката, која се састоји од поступка пројектовања и изградње физичких структура у простору у току одређеног времена.

Кључне речи: инфраструктурни системи, планински туризам, плански документи, планирање развоја, планирање и програмирање инфраструктуре, капацитет простора.

Научна област: ПРОСТОРНО ПЛАНИРАЊЕ
Ужа научна област: ПРОСТОРНО ПЛАНИРАЊЕ
УДК број: 711.7/.8:338.48-44(23.0)(497.11)(043.3)

THE ROLE AND IMPORTANCE OF INFRASTRUCTURE PLANNING IN MOUNTAIN TOURISM DEVELOPMENT IN SERBIA

Abstract: The main purpose of this dissertation is to examine and define the interrelated causation, connections, importance and influences of infrastructure planning and mountain tourism development, which would enable the development of methods for a more successful consideration of the process of changes in space and ways of directing them towards a desired course. By parallel analyses of the experiences in Serbia, the world and Europe, as well as of the similar experiences of the neighbouring countries, the proposed solutions tend to help the further work of experts, and of regional and local authorities and other stakeholders directly or indirectly involved in this field, with the aim of mountain tourism development in Serbia.

The research covered several successively related parts: defining the basic theoretical grounds of the problem – general considerations of mountain areas, tourism, mountain tourism in particular, infrastructure systems and their planning, as well as development planning of tourist areas; an analysis of the most significant characteristics and interrelated similarities and differences of mountain tourism development in the world, in Europe, in neighbouring countries, starting from its history proceeding to the current situation and ending with the development trends, with a detailed consideration of the mountain areas of Kopaonik and Tara; an analysis of infrastructure capacity of the mountain areas of Serbia, with a detailed consideration of the areas of Kopaonik and Tara, on basis of which the conclusions were defined about the relationship between mountain tourism development and infrastructure capacity of mountain areas. Next, infrastructure planning was analysed with a view to mountain tourism development in strategic and planning documents in Serbia at the national level, including those covering the areas of Kopaonik and Tara; subsequently, the applied norms and standards for infrastructure capacity of mountain tourist areas were separately considered. The final part of the thesis considered the possibilities of defining the steps towards a directed and coordinated improvement of the situation in the examined area through specific suggestions within the planning process of sustainable mountain tourism and infrastructure planning with a view to mountain tourism development.

The use of integral and comparative scientific method, as well as the analysis and synthesis methods and integral approach to problem solving throughout the research have confirmed the basic hypothesis that the directed, coordinated and efficient

infrastructure planning is a powerful tool, which contributes to mountain tourism development, i.e. that the stated interrelations evidently confirm the possibility to promote and direct both mountain tourism development and spatial development as a whole by way of thoughtful planning and programming of infrastructure systems development. The research determined that the infrastructure capacity of mountain areas in Serbia is not at an adequate level, that the institutional coordination in directing the development of mountain tourist areas has been neglected, and that mountain tourism development in Serbia has not so far functioned as an integrating factor or driving force of local government development. The research has led to the following conclusions that have confirmed the secondary hypotheses: equipping areas with appropriate infrastructure is the prerequisite for sustainable mountain tourism development, i.e. appropriate planning and development of infrastructure systems has to be solely considered as an assumption and not as a consequence of the development of mountain tourist areas; the management of infrastructure systems needs to reflect a holistic consideration of planning and designing spaces without partial considerations of individual components or their planning as artificially separated parts and so infrastructure planning is one of the instruments of directing mountain tourism development and its cooperation with other development measures and instruments is necessary; infrastructure planning itself is not a sufficient condition for mountain tourism development, as it requires appropriate implementation and monitoring of the implementation of planning and programming solutions – consequences of an adequately and efficiently completed infrastructure planning and programming process, i.e. a successful implementation of plans and programmes is a specific realization of individual infrastructural objects, which involves the procedure of designing and building physical structures in space within a certain time period.

Keywords: infrastructure systems, mountain tourism, planning documents, development planning, infrastructure planning and programming, spatial capacity.

Scientific field: SPATIAL PLANNING
Specific scientific field: SPATIAL PLANNING
UDC number: 711.7/.8:338.48-44(23.0)(497.11)(043.3)

САДРЖАЈ

1. УВОД 1

1.1. Проблем и предмет истраживања 1
1.2. Циљ и задаци рада 2
1.3. Хипотезе истраживања 3
1.4. Метод израде рада 3
1.5. Научна оправданост и могућност примене 4
1.6. Просторни и временски оквир 5

2. ТЕОРИЈСКА ПОСТАВКА ПРОБЛЕМА И ОСНОВНИ ПОЈМОВИ 7

2.1. Планинска подручја 7
2.1.1. Планинска подручја Србије 10
2.1.2. Одрживи развој планинских подручја 15

2.2. Планински туризам 22
2.2.1. Туризам – глобални феномен савремене цивилизације 22
2.2.2. Законодавна регулатива у области туризма 34
2.2.3. Планински туризам – појам, значај и основне карактеристике 40
2.2.4. Туристичка валоризација планина 47
2.2.5. Планински туризам и животна средина – специфичности међуутицаја и капацитет простора 57

2.3. Инфраструктурни системи и планирање инфраструктуре 71
2.3.1. Појам и подела инфраструктурних система 71
2.3.2. Основне карактеристике инфраструктурних система 76
2.3.3. Улога инфраструктурних система у развоју 78
2.3.4. Општи принципи планирања инфраструктурних система 81

2.4. Планирање развоја туристичких подручја 86
2.4.1. Основе планирања развоја туризма 86
2.4.2. Теоријско-методолошки оквир планирања развоја туристичких подручја 91

3. РАЗВОЈ ПЛАНИНСКОГ ТУРИЗМА И ИНФРАСТРУКТУРНА ОПРЕМЉЕНОСТ ПЛАНИНСКИХ ПОДРУЧЈА 98

3.1. Развој планинског туризма 98
3.1.1. Историјат развоја планинског туризма у свету и Европи 98
3.1.2. Стање и тенденције развоја планинског туризма у свету и Европи 108
3.1.3. Развој планинског туризма у земљама у окружењу 129
3.1.4. Историјат и фазе развоја планинског туризма у Србији 150
3.1.5. Актуелно стање развоја планинског туризма у Србији 172
3.1.6. Досадашњи развој планинског туризма на Копаонику 192
3.1.7. Досадашњи развој планинског туризма на Тари 212
3.1.8. Упоредна анализа туристичког промета и туристичког смештаја на Копаонику и Тари 234

3.2. Инфраструктурна опремљеност планинских подручја 259
3.2.1. Међусобна условљеност саобраћаја и развоја планинског туризма 259
3.2.2. Инфраструктурна опремљеност планинских подручја у Србији 271
3.2.3. Инфраструктурна опремљеност туристичког подручја Копаоника 279
3.2.4. Инфраструктурна опремљеност туристичког подручја Таре 298
3.2.5. Упоредна анализа инфраструктурне опремљености туристичких подручја Копаоника и Таре 318

3.3. Однос развоја планинског туризма и инфраструктурне опремљености планинских подручја 325

4. ПЛАНИРАЊЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ У ФУНКЦИЈИ РАЗВОЈА ПЛАНИНСКОГ ТУРИЗМА У СТРАТЕШКИМ И ПЛАНСКИМ ДОКУМЕНТИМА У СРБИЈИ 330

4.1. Стратешки и плански документи на националном нивоу 330
4.1.1. Стратегија развоја туризма Републике Србије 330
4.1.2. Просторни план Републике Србије 336
4.1.3. Секторске стратегије из области инфраструктурних система 345

4.2. Планирање инфраструктуре у функцији развоја планинског туризма на подручју Копаоника и Таре 356
4.2.1. Регионални просторни планови 356
4.2.2. Просторни планови подручја посебне намене 368
4.2.3. Просторни планови јединица локалне самоуправе 393
4.2.4. Мастер планови 401

4.3. Нормативи и стандарди за инфраструктурну опремљеност планинских туристичких подручја 410

5. МОГУЋНОСТИ УНАПРЕЂЕЊА ПЛАНИРАЊА ИНФРАСТРУКТУРЕ У ФУНКЦИЈИ РАЗВОЈА ПЛАНИНСКОГ ТУРИЗМА 416

5.1. Могућности унапређења планирања одрживог планинског туризма 416

5.1.1. Планирање просторног развоја и планска евалуација капацитета планинских туристичких подручја 420

5.1.2. Законодавни оквир, координација израде и усклађеност просторно-планских и туристичко-планских докумената 429

5.1.3. Еколошки и социо-културолошки изазови планирања развоја планинског туризма 437

5.2. Могући правци деловања у планирању инфраструктуре у функцији развоја планинског туризма 442

5.2.1. Стратешки оквир планирања инфраструктуре 442

5.2.2. Планирање инфраструктуре у планинским туристичким подручјима 447

5.2.3. Имплементација планских решења – програмирање и реализација инфраструктурних система 456

6. ЗАКЉУЧНА РАЗМАТРАЊА 464

Референтна литература 468

Коришћена литература 476

Референтни интернет сајтови 483

Биографија аутора 485

СПИСАК ТАБЕЛА:

Табела 2.1: Планинска подручја Србије

Табела 2.2: Површине висинских зона рељефа Србије

Табела 2.3: Карактеристике масовног и алтернативног туризма

Табела 3.1: Структура броја ски-центара, ски-посетилаца по месту посете и ски-посетилаца по месту становања у свету по појединим регионима у 2009. и 2012. години

Табела 3.2: Однос укупног броја долазака туриста и броја долазака страних туриста у Србију и планинска места у појединим годинама у периоду од 1955. до 2012. године

Табела 3.3: Однос укупног броја ноћења туриста и броја ноћења страних туриста у Србији и планинским местима у појединим годинама у периоду од 1955. до 2012. године

Табела 3.4: Однос броја лежаја у планинским местима у односу на укупан број лежаја у оквиру смештајних капацитета у Србији у појединим годинама у периоду од 1955. до 2012. године

Табела 3.5: Структура броја долазака туриста (укупно и страних) по врстама туристичких места у Србији у 2012. години

Табела 3.6: Структура броја ноћења туриста (укупно и страних) по врстама туристичких места у Србији у 2012. години

Табела 3.7: Број долазака туриста (укупно и страних) у планинска места Србије у 2012. години

Табела 3.8: Број ноћења туриста (укупно и страних) у планинским местима Србије у 2012. години

Табела 3.9: Број регистрованих лежаја, просечан број ноћења по лежају и просечан број ноћења по доласку туриста у планинским местима Србије у 2012. години

Табела 3.10: Упоредни приказ броја долазака туриста у планинска места у Србији, на Копаоник и Тару у периоду од 1980. до 2012. године

Табела 3.11: Упоредни приказ броја долазака страних туриста у планинска места у Србији, на Копаоник и Тару у периоду од 1980. до 2012. године

Табела 3.12: Упоредни приказ броја ноћења туриста у планинским местима у Србији, на Копаонику и Тари у периоду од 1980. до 2012. године

Табела 3.13: Упоредни приказ броја ноћења страних туриста у планинским местима у Србији, на Копаонику и Тари у периоду од 1980. до 2012. године

Табела 3.14: Упоредни приказ просечног броја ноћења по доласку туриста у планинским местима у Србији, на Копаонику и Тари у периоду од 1980. до 2005. године

Табела 3.15: Упоредни приказ структуре (у %) броја долазака и броја ноћења туриста на Копаонику и Тари, по месецима за период од 2006. до 2012. године

Табела 3.16: Упоредни приказ просечног броја ноћења по доласку туриста у планинским местима у Србији, на Копаонику и Тари, по месецима за период од 2006. до 2012. године

Табела 3.17: Упоредни приказ броја регистрованих лежаја у планинским местима у Србији, на Копаонику и Тари у периоду од 2003. до 2012. године

Табела 3.18: Упоредни подаци о постојећим карактеристикама скијалишта у Србији

Табела 3.19: Међусобна удаљеност туристичких подцентара на туристичком подручју Таре и урбаних центара у ближем окружењу

Табела 3.20: Вредновање степена инфраструктурне опремљености туристичких подручја Копаоника и Таре и планинских подручја Србије

Табела 5.1: Основне разлике између планских докумената (Закон о туризму) и планских докумената (Закон о планирању и изградњи)

СПИСАК ГРАФИКОНА:

График 3.1: Структура броја ски-центра у свету у 2012. години

График 3.2: Структура броја ски-посетилаца у свету у 2012. години, по месту реализације туристичке тражње

График 3.3: Структура броја ски-посетилаца у свету у 2013. години, по месту настанка туристичке тражње

График 3.4: Број долазака туриста (укупно и страних) у планинска места у Србији у појединим годинама у периоду од 1955. до 2012. године

График 3.5: Удео (%) броја долазака туриста у планинска места у односу на укупан број долазака туриста у Србију у појединим годинама у периоду од 1955. до 2012. године

График 3.6: Број ноћења туриста (укупно и страних) у планинским местима у Србији у појединим годинама у периоду од 1955. до 2012. године

График 3.7: Удео (%) броја ноћења туриста у планинским местима у односу на укупан број ноћења туриста у Србији у појединим годинама у периоду од 1955. до 2005. године

График 3.8: Број лежаја у планинским местима у Србији у периоду од 1955. до 2012. године

График 3.9: Удео (%) броја лежаја у планинским местима у односу на укупан број лежаја у оквиру смештајних капацитета у Србији у појединим годинама у периоду од 1955. до 2012. године

График 3.10: Број долазака туриста (укупно и страних) по врстама туристичких места у Србији у 2012. години

График 3.11: Број ноћења туриста (укупно и страних) по врстама туристичких места у Србији у 2012. години

График 3.12: Просечан број ноћења по доласку туриста по врстама туристичких места у Србији у периоду од 2006. до 2012. године

График 3.13: Структура броја лежаја по врстама туристичких места у Србији у 2011. год.

График 3.14: Број долазака туриста (укуп. и стр.) у планинска места Србије у 2012. год.

График 3.15: Број ноћења туриста (укуп. и стр.) у планинским местима Србије у 2012. г.

График 3.16: Структура регистрованих лежаја у планинским местима Србије у 2012. год.

График 3.17: Просечан број ноћења по доласку туриста у планинским местима Србије у 2012. години

График 3.18: Структура броја долазака и броја ноћења туриста по месецима у планинским местима Србије у периоду од 2006. до 2012. године

График 3.19: Број ноћења по доласку туриста по месецима у планинским местима Србије у периоду од 2006. до 2012. године

График 3.20: Број долазака туриста на Копаоник (укупно и страних) у периоду од 1980. до 2012. године

График 3.21: Број ноћења туриста на Копаонику (укупно и страних) у периоду од 1980. до 2012. године

График 3.22: Удео (%) броја ноћења туриста на Копаонику у односу на укупан број ноћења туриста у планинским местима у Србији у периоду од 1980. до 2012. године

График 3.23: Број долазака туриста на Тару (укупно и страних) у периоду од 1980. до 2012. године

График 3.24: Број ноћења туриста на Тари (укупно и страних) у периоду од 1980. до 2012. године

График 3.25: Удео (%) броја ноћења туриста на Тари у односу на укупан број ноћења туриста у планинским местима у Србији у периоду од 1980. до 2012. године

График 3.26: Упоредни приказ броја долазака туриста на Копаоник и Тару у периоду од 1980. до 2012. године

График 3.27: Удео (%) броја долазака туриста на Копаоник и Тару у односу на укупан број долазака туриста у планинска места у Србији у периоду од 1980. до 2012. године

График 3.28: Упоредни приказ броја долазака страних туриста на Копаоник и Тару у периоду од 1980. до 2012. године

График 3.29: Упоредни приказ броја ноћења туриста Копаонику и Тари у периоду од 1980. до 2012. године

График 3.30: Удео (%) броја ноћења туриста на Копаонику и Тари у односу на укупан број ноћења туриста у планинским местима у Србији у периоду од 1980. до 2012. године

График 3.31: Упоредни приказ броја ноћења страних туриста на Копаонику и Тари у периоду од 1980. до 2012. године

График 3.32: Удео (%) броја ноћења страних туриста на Копаонику и Тари у односу на укупан број ноћења страних туриста у планинским местима у Србији у периоду од 1980. до 2012. године

График 3.33: Упоредни приказ просечног броја ноћења по доласку туриста у планинским местима у Србији, на Копаонику и Тари у периоду од 1980. до 2012. године

График 3.34: Упоредни приказ просечног броја ноћења по доласку страних туриста у планинским местима у Србији, на Копаонику и Тари у периоду од 1980. до 2012. године

График 3.35: Структура (у %) броја долазака туриста на Копаоник и Тару, по месецима за период од 2006. до 2012. године

График 3.36: Структура (у %) броја ноћења туриста на Копаонику и Тари, по месецима за период од 2006. до 2012. године

График 3.37: Структура (у %) броја ноћења страних туриста на Копаонику и Тари, по месецима за период од 2006. до 2012. године

График 3.38: Упоредни приказ просечног броја ноћења по доласку туриста на Копаонику и Тари, по месецима за период од 2006. до 2012. године

График 3.39: Број регистрованих лежаја на Копаонику и Тари у периоду од 2003. до 2012. године

График 3.40: Удео (%) броја регистрованих лежаја на Копаонику и Тари у односу на укупан број регистрованих лежаја у планинским местима у Србији у периоду од 2003. до 2012. године

СПИСАК КАРАТА:

Карта 3.1: Ски центар Matterhorn (Zermatt – Cervinia)

Карта 3.2: Zermatt, летња туристичка карта

Карта 3.3: Ски центар L'Espace Killy (Val d'Isere – Tignes)

Карта 3.4: Стазе за планински бициклизам (Tignes)

Карта 3.5: Ски центар Schladming–Dachstein

Карта 3.6: Скијалиште „The Front Side of Vail“

Карта 3.7: Вејл, летња туристичка карта

Карта 3.8: Ски центар Бјеласица - Језерине

Карта 3.9: Ски центар Јахорина
Карта 3.10: Ски центар Бјелашница
Карта 3.11: ХОЦ Бјелоласица
Карта 3.12: Ски центар Боровец
Карта 3.13: Ски центар Бањско
Карта 3.14: Ски центар Појана Брашов
Карта 3.15: Торник – летња туристичка понуда
Карта 3.16: Ски центар Торник
Карта 3.17: Ски центар Стара планина
Карта 3.18: Копаоник – положај у окружењу
Карта 3.19: Ски центар Копаоник
Карта 3.20: Копаоник, летњи туристички садржаји
Карта 3.21: Тара – положај у окружењу
Карта 3.22: Национални парк „Тара“
Карта 3.23: Бициклистичке руте Тара - Мокра Гора – Златибор
Карта 3.24: Локације паркинг простора на подручју туристич. комплекса Суво Рудиште
Карта 4.1: Предлог туристичких области Републике Србије
Карта 4.2: ППРС, тематска карта „Просторно-функционално структурирање туристичких простора Србије“
Карта 4.3: ППРС, референтна карта 5 „Туризам и заштита животне средине, природног и културног наслеђа“
Карта 4.4: ППРС, референтна карта 3 „Транспортна инфраструктура и електронска комуникациона мрежа и опрема“ и референтна карта 4 „Енергетска и водопривредна инфраструктура“
Карта 4.5: РПП за подручје Шумадијског, Поморавског, Рашког и Расинског управног округа, референтна карта бр. 3 „Туризам и заштита простора“
Карта 4.6: РПП за подручје Шумадијског, Поморавског, Рашког и Расинског управног округа, референтна карта бр. 2 „Мрежа насеља и инфраструктурни системи“
Карта 4.7: РПП за подручје Златиборског и Моравичког управног округа, референтна карта бр. 3 „Туризам и заштита простора“
Карта 4.8: РПП за подручје Златиборског и Моравичког управног округа, референтна карта бр. 2 „Мрежа насеља и инфраструктурни системи“
Карта 4.9: ПППНП „Националног парка Копаоник“, референтна карта 3 „Организација туристичких садржаја, насеља и саобраћаја“
Карта 4.10: ПППНП Националног парка Копаоник, референтна карта 4 „Техничка инфраструктура“
Карта 4.11: ПППНП Националног парка Тара, референтна карта 2а „Саобраћајна инфраструктура са мрежом насеља, јавним службама и функцијама“
Карта 4.12: ПППНП Националног парка Тара, референтна карта 2б „Водопривредна инфраструктура“
Карта 4.13: ПППНП Националног парка Тара, референтна карта 2в „Електроенергетска и телекомуникациона инфраструктура“
Карта 4.14: ПППНП Националног парка Тара, референтна карта 3 и 4 „Природни ресурси, заштита животне средине, природних и културних добара и туризам и спровођење плана“
Карта 4.15: ППО Рашка, референтна карта 2А „Мрежа насеља и инфраструктурни системи“
Карта 4.16: ППО Брус – Нацрт плана, референтна карта 4 „Карта спровођења“

Карта 4.17: ППО Бајина Башта референтна карта 2 „Мрежа насеља и инфраструктурни системи“

Карта 4.18: ППГ Ужица, референтна карта 3 „Енергетска, водопривредна и телекомуникациона инфраструктура“

Карта 4.19: Мастер план за туристичку дестинацију Копаоник: електроенергетска инфраструктура; водоснабдевање и одвођење отпадних вода

Карта 4.20: Калуђерске Баре, графички прилог из Мастер плана развоја туризма са пословним планом за планину Тару и њено окружење

СПИСАК СЛИКА:

Слика 3.1: Изградња прве планинске зупчасте железнице на свету - Монт Вашингтону, Њу Хемпшир, САД, 1868. године

Слика 3.2: Олимпијски стадион на Првим зимским олимпијским играма у Шамонију 1924. године

Слика 3.3: Први хотел изграђен 1883. године у Националном парку Јелоустон, САД

Слика 3.4: Zermatt, летња панорама

Слика 3.5: Матерхорн (4478 m н.в.)

Слика 3.6: Val d'Isere, летња панорама

Слика 3.7: Tignes Val Claret, зими

Слика 3.8: Шладминг, летња панорама

Слика 3.9: Ски стаза изнад Шладминга

Слика 3.10: Gröbming адреналински парк

Слика 3.11: Zipline Stoderzinken

Слика 3.12: Вејл, планинарске стазе

Слика 3.13: Вејл, тјубинг стазе

Слика 3.14: НП „Дурмитор“

Слика 3.15: Ски стаза „Савин кук“

Слика 3.16: НП „Биоградска гора“

Слика 3.17: НП „Проклетије“

Слика 3.18: Проклетије, долина Грбаје

Слика 3.19: Игман - скакаонице

Слика 3.20: Адреналински парк на Влашићу

Слика 3.21: Попова Шапка, Шар планина

Слика 3.22: НП „Маврово“

Слика 3.23: Плитвичка језера

Слика 3.24: НП „Рила“

Слика 3.25: „Velo Park“ Пампорово

Слика 3.26: НП „Ретезат“

Слика 3.27: Планина Буцеги

Слика 3.28: Дворац Пелеш

Слика 3.29: „Краљева чесма“ на Златибору изграђена 1894., фотографија из 1914. године

Слика 3.30: Слет планинара на Проклетијама 1956. године

Слика 3.31: Златибор 60-тих година, по изградњи вештачког језера

Слика 3.32: Златибор, Обудојевица

Слика 3.33: Златибор, део туристичког центра
Слика 3.34: Дивчибаре, центар
Слика 3.35: Околина Дивчибара
Слика 3.36: Дивчибаре, ски стаза
Слика 3.37: Дивчибаре, клисура Црне реке
Слика 3.38: Стара планина, Јабучко Равниште
Слика 3.39: Стара планина, зими
Слика 3.40: Први планинарски дом на Копаонику изграђен 1935. године
Слика 3.41: Планинарски дом „Олга Дедијер“ 1951. године
Слика 3.42: Полагање посмртних остатака Јосифа Панчића
Слика 3.43: Панчићев маузолеј
Слика 3.44: Хотел Караван отворен 1981. године
Слика 3.45: Хотел Бачиште отворен 1983. године
Слика 3.46: Нови објекат на Сувом Рудишту
Слика 3.47: Нови објекат у Брзећу
Слика 3.48: Долина спортова, зими
Слика 3.49: Панорама Сувог Рудишта, зими
Слика 3.50: Боб на шинама
Слика 3.51: Тјубинг стаза
Слика 3.52: Планинарски дом на Калуђерским Барама, изграђен 1938. године као објекат за потребе поште
Слика 3.53: Хотел „Тара“ 1954. године
Слика 3.54: Хотел „Тара“ 2013. године
Слика 3.55: Стари павиљони дечијег одмаралишта у Митровцу
Слика 3.56: Други слет планинара Србије одржан на Тари од 4. до 8. јула 1954. године
Слика 3.57: Насеље Вежања, пре и после формирања језера Заовине
Слика 3.58: Поглед са Бањске стене на језеро Перућац
Слика 3.59: Језеро Заовине
Слика 3.60: Хотел „Оморика“ и депаданс „Јавор“
Слика 3.61: Традиционално сеоско домаћинство на Тари
Слика 3.62: Ски стаза код хотела Оморика
Слика 3.63: Хотел „Бели бор“
Слика 3.64: Митровац
Слика 3.65: Предов Крст
Слика 3.66: Дрвенград на Мећавнику и скијалиште Ивер
Слика 3.67: Новоградња у Калуђерским Барама, на подручју и непосредно уз „НП Тара“
Слика 3.68: Међународни аеродром „Константин Велики“ у Нишу и пристанишна зграда аеродрома „Морава“ код Краљева
Слика 3.69: Застој саобраћаја на Златибору
Слика 3.70: Центар Дивчибара без тротоара
Слика 3.71: Акумулација „Рибница“, постројење за прераду питке воде, саобраћајница и нисконапонска електро мрежа на Златибору
Слика 3.72: „Дивља“ депонија на Старој планини
Слика 3.73: Туристички центар Златибор
Слика 3.74: Системи електронских комуникација на Цвијићевом врху на Руднику

Слика 3.75: Раскрсница путева за Јошаничку Бању и Рудницу; саобраћајница Брус – Копаоник кроз Брзеће

Слика 3.76: Стање саобраћајница и пешачки излаз из објекта директно на коловоз регионалне саобраћајнице у Сувом Рудишту

Слика 3.77: Приступне саобраћајнице ка почетној станици жичаре „Бела река 1“ у Брзећу

Слика 3.78: Један од многобројних каптираних извора у Брзећу који се користи за водоснабдевање појединачних корисника

Слика 3.79: Радови на изградњи акумулације на Малом Караману и цевовода за потребе система за вештачко оснежавање

Слика 3.80: Делови система фекалне канализације на подручју туристичког комплекса Суво Рудиште на Копаонику

Слика 3.81: Локације за евакуацију отпада у Сувом Рудишту и Брзећу

Слика 3.82: ТС 10/0,4 kV у Сувом Рудишту и Брзећу

Слика 3.83: Пут Ужице – Кремна и пут Бајина Башта – Калуђерске Баре

Слика 3.84: Примери локалних и некатегорисаних путева на подручју Таре

Слика 3.85: Улица у Калуђерским Барама и напуштени паркинг простор у близини хотела „Оморика“

Слика 3.86: Музејско-туристичка пруга уског колосека „Шарганска осмица“

Слика 3.87: Акумулација „Крушчица”

Слика 3.88: Водовод у Калуђерским Барама

Слика 3.89: Постројење за пречишћавање отпадних вода код хотела „Оморика“

Слика 3.90: ППОВ код хотела „Бели Бор“ (фан функције) и канализациони шахт са непречишћеном отпадном водом која се директно упушта у водоток

Слика 3.91: Део система управљања отпадом у Калуђерским Барама – иста локација у јуну 2011. и фебруару 2013. године

Слика 3.92: Депонија „Дубоко“ – део тела депоније и плато испред Центра за селекцију

Слика 3.93: Далеководи 220 kV визуелно оптерећују планински пејзаж на Тари, објекат испод далековода 220 kV у Калуђерским Барама

Слика 3.94: Сунчани колектори испред хотела „Оморика“ у Калуђерским Барама

Слика 3.95: Појединачни системи за припрему топле воде и фотонапонске ћелије на Тари

СПИСАК СХЕМА:

Схема 5.1: Просторно-временска поларизација туристичких кретања

Схема 5.2: Тактички приступ организацији планирања инфраструктуре

Схема 5.3: Општи приказ процеса планирања инфраструктурних мрежа и система

Схема 5.4: Процес планирања инфраструктуре у планинским туристичким подручјима са посебним акцентом на планску евалуацију капацитета простора

Схема 5.5: Динамички процес израде програма развоја/унапређивања јавне инфраструктуре

СПИСАК СКРАЋЕНИЦА:

АП – Аутономна покрајина
АТЦ – аутоматска телефонска централа
БДП – бруто друштвени производ
ВУ – Војна установа
ГИС – географски информациони систем
ГСС – Горска служба спасавања
ГМРС – главна мерно регулациона станица
ДВ – далековод
ДП – државни пут
ДУП – детаљни урбанистички план
ЕД – електродистрибуција
ЕПС – Електропривреда Србије
ЕУ – Европска Унија
ЗОИ – Зимске олимпијске игре
ИАУС – Институт за архитектуру и урбанизам Србије
ЈКП – јавно комунално предузеће
ЈЛС – јединица локалне самоуправе
ЈНА – Југословенска народна армија
ЈП – јавно предузеће
КДС – кабловски дистрибутивни систем
МСАН – мултисервисни приступни чвор (Multiservice Access Node)
МУП – Министарство унутрашњих послова
МХЕ – мала хидроелектрана
НП – национални парк
НПК – Национални парк „Копаоник“
ОИЕ – обновљиви извори енергије
ПГР – план генералне регулације
ПД – планинарско друштво
ПДР – план детаљне регулације
ПИО – предео изузетних одлика
ПП – парк природе
ППГ – просторни план града
ППО – просторни план општине/јединице локалне самоуправе
ППОВ – постројење за пречишћавање отпадних вода
ПППП Н – просторни план подручја посебне намене
ППРС – Просторни план Републике Србије
ПСД – Програм развоја приватног сектора у југозападној Србији
ПСС – Планинарски савез Србије
РЗС – Републички завод за статистику

РПП – регионални просторни план

РС – Република Србија

РХЕ – Реверзибилна хидроелектрана

САНУ – Српска академија наука и уметности

САД – Сједињене Америчке државе

СКС – самоносиви кабловски склоп

СПД – Српско планинарско друштво

СРЈ – Савезна република Југославија

СРП – специјални резерват природе

СФРЈ – Социјалистичка федеративна република Југославија

ТЕ – термоелектрана

ТНГ – течни нафтни гас

ТС – трафостаница

ТЦ – туристички центар

УН – Уједињене нације

УНМИК – Привремена административна мисија Уједињених нација на Косову

ХЕ – хидроелектрана

ADSL – Asymmetric Digital Subscriber Line (асиметрична дигитална претплатничка линија)

CEMAT – Council of Europe Conference of Ministers Responsible for Spatial/Regional Planning (Conférence Européenne des Ministres Responsables de l'Aménagement du Territoire, Европска конференција министара просторног/регионалног планирања)

CDMA – Code Division Multiple Access (вишеструки приступ са кодном расподелом)

EUROPARC – Federation of Nature and National Parks of Europe (Федерација природе и националних паркова Европе)

FIS – International Ski Federation (Fédération Internationale de Ski, Међународна скијашка федерација)

GPS – Global Positioning System (Глобални позициони систем)

IPTV – Internet Protocol Television (Интернет протокол телевизија)

IUCN – International Union for Conservation of Nature (Међународна унија за заштиту природе)

MICE – Meetings, Incentives, Conventions and Exhibitions/Events (састанци, инцентиве, конвенције/конференције, изложбе/манифестације)

OECD – Organisation for Economic Co-operation and Development (Организација за економску сарадњу и развој)

UN – United Nations (Уједињене нације)

UNESCO – United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (Организација Уједињених нација за образовање, науку и културу)

UNWTO – World Tourism Organization (Светска туристичка организација)

1. УВОД

1.1. Проблем и предмет истраживања

Предмет истраживања докторске дисертације је утицај планирања инфраструктуре на развој планинског туризма у Србији. Овај утицај се разматра кроз испитивање узајамног односа система планирања инфраструктуре кроз различите механизме стратешког и другог планирања и развоја планинског туризма, са посебним освртом на могућности унапређења планирања инфраструктуре у функцији развоја планинског туризма.

Поштујући принцип од општег ка посебном, проблематика се обрађује кроз укупно шест поглавља. У првом, уводном поглављу, разматрају се предмет истраживања, циљ и задаци рада, представљају постављене хипотезе и методе истраживања, научна оправданост и могућност примене и дефинише просторни и временски оквир истраживања. Друго поглавље обухвата дефинисање теоријских поставки проблема – општа разматрања о планинским подручјима, туризму и посебно планинском туризму, инфраструктурним системима и планирању инфраструктуре, као и планирању развоја туристичких подручја. У оквиру трећег поглавља прво се приказују најзначајније карактеристике развоја планинског туризма у свету, Европи, земљама у окружењу и Србији, са детаљним разматрањем планинских подручја Копаоника и Таре, затим се анализира инфраструктурна опремљеност планинских подручја Србије, опет са детаљним разматрањем подручја Копаоника и Таре, да би се на основу тога дефинисали закључци о односу развоја планинског туризма и инфраструктурне опремљености планинских подручја. Четврто поглавље садржи анализу планирања инфраструктуре у функцији развоја планинског туризма у стратешким и планским документима у Србији, на националном нивоу, као и на подручју Копаоника и Таре, након чега се посебно разматрају примењени нормативи и стандарди за инфраструктурну опремљеност планинских туристичких подручја. У петом поглављу разматрају се могућности за дефинисање корака ка усмереном и координираном унапређењу стања у истраживаној области кроз конкретне предлоге у оквиру процеса планирања одрживог планинског туризма и планирања

инфраструктуре у функцији развоја планинског туризма. На крају се, у закључку, констатују и дефинишу међусобна повезаност и условљеност планирања инфраструктуре и развоја планинских туристичких подручја, кроз разматрање успешности доказивања на почетку постављених хипотеза.

1.2. Циљ и задаци рада

Циљ истраживања на дисертацији је испитивање и дефинисање међусобних условљености, веза, значаја и утицаја планирања инфраструктуре и развоја планинског туризма, што би омогућило да се развију методе за успешније сагледавање процеса промена у простору и начини њиховог усмеравања у жељеном правцу.

Анализирајући упоредо искуства у Србији, свету и Европи, као и слична искуства земаља у окружењу, циљ рада је и да кроз предложена решења помогне у даљем раду стручњацима, али и регионалним и локалним управама и другим актерима који су директно или индиректно повезани са овом облашћу, а све у циљу развоја планинског туризма у Србији.

На основу дефинисаног проблема, предмета и циља рада, задатак истраживања је покушај да се одговори на следећа питања:

- У каквом су односу досадашњи развој планинског туризма и постојећи степен инфраструктурне опремљености планинских подручја, односно колико је недовољна и/или неодговарајућа инфраструктурна опремљеност планинских подручја утицала на досадашњи развој планинског туризма?
- Које је место и улога инфраструктуре у оквиру планских докумената (из области просторног и урбанистичког планирања, али и из области туризма) који се израђују за планинска подручја и колико и како су плански документи међусобно условљени и усклађени?
- Колики и који су утицаји (планирања) развоја планинског туризма на општи развој планинских подручја?
- Колико планирање развоја инфраструктуре само по себи утиче на планински туризам и да ли имплементација планских решења кроз програмирање и реализацију инфраструктурних система јесте саставни део јединственог процеса?
- Које су могућности и предуслови за унапређење процеса планирања развоја инфраструктуре у функцији развоја планинског туризма на подручју Србије?

1.3. Хипотезе истраживања

Основна хипотеза дисертације гласи:

- **Усмерено, координирано и ефикасно планирање инфраструктуре је снажан инструмент који доприноси развоју планинског туризма.**

Из основне хипотезе може се развити више секундарних, које гласе:

- **Услов одрживог развоја планинског туризма је опремање простора одговарајућом инфраструктуром.**
- **Планирање инфраструктуре само по себи не представља довољан услов за развој планинског туризма већ захтева и адекватну имплементацију планских решења.**
- **Планирање инфраструктуре је један од инструмента усмеравања развоја планинског туризма и неопходна је његова координација са осталим мерама и инструментима за развој.**
- **Степен инфраструктурне опремљености планинских туристичких подручја Србије није на одговарајућем нивоу.**

1.4. Метод израде рада

Постављене хипотезе, односно природа постављеног проблема и његове карактеристике, упућују на избор метода који могу омогућити доношење одговарајућих закључака.

У раду се користи интегрални и компаративни научни метод и интегрални приступ решавању проблема. Интегрални метод је изабран због изузетне комплексности теме и великог броја чинилаца који су битни и нераздвојиви при анализи. Овај метод је комбинација три битна утицајна фактора: простора, комуникација и активности које посматра равноправно и нераздвојно. У методолошком смислу он подразумева равноправан третман простора са становишта три (под)система: еколошког, економског и социјалног. Интегрални начин третирања просторног система у први план истиче међузависност три споменута (под)система и променљивост сваког од њих услед промена најмање у једном. На овај начин је могуће доћи до жељених резултата и доказати почетну хипотезу са мањом вероватноћом једностраног и ускосекторског сагледавања евентуалних предности и недостатака.

Компаративни метод би требало да омогући поређење разних могућности за унапређење система планирања инфраструктуре и његовог односа према развоју планинског туризма у Србији, као и поређење са сличним системима и односима у свету, Европи и земљама у окружењу. На овај начин би се позитивна пракса других (сличних) просторних система могла применити на планинска подручја Србије, подразумевајући и уважавајући при том све њихове специфичности, аутентичност и реално сагледавање могућности.

Кроз рад се користи и метод анализе и синтезе (кроз покушај претходне синтезе и накнадне анализе и синтезе датих података), принцип одрживог развоја, као и остале научне методе - опште (картографски, генерализација, информатичко-синтетички и сл.) и посебне технике - системска анализа, функционална анализа, одговарајуће математичке технике, техника процене утицаја на животну средину, временска и просторна корелација, техника моделовања (система, односа, и сл.), као и технике интерполације и екстраполације. За прикупљање података о постојећем стању коришћена је одговарајућа литература, иностране и домаћа планска документа и студије, одговарајућа теренска истраживања, као и ранија искуства формирана на основу обиласка већине планинских подручја у Србији и земљама у ближем и даљем окружењу.

1.5. Научна оправданост и могућност примене

Овај рад, у теоријско-методолошком смислу треба да сагледа савремене концепте планирања инфраструктуре у планинским подручјима и створи научну и практичну основу за унапређење процеса планирања инфраструктуре као значајног инструмента развоја планинског туризма у Србији.

Кроз анализу и примену теорија о планирању и развоју – планирању инфраструктуре, просторном и урбанистичком планирању, планирању развоја планинских подручја и планинског туризма, могуће је доћи до нових решења у процесу планирања инфраструктуре у планинским подручјима Србије који ће омогућити развој кроз потпуније активирање локалних ресурса и потенцијала уз истовремено поштовање регионалних и националних интереса на истом простору.

Практична примена се може очекивати у помоћи доносиоцима одлука који су директно или индиректно повезани са овом облашћу, кроз могућност примене појединих сазнања и предложених решења из дисертације за дефинисање мера и

инструмената за развој планинског туризма. Истовремено може се очекивати да поједина сазнања из дисертације допринесу унапређењу израде планских докумената (просторних и урбанистичких планова, мастер планова, планова развоја) за планинска подручја, управо у оном њиховом делу који се бави проблематиком планирања инфраструктуре.

На крају, ова тема би могла наћи и своју едукативну улогу где би стручњаци у области планирања инфраструктуре, просторног и урбанистичког планирања, планирања развоја планинских подручја, студенти и др. кроз упознавање са овом проблематиком могли продубити своја сазнања и, свакако, допринети продубљењу и даљем разјашњењу ове материје кроз сопствена будућа истраживања.

1.6. Просторни и временски оквир

Временски и просторни оквир истраживања обухвата општи приказ историјског развоја планинског турзма у свету, Европи, простору Западног Балкана и Србији од краја 19. века до данас. Истраживање се базира на синергији научног знања бројних експерата из земље и иностранства и практичних примера успешних турстичких дестинација. Полазећи од раних радова из Енглеске и Француске у сфери туризма старих више од 200 година, у дисертацији се сукцесивно представља и систематизује научна мисао везана за ову област и њено гранање ка више или мање специфичним туристичким делатностима и активностима. Истовремено следећи промену схватања улоге и коришћења планинских подручја Фон Халера и Русоа, и постепеног померања фокуса интересовања локалног, а касније и становништва из ближег и даљег окружења ка освајању високих планина кроз организовано планинарење, појачан боравак на њима, спортско-рекреативне и здравствене садржаје и сл., у дисертацији се анализирају и синтетизују релевантни ставови и мишљења бројних аутора.

Нарочита пажња је посвећена простору Србије и њене две репрезентативне планине које имају традиционално развијени туризам, Тари и Копаонику. Компаративно сагледавање међусобних сличности и разлика, нивоа опремљености инфраструктуром, планским претпоставкама различитог нивоа, законском регулативом која (де)мотивише њихов убрзанији развој, те на крају предлог за унапређење стања и перспектива, финални су део дисертације и резултанта истраживачког рада и примене теоретских поставки на практичним

примерима. Боравак на терену, разговори и фотографије, допуњују и коригују званичне документе, статистику и прогнозе, емпиријском спознајом стеченом током истраживања.

2. ТЕОРИЈСКА ПОСТАВКА ПРОБЛЕМА И ОСНОВНИ ПОЈМОВИ

2.1. Планинска подручја

Планине су јасно истакнута и пространа узвишења у рељефу копна, која се дижу са околних нижих и заравњених терена. Висина, нагиб страна, дисекција рељефа, пространство и континуитет пружања, итд., су неки од критеријума који се појединачно или комбиновано користе за дефинисање или класификацију планина. Иако не постоји универзално прихваћена дефиниција планина, као најчешћи и основни критеријум узима се граница од 500 m надморске висине[1], односно сва подручја изнад ове границе се могу сматрати планинским подручјима. Због различитог времена и начина постанка, као и сложених тектонских односа и морфологије планине дају основно обележје рељефу почев од целих континената, преко многих држава, све до појединачних региона. Одликују се сложеном хоризонталном и вертикалном дисекцијом рељефа, специфичним климатом, вертикалном зоналношћу вегетације, разноврсним хидрографским објектима, мањом густином насељености, слабијом проходношћу, што све заједно чини да имају значајне директне или индиректне утицаје на ближе или даље окружење.

На свакој планини се могу издвојити подножје, стране и врх. (Ракићевић Т., 1991:301-303) Подножје или суподина је линија, односно прегиб, којим се планинске стране додирују са околним ниским земљиштем. Међутим, између планина и равница веома често лежи појас брежуљкастог земљишта које се назива подгорина. Од подножја према врху дижу се планинске стране које се, када су веома стрме називају литице. Ако је планина издужена, тј. не завршава се у облику купе, ивица по којој се њене стране пресецају назива се венац. Ако је он широк (плећат) зове се било, а ако је оштар и назупчен, онда је гребен. Узвишења на венцу, билу или гребену, називају се врхови, а удубљења између њих превоји, седла или преседлине. Огранци који се од планинских врхова бочно разилазе према подножју, при чему им се висина постепено смањује, називају се косе.

[1] Апсолутна (надморска) висина одређене тачке рељефа је вертикално растојање између средњег нивоа мора (нулте нивоске површи) и саме тачке на физичкој површини Земље. Релативна висина представља разлику апсолутних (надморских) висина двеју тачака на физичкој површини Земље. Апсолутна (надморска) и релативна висина изражавају се у метрима.

Према начину постанка, планине се деле на веначне, громадне и вулканске.

Веначне планине су настале хоризонталним покретима, набирањем и навлачењем слојева седиментних стена. То су највиши и најизразитији облици у садашњем рељефу континената, а спадају у групу најмлађих планина. Пружају се углавном ивицама континената поред океана и мора. У Евроазији претежно имају правац запад-исток, а у Северној и Јужној Америци север-југ. Најчешће представљају читаве снопове паралелних планинских венаца који се настављају једни на друге и протежу на стотине и хиљаде километара. Правци пружања планинских венаца готово се редовно поклапају са правцем пружања слојева и бора. Најпознатије веначне планине су Алпи, Хималаји (са највишим врхом на Земљи – Монт Еверест 8850 m н.в.), Анди, Кордиљери, Карпати, Динариди итд.

Громадне планине су настале раседањем, односно издизањем и спуштањем терена дуж великих пукотина – раседних линија. Оне се дижу у виду громада без јасно одређеног правца пружања. На њима се често налазе простране високе заравни које се називају висоравни или платои. Између громадних планина леже спуштени делови терена: котлине и ровови. Громадне планине су Алтај у Азији, Средишни масив у Француској, Пенинске планине у Британији, Рила и Пирин у Бугарској, Мезета у Шпанији, и др.

Вулканске планине настају нагомилавањем избачене лаве и другог вулканског материјала. Оне најчешће имају облик купа са бројним и разноврсним пратећим облицима очврсле лаве. Поједине вулканске планине достижу висине и преко 5000 m н.в. чиме надмашују многе веначне и громадне планине. Најпознатије вулканске планине су Килиманџаро (5895 m н.в.), Котопакси у Еквадору (5896 m н.в. – највиши активни вулкан на Земљи), Попокатепетл (5452 m н.в.) и Оризаба (5700 m н.в.) у Мексику, Етна (3329 m н.в.) и др.

Веначне, громадне и вулканске планине, чији су виши делови радом спољашњих сила разорени, снижени и однети, преобраћене су у планинске трупине. Оне касније тектонским покретима могу бити поново издигнуте и радом спољашњих сила рашчлањене. Овакве планине се називају регенериране или тектонски подмлађене планине. Међу ове планине сврставају се Судети, Вогези, Шврацвалд, делови Урала и др.

Планине се веома ретко јављају усамљене. Оне су обично груписане у планинске системе. Више повезаних веначних планина чине планински венац, а више громадних планина планинску масу.

У морфометријском погледу планине се могу поделити на ниске, средње високе и високе планине (Petrović D., 1977:61). Ниске планине имају апсолутну висину од 200 до 700 m. Просечан нагиб њихових страна је 5-10%, а дисекција рељефа 200 до 500 m. Ниске планине се одликују благим и заобљеним облицима рељефа. Средње високе планине имају апсолутне висине од 700 до 1000 m, просечан нагиб страна 10-25%, а дисекција рељефа је 500-700 m. Средње високе планине се одликују већим пространством, појавом одсека и гребена са оштрим врховима. Ове морфолошке одлике зависе у великој мери од геолошког састава планина. Високе планине имају апсолутне висине преко 2000 m. Одликују се појавом високих одсека, назупченим и уским гребенима и облицима глацијалног рељефа. Дисекција рељефа је преко 1000 m. Стеновите масе високих планина су најчешће голе. Високе планине захватају велике површине и изграђују планинске системе.

Како овако или слично дефинисане класификације које узимају у обзир комбинацију више критеријума захтевају врло детаљно истраживање на свакој појединачној планини или планинском систему, као основна и најчешће коришћена је подела планина која као једини критеријум користи надморску висину, тако да се планине деле на:

- ниске планине од 500 до 1000 m надморске висине,
- средње планине од 1000 до 2000 m надморске висине,
- високе планине преко 2000 m надморске висине.

Укупна површина планинских подручја на Земљи изнад 500 m н.в. обухвата око 38 милиона km^2 или око 26% копненог дела површине планете (Дабић Д., 2011:56). У оквиру истраживања у коме је обухваћено 199 држава (Walther P., Kohler T., Imbach K., Lutz U., Frey L., 2002:28-29), утврђено је да у 53 земље планинска подручја обухватају више од 50% националне територије, у 46 земаља покривају између 25 и 50%, у 30 земаља између 10 и 25% и у 70 земаља до 10% територије. Државе са високим процентом од преко 50% планинских подручја заступљене су на свим континентима, и има их различитих величина, од великих као што су Кина или Иран до малих као што су Лесото или Црна Гора. Друге земље, попут Сједињених Америчких Држава и Русије које имају између 25 и 50%, или Индија, Канада и Француска са мање од 25% територије планинских подручја, иако имају значајне планине, имају нижи проценат планинских подручја због својих пространих низија. Ипак, примећује се да чак и земље са ниским

процентом планинских области испод 10%, као што су Аустралија и Бразил, имају планинске области које имају важну улогу за целу земљу. Од земаља бивше Југославије, више од 50% територије под планинским подручјима имају све републике осим Србије и Хрватске, које припадају величинској категорији између 25 и 50%. Од осталих земаља у окружењу, више од 50% територије под планинским подручјима имају Албанија и Грчка, док су Румунија и Бугарска у истој величинској категорији као и Србија.

Са учешћем планинских подручја од око 38% националне територије, Србија припада категорији земаља које имају између 25 и 50% под планинским подручјима, заједно са Хрватском, Чешком, Бугарском, Румунијом, Русијом, Шпанијом, САД и др. (Walther P., Kohler T., Imbach K., Lutz U., Frey L., 2002:29).

2.1.1. Планинска подручја Србије

Планинска подручја Србије на висинама изнад 500 m н.в. обухватају око 32.993 km^2, од тога на територији Централне Србије око 24.066 km2, на територији АП Косово и Метохија око 8.927 km^2, док је на подручју АП Војводина површина планинских подручја изнад 500 m н.в. занемарљива (Вршачке планине 639 m н.в. и Фрушка гора 538 m н.в.). Треба нагласити да у Србији доминирају, са више од 2/3 укупне планинске територије, подручја од 500 до 1000 m н.в., са око 23.431 km^2, од чега је на територији Централне Србије око 16.790 km^2, а на територији АП Косово и Метохија око 6.641 km^2 (Дабић Д., 2011:56).

Табела 2.1: Планинска подручја Србије (Извор: Дабић Д., 2011:57)

Територија	**Површина km^2**	**Планинска подручја**		**500 – 1000 m н.в.**		**1000 – 2000 m н.в.**		**Преко 2000 m н.в.**	
		km^2	**%**	**km^2**	**%**	**km^2**	**%**	**km^2**	**%**
Централна Србија	55.968	24.066	43,0	16.790	30,0	7.276	13,0	-	-
АП Војводина	21.506	-	-	-	-	-	-	-	-
АП К и М	10.887	8.927	82,0	6.641	61,0	2177	20,0	109	1,0
Република Србија	**88.361**	**32.993**	**37,3**	**23.431**	**26,5**	**9.453**	**10,7**	**109**	**0,1**

Посматрано у процентима и потцелинама, највеће учешће планинских подручја има АП Косово и Метохија – чак око 82% (61% од 500 до 1000 m н.в., 20% од 1000 до 2000 m н.в. и око 1% изнад 2000 m н.в. - мада ове податке

релативизује формално разврставање високих котлина Косова и Метохије у планински рељеф), док је на територији Централне Србије под планинским подручјима око 43% територије (30% од 500 до 1.000 m н.в. и 13% од 1000 до 2000 m н.в., уз незнатну површину изнад 2000 m н.в.) [2].

Истраживање на основу кога су одређене висинске зоне Србије коришћењем топографске карте размере 1 : 50 000 (Младеновић Т., 1984) даје нешто прецизније податке о висинским зонама рељефа Србије јер укључује све површине одређене висинске зоне, без обзира на њихову површину или значај. Према овом истраживању, планинска подручја, односно висинске зоне рељефа изнад 500 m н.в. заузимају 33.992 km^2 што представља 38,47% површине Републике Србије. У оквиру планинских подручја доминира висинска зона од 500 до 1000 m н.в. са 70,91% од укупне површине изнад 500 m н.в. и висинска зона од 1000 до 1500 m н.в. са 24,91%, односно од укупне површине планинских подручја Србије преко 95% чине планине испод 1500 m н.в.

Табела 2.2: Површине висинских зона рељефа Србије (Извор: Младеновић Т., 1984:71)

Висинска зона m н.в.	Површина km^2	% од укупне површине	% од планинског подручја
0 – 200	32.540	36,83	/
200 – 500	21.829	24,70	/
500 – 1000	24.105	27,28	70,91
1000 – 1500	8.468	9,59	24,91
1500 – 2000	1.213	1,37	3,57
Преко 2000	206	0,23	0,61
Планинско подручје (преко 500 m н.в.)	33.992	38,47	100,00
Република Србија	88.361	100,00	/

Према географском положају, правцу пружања, старости, геолошкој грађи, начину постанка и облицима рељефа, планинска подручја Србије су сврстана у три планинске зоне, од којих свака има више потцелина или група (Јовичић Д., 2009:15-19).

[2] На подручју Централне Србије занемарљива су планинска подручја изнад 2000 m н.в. (мањи делови Старе планине, Копаоника и Мокре горе која је на тромеђи централне Србије, АП Косова и Метохије и Црне Горе) док су на подручју АП Војводина занемарљиве површине планинских подручја изнад 500 m н.в. (мањи делови Вршачких планина и Фрушке горе).

Западна зона млађих веначних планина заузима западни и југозападни део Србије и чини саставни део Динарског планинског система. У овој планинској зони могуће је издвојити неколико планинских група или целина: Шумадијске планине, Подрињско-ваљевске планине, Старовалшко-рашке планине, Копаоничке планине и Проклетијско-шарске планине.

Шумадијске планине се налазе у средишњем делу Србије, између Дунава и Саве на северу, Западне Мораве и Ћетиње на југу, Велике Мораве на истоку и Колубаре, Љига и Дичине на западу. Најпознатије међу њима су Авала (506 m н.в.), Космај (626 m н.в.), Букуља (696 m н.в.), Венчац (659 m н.в.), Гледићке планине (922 m н.в.), Котленик (749 m н.в.) и Рудник, чији је врх, Велики Штурац или Цвијићев врх, са 1132 m н.в. највиши врх Шумадије. Већином, ово су ниже и релативно питоме планине, обрасле вегетацијом и са различитим хидрографским одликама.

Подрињско-ваљевске планине се налазе у северозападном делу Централне Србијеа од Саве на северу до Ћетиње на југу и од Дрине на западу до Колубаре, Љига и Дичине на истоку. У ову планинску групу спадају Цер (687 m н.в.), Гучево (779 m н.в.), Борања (856 m н.в.), Јагодња (939 m н.в.), Соколска планина (973 m н.в.), Торничка Бобија (1272 m н.в.), Медведник (1244 m н.в.), Повлен (који је са 1347 m н.в. највиши у овој планинској групи), Маљен (1104 m н.в.), Сувобор (866), и др. Ове планине су сличног геолошког састава, одликују се развијеном хидрографском мрежом, уз богатство флоре (нарочитио шумских екосистема) и фауне.

На југозападу Србије је Старовалшко-рашка група планина, омеђена Дрином на западу, Ћетињом и Западном Моравом на северу, Ибром на истоку и југоистоку и Лимом на југозападу. Најзначајније планине овог простора су Златибор (Торник 1496 m н.в.), Тара (Збориште 1544 m н.в.), Златар (1627 m н.в.), Голија (Јанков камен висок 1833 m н.в. је највиши врх у овој планинској групи), Јавор (1519 m н.в.), Гиљева (1617 m н.в.), Чемерно (1581 m н.в.), Јадовник (1732 m н.в.) и др. У овој области истичу се благо нагнуте површи и простране висоравни међу којима је најзначајнија Пештерска висораван са просечном висином од око 1150 m н.в.

Копаоничка група планина се налази између Ибра, Западне Мораве, Косовске котлине и горњих токова Рашке, Топлице и Лаба. Копаоник (Панчићев врх 2016 m н.в.) је највиша планина у овој планинској групи и једна од највиших и по пространству највећих планина у Србији. Раније је убрајан у Родопске

планине, али је на основу новијих геотектонских проучавања сврстан у Динариде. Остале планине на овом простору су Жељин (1784 m н.в.), Равна планина (1542 m н.в.), Столови (1375), Студена планина (1355 m н.в.) и Гоч (1216 m н.в.).

Проклетијско-шарске планине које се налазе на југу Србије, на територији АП Косово и Метохија, су највише планине Србије. Проклетије се пружају између Скадарског басена, Метохијске котлине и горњих токова Ибра, Лима и Таре, на тромеђи Србије, Црне Горе и Албаније. Србији припада североисточни део Проклетија, са више врхова преко 2000 m н.в. и неколико врхова преко 2500 m н.в. од којих је Ђеравица са 2656 m н.в. највиши планински врх у Србији. Шарске планине се налазе на тромеђи Србије, Македоније и Албаније, издижући се изнад јужног дна Косовско-метохијске котлине и Качаничке клисуре. Чине их Шара (Пескови 2651 m н.в.), Коритник (2393 m н.в.) и Паштрик (1986 m н.в.). На југу се везују на Пинде чинећи Шарско-пиндски планински систем. Проклетије и Шарске планине су изузетно значајна планинска подручја због разноврсних и очуваних природних ресурса (природне реткости, сложени шумски екосистеми, специфични хидрографски објекти и др.).

Источна зона млађих веначних планина заузима источни део Србије и чини саставни део Карпатско-балканског планинског система. Протеже се од Дунава, односно Ђердапске клисуре на северу до Заплањско-лужничке котлине и Рујпланине на југу. У оквиру ове зоне разликују се три појаса: западни, средишњи и источни.

У западном појасу Карпатско-балканских планина налазе се Хомољске планине (Штубеј 940 m н.в.), Бељаница (1339 m н.в.), Кучајске планине (Велика Треста 1284 m н.в.), Ртањ (Шиљак 1570 m н.в.), Озрен (Лесковик 1174 m н.в.), Девица (Чапљинац 1187 m н.в.), Сува планина (Трем 1810 m н.в.) и др.

Средишном појасу Карпатско-балканских планина припадају Северни Кучај (796 m н.в.), Шомрда (803 m н.в.), Велики Крш (1148 m н.в.), Стол (1155 m н.в.), Слемен (1099 m н.в.), Тупижница (1160 m н.в.), Трсибаба (826 m н.в.), Сврљишке планине (1334 m н.в.), Белава (946 m н.в.) и др.

У источном појасу Карпатско-балканских планина налазе се Мироч (768 m н.в.), Велики гребен (656 m н.в.), Дели Јован (1141 m н.в.) као и Стара планина са врхом Миџор (2170 m н.в.) који је истовремено и највиши врх Централне Србије.

На планинама источне Србије, на знатном пространству, доминира крашки рељеф са многобројним вртачама, увалама и јамама. Битну карактеристику овог подручја представља велики број пећина међу којима су најпознатије Ресавска,

Церемошња, Лазарева, Рајкова, Верњикица и др. као и појава прерасти, природних камених мостова насталих урушавањем пећинских таваница. Карактеристика рељефа источне Србије је и појављивање одређених облика палеовулканског рељефа, пре свега палеовулканских купа – Тилва Њагра, Тилва Мика, Кумастакан, Крште Сатули и др. које сведоче о вулканским активностима у прошлости.

Средишна зона громадних планина заузима југоисточни и делимично централни део Србије, а чини саставни део Родопске масе, која је најстарији део копна Балканског полуострва. Ова зона прелази из источне Македоније у Србију и протеже се на север са обе стране Јужне и Велике Мораве.

Између Јужне Мораве, Пчиње, Власине и бугарске границе налазе се Бесна кобила (1923 m н.в. – највиша планина ове зоне), Дукат (1881 m н.в.), Варденик (1876 m н.в.), Чемерник (1638 m н.в.), Кођура (1568 m н.в.) и др. Даље према северу су Крушевица (Вита крушка 913 m н.в.), Бабичка гора (Крива бука 1059 m н.в.), Селичевица (Велика тумба 903 m н.в.), Буковик (894 m н.в.) и др. Са западне стране Јужне и Велике Мораве ова зона је представљена уским појасом у коме се налазе Кукавица (Влајна 1440 m н.в.), Пасјача (971 m н.в.), Јастребац (Велика Ђулица 1491 m н.в.), Јухор (Велики Ветрен 775 m н.в.) и др.

Све претходно наведене планине су јужно од Саве и Дунава, док се северно од ових водотокова, на територији АП Војводина, налазе Фрушка гора (538 m н.в.) и Вршачке планине (639 m н.в.).[3]

Као основни критеријум за претходно разврставање планинских ситема и група коришћене су физичко-географске и геолошке особине рељефа. Међутим, треба нагласити да постоји разлика између планинских региона који се издвајају на бази процеса регионализације и планинских подручја, за чије издвајање се најчешће користи граница од 500 m н.в. Светска искуства су по питању ове проблематике и њеног решавања и превазилажења различита, а модели контроле и управљања планинским подручјима у земљама са вишим степеном развоја, због различитих вредности развојних параметара (економских, техничко-технолошких, социо-економских), нису у нашим условима у целини применљиви. Како у Србији, на научно заснованој методологији није извршена идентификација и делимитација планинских регија, већ се оне најчешће поистовећују са планинским системима издвојеним, као што је већ напоменуто, искључиво на основу физичко-

[3] Надморска, односно апсолутна висина врхова планина преузета је са топографских карата размера 1:25 000, 1:50 000, 1:100 000, 1:200 000, издања Војногеографског института, Београд.

географских, превасходно тектонско-морфолошких и еколошко-климатских особина (Тошић Д., Крунић Н., 2002:42-44), неопходно је дефинисање једнозначних критеријума на основу којих ће планинске регије бити идентификоване и делимитиране, а у циљу одговарајуће валоризације, планирања и управљања простором.

2.1.2. Одрживи развој планинских подручја

Ресурси планинских подручја имају врло значајну улогу у одрживом развоју целокупног простора наше планете, јер планинска подручја чине животни простор за више од 10% светске популације, извориште су вода за преко три милијарде људи, располажу ресурсима за развој привредних, туристичких и активности на заштити животне средине од значаја за њихово становништво као и шире окружење – регионално, национално и међународно (Maksin M., Pucar M., Milijić S., Korać M., 2011:254).

Савремени приступ одрживом развоју планинских подручја заснива се на омогућавању квалитетнијег живота и привређивања локалног становништва, стварању услова за одмор и рекреацију урбаног становништва и обезбеђивању заштите и презентације природних и културних предела и наслеђа. Позитивне ефекте оваквог приступа потврђују искуства земаља са вишим степеном развијености планинских подручја исказане кроз развој туризма, традиционалне пољопривреде и комплементарних активности, уређење традиционалних планинских насеља, изградњу планинских центара и заштиту природних вредности и ресурса.

Планинска подручја са егзистенцијом претежно на традиционалним ресурсима и активностима, у свету по правилу стагнирају или се напуштају, те за њих у концепту савременог, одрживог развоја, треба наћи нове, савремене сценарије, који ће их оживети до мере да могу да егзистирају и да се развијају, у задовољавајућој хармонији социјалних, економских, просторних и еколошких чинилаца развоја (Дабић Д., Милијић С., 1999:229). Пољопривредна производња као локални извор хране, запослености и прихода, која је у претходном периоду била најзаступљенији вид привређивања на овим подручјима, јесте значајна, али и недовољна за развој планинских подручја и задржавање становништва. Подржавање развоја планинске пољопривреде је у европским земљама у знатно већој мери мотивисано општим друштвеним и националним интересима у односу

на производне и економске функције. Као приоритетни циљеви у овој области, најчешће се наводе (Николић М., 2002:70-71): одржавање одговарајуће густине настањености за нормално функционисање друштвено-економског живота; обезбеђење задовољавајућег нивоа дохотка пољопривредног становништва, превасходно ради заустављања миграције; рационално коришћење приордних ресурса, нарочито изворишта вода, шума, пољопривредног земљишта, флоре и фауне; очување створених материјалних добара, културно-историјских споменика и другог цивилизацијског наслеђа; утицај на очување еколошке равнотеже на ширем простору. За разлику од претходног периода када су многе европске државе водиле политику подржавања планинске пољопривреде, нарочито у пограничним областима, и то првенствено из геостратешких разлога, у последње време су интегративни процеси ставили у први план еколошку заштиту простора, тако да су све присутније тезе о враћању планине природи.

Међутим, искључива оријентација на развој туризма повећава зависност од непредвидивих екстерних тржишта као и климатских услова, односно све израженијих климатских промена. Из тог разлога, развој треба да буде заснован на туризму, пољопривреди и другим комплементарним активностима, јер је у таквим случајевима ризик диверзификован, а локална економија јача. Диверзификована економија заснована на одрживом коришћењу природних ресурса представља средство за задржавање и евентуални повратак становништва у планинска подручја и омогућава равномернији регионални развој територије (Walther P., Kohler T., Imbach K., Lutz U., Frey L., 2002:10-11).

Стратегија одрживог развоја и заштите планинских подручја обухвата следеће компоненте (CEMAT, 2005; Maksin M., Pucar M., Milijić S., Korać M., 2011: 260-261): одрживи развој традиционалних (пољопривреда – производња органске хране, сточарство, контролисано шумарство и сл., а које доприносе заштити културног предела и развоју села) и еколошки прихватљивих делатности (у првом реду целогодишњи туризам); побољшање саобраћајне доступности и повезаности планинских подручја са окружењем, развој и умрежавање одговарајућих инфраструктурних система и јавних служби; заштита природног и културног наслеђа утврђивањем зона са диференцираним режимима заштите и одрживог коришћења; усклађивање развоја туристичких и рекреативних активности са природним потенцијалима и ограничењима, капацитетом простора, режимима заштите и локационим критеријумима; смањење ризика током изградње туристичке инфраструктуре и туристичких и рекреативних објеката, у

складу са захтевима заштите животне средине; коришћење обновљивих извора енергије; очување и заштита водних ресурса; мултифункционално коришћење земљишта које омогућава вишеструке ефекте и користи: пашњаци – скијашке стазе; миниакумулације – водоснабдевање, енергија, рекреација, противпожарна заштита, вештачки снег; шуме – енергија, едукација, рекреација; пољопривреда и туризам – додатни извори прихода, пласман пољопривредних производа; урбани центри у долинама – услуге за становништво планинских подручја и др.; међусекторска координација у имплементацији стратегије и међународних споразума и конвенција, уз учешће надлежних институција и локалних заједница у управљању развојем и заштитом планинских подручја; установљење фондова развоја за приоритетна планинска подручја и др.

Концепт одрживог развоја природних подручја, односно подручја са наглашеним утицајем природних фактора над антропогеним – што је случај са планинским подручјима, подразумева контролисану и ограничену употребу природних ресурса и простора. Уколико у оваквим подручјима нема ограничења, најчешће долази до неодговарајућег и непожељног коришћења природних ресурса и дугорочно штетних последица. Кроз јасно дефинисана ограничења коришћења планинских подручја, концепт одрживости је веома важан инструмент њихове заштите и развоја, чији значај расте са повећањем реткости расположивих ресурса. Међутим, концепт одрживости ових подручја је различит, односно не може се на сваком месту и/или у сваком временском периоду истоветно примењивати, јер оно што је одрживо у једном не мора бити одрживо и у другом подручју, или оно што је било одрживо у претходном временском периоду не мора бити и даље одрживо, у наредном временском периоду на истом простору (Дабић Д., Милијић С., 1999:231).

У Србији постоје квалитетни и разноврсни потенцијали за развој планинских подручја од којих је активиран само мањи део. Док у земљама са вишим степеном развоја планине представљају подручја која не заостају за другим подручјима, и где постоје посебни фондови за развојне програме, унапређење радних и животних услова планинских заједница и коришћење и заштиту ресурса, у Србији планине носе квалификацију неразвијених подручја, у којима су проблеми већи у односу на друге области.

Развојна ограничења на планинским подручјима Србије укључују (Maksin M., Pucar M., Milijić S., Korać M., 2011:264): економску, политичку и просторну маргиналност; екстерно усмеравање развоја, неповољну демографску и образовну

структуру и емиграцију становништва; конфликте у коришћењу простора и управљању заштитом и развојем планинских подручја; угрожавање економског, социјалног и културног интегритета и егзистенције планинских локалних заједница; саобраћајну изолованост, инфраструктурну неопремљеност и неразвијену мрежу јавних служби; неконтролисан развој туризма и др. У том смислу, један од основних проблема у Србији, који не омогућава одрживи развој, већ доприноси интензивирању проблема у развоју и заштити планинских подручја, представља развојни дебаланс односно изражена поларизација на развијена урбана подручја и долинске појасеве концентрације становништва и активности и на неразвијена рурална, планинска и периферна подручја.

Доминантна ограничења одрживог развоја планинских подручја Србије могу се сврстати у следеће категорије (Милијић С., Дабић Д., 2004:193): демографска ограничења, социополитичка ограничења, економска ограничења, просторно-еколошка ограничења и управљање одрживим развојем.

Наведена ограничења се различито манифестују на сваком планинском подручју, што захтева детаљна истраживања и адаптације приступа у сагледавању и решавању проблема.

Демографска ограничења изражена су депопулацијом, старењем и осиромашењем сеоског становништва. Становништво планинских подручја данас доминантно чини старија популација, док је средња и нарочито млађа популација мигрирала ка развијенијим урбаним подручјима. Резултати демографских трендова упућују на закључак да планинско становништво све теже може да одржава и досадашње традиционалне активности, а још мање да прихвата нове сценарије развоја. Основни правци ангажовања ка демографској обнови планинских подручја требало би да буду усмерени ка откривању оних ресурса и активности на планинским подручјима који могу да покрену социјални и економски напредак. Стартешку алтернативу демографског развоја планинских подручја Србије представља стварање економских, социјалних и комуналних услова за живот и рад, односно стимулација задржавања, насељавања и повратка (сезонског или трајног) становништва на планинска подручја Србије. У складу са тим, приступ одрживом развоју планинских подручја не може да буде декларативан, већ захтева континуирану примену разних политика и мера, пореских стимулација, економску помоћ развијеног окружења, стварање системских услова за примену субвенција и компензација планинском становништву и реализацију нових развојних пројеката у планинским подручјима.

Социополитичка и економска ограничења представљају основну препреку одрживог развоја планинских подручја јер је депопулацију ових подручја (Тошић Д., Крунић Н., Милијић С., 2009:176) пратила деаграризација, морфолошко разређивање планинских насеља и урбана поларизација и концентрација, уз згушњавање приградских и долинских сеоских насеља које је имало непланski и стихијски карактер. Последице ових ограничења су: запостављање планинских подручја у корист урбанизације и индустријализације; одсуство дугорочних стратегија и оперативних програма развоја планинских подручја; саобраћајна и комунална изолованост; непостојање свести о могућностима развоја и економске миграције у градове ради запошљавања и због бољих услова живота. У претходном периоду, држава је покушавала обнову села монофункционалним програмима пољопривреде, који су дали резултате само на нижим планинама и у близини урбаних центара. Наиме, пољопривредно земљиште планинских подручја Србије представља ресурс чији економски и еколошки потенцијали нису до сада адекватно валоризовани, а историјска тенденција прекомерне експлоатације, замењена је у новије време процесима недовољног коришћења, услед демографског пражњења претежног дела планинских насеља (Николић М., 2002:72). У том смислу, за обнову села на вишим и удаљенијим планинама, неопходни су вишефункционални и дугорочни програми, за које држава најпре треба да обезбеди некомерцијалне предуслове који подразумевају инфраструктурну опремљеност и некомерцијалне друштвене садржаје.

Просторно - еколошка ограничења одрживог развоја планинских подручја у Србији су антропогеног карактера, а међу њима су најзначајнији (Maksin M., Pucar M., Milijić S., Korać M., 2011:265): претежно периферан географско-саобраћајни положај; неквалитетна и неизграђена инфраструктура; разбијена морфолошка структура и неопремљеност насеља комуналном инфраструктуром, јавним службама (нарочито примарне здравствене заштите, социјалне заштите и културе) и урбаним садржајима; неадекватна заштита природних вредности и сл. Када се разматра инфраструктурна опремљеност, главни недостатак је неизграђеност или недовољна и неодговарајућа изграђеност саобраћајница, затим неодговарајуће водоснабдевање, као и у највећем броју случајева изостанак било каквог организованог облика прикупљања, одвођења и пречишћавања отпадних вода и комуналног и другог отпада. У области јавних служби, недостају или су неадекватни објекти здравства, социјалног старања и културе, док код различитих режима заштите велики проблем представља непостојање компензација

приватним власницима земљишта. Становање је супстандардно, због сиромаштва и комуналне неопремљености насеља, а етновредности насеља су само делимично и/или местимично сачуване. Еколошка ограничења и конфликти данас су изражени на планинским подручјима Србије, углавном као последица непланске изградње, неспровођења планова и, често, једностраног схватања одрживог развоја од стране (државних) организација које се баве заштитом природе, а што захтева да се постави питање тзв. одрживе заштите, која не би требало да ограничава егзистенцију локалног становништва и/или стварање услова за рекреацију и боравак урбаног становништва у планинским подручјима, наравно, уз адекватно прописане мере и степене заштите. У складу са наведеним, постоје бројни примери у земљама са вишим степеном развоја, где држава јасно штити најзначајније природне вредности, али и усмерава развој у планинским подручјима тако да локални приватни власници земљишта (и других некретнина) немају битнијих губитака, односно тако да нема ригорозног ограничавања туристичког тржишта (Милијић С., 2005:1011-1012).

Ограничења у управљању одрживим развојем планинских подручја резултат су неприлагођеног законског и планског основа, неадекватне институционалне организованости, административне и привредне подељености планинских подручја и др. Наведено за последицу има некоординиран и недовољно контролисан развој. Посебан проблем представља парцијално сагледавање и одлучивање о развоју, почев од општина које су заинтересоване за развој „свог дела“ планинског подручја, до различитих привредних делатности чији су партикуларни интереси најчешће неусклађени са интересима развоја осталих активности и заштите природе.

Велики проблем у овој области представља и то што у Србији нису вршена систематска и континуална научна истраживања и праћење трансформације, организације и уређења планинских подручја и насеља, а таква истраживања представљају основ за утврђивање одговарајућих норматива и стандарда за планирање и усмеравање одрживог развоја планинских подручја.

Крајем двадесетог и почетком двадесетпрвог века битно је измењена листа европских земаља према достигнутом степену развоја планинских подручја. У неким земљама су се, као последица убрзаног развоја и решених економско-системских питања, релативизовале противуречности развоја, док су у Србији као и неким другим земљама, управо нерешени економско-системски механизми, уз социјалне и политичке противуречности, успорили развојне процесе. У том

смислу, показало се да политичка номинација ка тржишној привреди (односно тзв. либералном капитализму), не може аутоматски створити неопходну економску и социјалну стабилност и покренути успешне развојне процесе. У таквим условима, одрживи развој планинских подручја Србије, не представља само релативизацију интереса економије и екологије, односно остваривања економске и друштвене оправданости, као и заштите и превенције природних ресурса и вредности, већ пре алтернативу егзистенције или потпуне депопулације ових простора, а што обавезује све који утичу на ову област било кроз научно-истраживачке, планереске и/или управљачке процесе да сагледају сопствене приступе, грешке и успехе и да примене иностранa искуства на начин који је прилагођен нашим специфичним условима (Милијић С., 2005:1014-1017).

Активирање расположивих потенцијала планинских подручја Србије као стратешког развојног правца захтева: реално сагледавање потенцијала и потреба развоја; интеграцију у међународну заједницу; спровођење системских и институционалних реформи за потребе имплементације развоја туризма, пољопривреде и других комплементарних активности; стављање у функцију како развојно покренутих, тако и развојно неактивираних, а по потенцијалима изузетно атрактивних високопланинских подручја; стварање услова за тржишно активирање развоја комерцијалних садржаја што захтева инвестирање државе у крупну инфраструктуру и јавне објекте; установљење фондова развоја планинских подручја; стварање стабилног економског и социјалног амбијента за све учеснике у развоју а посебно за локалну заједницу (подизањем квалитета живљења и увођењем компензација) што подразумева ценовну стабилност, реалне кредитне политике, пласирање домаћих и директних страних инвестиција у развојне пројекте и др.; успостављање националне контроле развоја планинских подручја и регионалне координације и кооперације између свих субјеката развоја; интегрални процес планирања, регулације и контроле развоја; едукацију свих субјеката у области управљања општим и посебним аспектима развоја; примену информационих технологија и јединствених критеријума, стандарда, протокола и конвенција за интегрално усмеравање развоја, заштиту планинских подручја и др.

Од укупног квалитетног и разноврсног потенцијала за развој високопланинских подручја у Србији, активиран је само мали део. Уз отклањање сталног конфликта између заштите природе и развоја пољопривреде, туристичких и других компатибилних активности и уз одговарајуће инфраструктурно опремање, може се спровести адекватна заштита и презентација ових простора, уз

поштовање принципа одрживости, а што би омогућило стварање услова за развој целогодишњег туризма и квалитетнијег живота и привређивања локалног становништва. Међутим, овде се мора напоменути да развој планинског туризма не мора истовремено да доведе и до одрживог развоја планинских подручја (Price M., Wachs T., Byers E., 1999:42). Како су планине врло разноврсне не само у погледу окружења, социјалног и културног статуса, већ и у погледу њиховог положаја у националним економијама, развој туризма мора бити заснован на специфичним условима, средствима и потенцијалима сваког од планинских подручја, чиме би се постигло то да поједине планинске дестинације имају различите стратешке позиције у глобалним туристичким тржиштима.

2.2. Планински туризам

2.2.1. Туризам – глобални феномен савремене цивилизације

Појмови туризам и туриста у литератури се појављују још почетком 19. века у Енглеској а затим и Француској. Изведени су од енглеског глагола „to tour" односно старе француске речи „tour", које значе кретати се, ићи около, кружно се кретати. Данас су изрази туризам односно туриста прихваћени у скоро свим језицима света, односно то су неке од ретких речи које разуме тако рећи сваки одрасли становник наше планете, а што је последица глобалног ширења туризма који је постао једна од најзначајнијих и најпрепознатљивијих карактеристика савремене цивилизације. У њему данас учествује велики број људи на свим континентима, у току свих годишњих доба и на различитим географским просторима и готово да нема земље у свету која у већој или мањој мери, не развија туризам. Повезаност туризма и савременог друштва је многострука, а развијеност туризма у одређеној средини представља показатељ опште развијености, материјалног и културног благостања, али и међусуседских, међудржавних и глобалних односа, процеса и појава.

Чињеницу да туризам представља све значајнији глобални фактор показују подаци Светске туристичке организације (UNWTO, 2013:2) према којима је у другој половини 20. и почетком 21. века, међународни промет туриста (осим у појединим кризним годинама) у непрекидном порасту: 25 милиона 1950., 278 милона 1980. године, 528 милона 1995., 983 милона у 2011. години. Први пут у историји, број међународних туристичких посета превазишао је милијарду 2012.

године, са забележених 1 милијарду и 35 милиона међународних туристичких посета. Очекује се да ће у наредних двадесетак година стопа раста међународног туризма бити просечно 3,3% годишње, а 2030. године достићи бројку од 1,8 милијарди.[4]

На основу наведених података може се закључити да је туризам као општи феномен савременог доба, делатност која је међу првима попримила глобалне димензије. Економски значај туристичког феномена у глобалним размерама најбоље илуструје чињеница да међународни туризам спада међу три водеће привредне гране у свету (Jovičić D., 2008:11).

Свеобухватно и јединствено **дефинисање туризма** је готово немогуће јер је то делатност која задире у све поре економског и друштвеног развоја, због чега захтева интердисциплинарно проучавање. У том смислу, овде ће се навести оне дефиниције које објашњавају суштину појаве туризма, његово значење у практичном животу, као и дефиниције које имају научну односно теоријску вредност.

Све дефиниције туризма се могу поделити у четири категорије односно групе: номиналистичке, економске, статистичке и универзалне (Bilen M., Bučar K., 2004:3-5).

Номиналистичке дефиниције објашњавају суштину појаве туризма према називу, па се из њих не види главна одлика појаве која задире у све поре економског и социокултурног живота неког простора. Неке од ових дефиниција, туризам дефинишу као:

- кретање у простору ван места боравка у циљу упознавања нових ствари, људи и њиховог живота за време пролазног боравка у другом месту,
- путовање и привремени боравак у другом месту, али сврха тог путовања и боравка не сме бити трговина и зарада,
- друштвено кретање ради рекреативних и културних потреба,

[4] Кључни показатељи на нивоу светске економије говоре да је у 2012. години директан допринос туризма у светском бруто друштвеном производу на нивоу од око 2,9%, а укупан процењен допринос туризма светском БДП-у износи око 9,3%, као и да се очекује да ће у наредних десет година оба показатеља расти по годишњој стопи од око 4,4%. Учешће директно запослених у туризму у 2012. години у односу на укупну светску запосленост је на нивоу од 3,4%, са процењеним растом од 2% годишње до 2023. године. Инвестиције у сектор туризма у 2012. години чиниле су 4,5% од укупних светских инвестиција, уз очекивање да 2023. године достигну 4,9% (*Travel & Tourism Economic Impact 2013*, World Travel & Tourism Council, London, 2013). Према подацима из *Agenda for a sustainable and competitive European tourism*, Commission of the European Communities, Brussels (2007) туризам у ЕУ индиректно генерише више од 10% БДП-а и обезбеђује око 12% свих радних места.

- путовање ради опоравка, разоноде, економског и службеног путовања или других побуда и догађаја односно манифестација, ради којих се напушта место сталног боравка, изузев у случајевима редовног путовања ради обављања сталног запослења.

Из ових дефиниција проистиче да сваки облик туризма подразумева кретање односно путовање али и да свако кретање (путовање) није туризам. То су она путовања (кретања) мотивисана одмором, рекреацијом, забавом, задовољавањем културних потреба и сл., дакле она путовања која нису мотивисана обављањем економских активности. Пословна путовања у теоретском смислу, дакле нису туристичка, али како та путовања, често и по правилу, по природи ствари јесу повезана са туристичким обележјима и носе са собом елементе туристичких путовања, често се и она могу сматрати туристичким.

Економске дефиниције, поред осталог, првенствено истичу значај туризма као привредне делатности. Иако настоје одредити суштину појаве, већина ових дефиниција даје тежиште спољним манифестацијама појаве, а мање привредним односно економским аспектима туризма. Према неким од оваквих дефиниција, туризам је:

- када потрошач један део свог прихода употреби за одмор и путовање, као и за задовољавање других потреба, које узрокују привремене промене места боравка, а да не постоји узрочна веза између трошкова за те сврхе и стицања прихода,
- боравак изван места становања (односно места сталног боравка) мање од годину дана, уз истовремено трошење финансијских средстава која нису зарађена у том месту (привременог боравка),
- трошење финансијских средстава изван места сталног боравка, итд.

Међутим, недостатак оваквих дефиниција представља то што је потрошња која се узима као основни критеријум, последица кретања, па се не може узети као кључна за тумачење суштине туристичког феномена.

Статистичке дефиниције настале су из практичних потреба праћења туризма, односно што тачније квантификације ове појаве и њених последица. Туризам се статистички дефинише на такав начин који омогућава пуни обухват и експлицитну евиденцију туристичког промета (пре свега, број туриста и број ноћења у јединици времена на одређеном простору - почев од појединачног туристичког објекта, преко туристичког места, региона, државе, итд.), као и разноврсне туристичке потрошње која се реализује у бројним пратећим

делатностима и секторима. Као пример статистичке дефиниције, може се навести она која за туристу сматра особу која се на путовању задржава најмање 24 часа ван места сталног боравка[5]. Јасни су недостаци овакве дефиниције која за туристе не сматра особе које у савременим условима саобраћаја у току једног дана могу обићи више локација у ближој или даљој околини места сталног боравка и притом остварити значајну потрошњу финансијских средстава уз значајно оптерећење инфраструктурних система нарочито викендом, празником и сл.

За ралику од поменутих, и најчешће једностраних, номиналистичких, екомонских и статистичких дефиниција туризма, универзалне дефиниције полазе са становишта да се суштина туризма не може изводити само из путовања односно повремене и привремене промене места боравка, привређивања и потрошње, већ се морају разматрати и здравствене, образовне, политичке, културне и друге функције туризма, односно да је неопходно целовито и комплексно сагледавање хетерогених аспеката туристичког феномена, полазећи од јединственог третмана циљева и ефеката туризма. У том кентексту (Jovičić D., 2008:15), типична је и, са незнатним корекцијама, опште призната дефиниција W. Hunzikera и K. Krapfa из 1942. године према којој је туризам скуп односа и појава који проистичу из путовања и боравка странаца у неком крају, уколико то не значи стално настањивање и уколико се не везује за обављање привредне делатности. Дефиниција Светске туристичке организације из 1991. године, највећим делом представља верификацију претходни наведене дефиниције јер за туризам подразумева активности лица током њиховог путовања и боравка у месту ван пребивалишта (односно места сталног боравка), и то без прекида али не дуже од једне године, ради одмора, пословних и других разлога.

Постоје и дефиниције туризма или туристе које су у појединим државама званично или незванично прихваћене од националних или других организација које се баве туризмом. Тако на пример у САД (Goeldner C. R., Ritchie Б., 2012:6-7) туристом се сматра особа која путује најмање 50 миља (око 80 km) у једном правцу, из пословних разлога, ради разоноде, личних афинитета или било које друге сврхе осим да путује на стални посао, без обзира да ли остаје да преноћи или се враћа истог дана. У Аустралији, туриста је особа која посети локацију

[5] Према Статистичком годишњаку Србије за 2012. годину ТУРИСТА је сваки посетилац који у месту посете проведе најмање једну ноћ у неком угоститељском објекту за смештај, док се под појмом ПОСЕТИЛАЦ подразумева свако лице које путује у место изван своје уобичајене околине, на период који не прелази 12 узастопних месеци, а главна сврха путовања није обављање неке активности коју плаћа место посете.

удаљену најмање 40 km од сталног места боравка, у временском периоду који траје најмање 24 часа али није дужи од 12 месеци. У Великој Британији се врши перманентно праћење броја туриста које укључује све особе које у оквиру путовања имају једно или више ноћења, без обзира да ли је разлог путовања празнични одмор, посета пријатељима или рођацима, путовања из пословних разлога, посете конференцијама или у било које друге сврхе. У Србији, Законом о туризму (2009) дефинисан је појам „туристичко путовање“ као унапред припремљена комбинација две или више туристичких услуга (превоз, смештај и друге туристичке услуге) у трајању дужем од 24 сата или у краћем трајању ако укључује једно ноћење, као и вишедневни боравак који укључује само услугу смештаја у одређеним терминима или временском трајању, док је „излет“ унапред припремљена комбинација две или више туристичких услуга (превоз и друге туристичке услуге) у трајању краћем од 24 сата, која не укључује ноћење.

Поред претходно наведених, постоје и дефиниције које туризам разматрају као однос учесника у туристичком промету или га посматрају као систем, односно подсистем сложенијих система.

Приликом сваког покушаја да се дефинише туризам, неопходно је узети у обзир различите интересне групе које директно или индиректно утичу на туризам, односно учествују у овој делатности. Могу се идентификовати најмање четири „виђења“ туризма (Goeldner C. R., Ritchie Б., 2012:3-4):

1) Туриста: Види туризам као прилику за стицањем односно доживљавањем различитих менталних и физичких искуства и задовољства. Очекивана или жељена природа ових искустава и задовољстава, у великој мери одређује циљну дестинацију или активност.

2) Предузеће или појединац који продаје туристичке производе и/или услуге: Види туризам као прилику да направи профит кроз снабдевање потрошача робом и услугама које туристичко тржиште захтева.

3) Управа рецептивне локалне заједнице односно региона (области): Види туризам као један од битних фактора развоја економије на подручју којим управља. Туризам може обезбедити значајну финансијску добит становницима њихове заједнице, али и обезбедити девизне приходе из међународног туризма, као и пореске приходе од продаје туристичких производа и пружања услуга, било директно или индиректно.

4) Становници рецептивне локалне заједнице: Види туризам као фактор културног развоја и као могућност за запошљавање. Велики значај за локалну

заједницу може имати ефекат интеракције између великог броја страних посетилаца и становника. Овај ефекат може бити позитиван или негативан, или, што је најчешће, може имати истовремено и позитивне и негативне последице.

Дакле, туризам се може дефинисати као процес, скуп активности и резултата који произлазе из односа и интеракције туриста, предузећа или појединаца који продају туристичке производе и/или услуге, управе рецептивне локалне заједнице односно региона, становника локалне заједнице у коју долазе туристи и природног и створеног окружења, а који су укључени у привлачење и услуживање посетилаца[6].

Туризам се може схватити и као систем који представља специфичан спој природних, техничких, социјалних и привредних елемената и/или подсистема, што обезбеђује сагледавање укупног обухвата туризма, односно указује да туризам не чине само туристи који користе услуге које им обезбеђује туристичка привреда, већ и други елементи односно активности, који су такође врло битни (Попеску J., 2011:22-23). Према једном од класичних и основних објашњења „целовит систем туризма“ чине пет основних елемената који се могу сврстати у три групе (Leiper N., 2004:52):

1) Туристи – представљају основне чиниоце система туризма. Туризам је пре свега људска активност, подразумева животну радост, стицање искустава и учешће у доживљајима. Разумевање потреба и понашања туриста је кључно за дефинисање појма туристичке дестинације.

2) Географски елементи – постоје три основна географска елемента: емитивни туристички региони, дестинацијски (рецептивни) туристички регион и транзитни регион. Емитивни туристички региони су тржишта која представљају изворе тражње у којима потенцијални туристи траже информације, резервишу и почињу путовања. Дестинацијски туристички региони представљају основни разлог покретања туриста и стварање тражње на туристичком тржишту односно у емитивном туристичком региону. Као резултат тога, дестинацијски туристички региони чине разлог постојања туризма заснован на низу особености којима се одвајају од уобичајених места и региона. Због тога се у дестинацијама дешавају најуочљивије и најдрастичније последице система туризма. Транзитни туристички

[6] Овде се под појмом посетилац мисли и на туристе и на излетнике (екскурзисте) под којима се подразумевају путници који проведу мање од 24 часа у одређеној туристичкој дестинацији (Goeldner C. R., Ritchie Б., 2012:482).

региони укључују сва места кроз која туристи пролазе и у којима се задржавају на путу до коначног одредишта – дестинације.

3) Туристичка привреда – обухвата низ послова и организација укључених у стварање и коришћење туристичког производа. Сваки од наведених региона одликује се доминантним утицајем појединих делова туристичке привреде – емитивни региони организаторима путовања, рецептивни региони угоститељством и разним облицима атракција а транзитни региони саобраћајем.

Критеријуми за **дефинисање врста односно видова туризма** су бројни и разноврсни. Чини се да није потребно до краја инсистирати на прецизности класификације, јер је туризам еволутивна појава са многобројним везама са другим делатностима, како у местима где се формира туристичка тражња односно у емитивним туристичким регионима, на правцима кретања туриста (транзитна подручја), тако и у рецептивним центрима и регионима (Станковић М. С., 2000:232-233).

На основу туристичких потреба, које се формирају у местима сталног боравка, а реализују кроз туристичка кретања и боравак у туристичким местима, туризам се дели на: рекреативни, културни, здравствени и комбиновани.

Према врсти мотива односно туристичких вредности ка којима се туристи упућују, туризам се дели на: приморски, планински, бањски, градски, сеоски, ловни, риболовни, фотосафари, језерски, речни, ходочаснички, алтернативни и сл.

Према броју слободних дана, удаљености и трајању, туризам се дели на: велики и мали. Први се упражњава за време годишњих одмора, ученичких и студентских распуста, а други обухвата дане викенда и излета. На граници између ових су екскурзиона туристичка кретања, која се могу дефинисати као рекреативна, културна и комбинована и могу трајати од неколико сати до неколико недеља.

На основу дужине боравка у једном објекту или једном туристичком месту, туризам се дефинише као боравишни или стационарни (по правилу више од три дана) и мобилни или транзитни (без ноћења, или само са једним ноћењем).

У зависности од радијуса кретања у односу на земљу сталног боравка, туризам може бити национални или домаћи и међународни или инострани. Први се може поделити на локални, регионални и интеррегионални, а други на континентални и интерконтинентални.

Према месту, региону или земљи у којој настају или се разрешавају туристичке потребе, могуће је издвојити иницијативни туризам (одлазак туриста)

и рецептивни туризам (прихват туриста). Од посебног значаја је чињеница да поједина места, региони и земље припадају и иницијативним и рецептивним, односно дају велики број туриста другим местима, регионима и земљама, али и примају велики број туриста из других места, региона и земаља (овакве карактеристике имају пре свега економски развијене земље).

Према узрасту учесника у туристичким кретањима разликују се дечији туризам, омладински туризам, туризам мешовитих група и туризам људи трећег доба. Комплементаран са овим је и социолошки показатељ, односно подела туризма на индивидуални, породични и групни.

У односу на годишње доба, односно најповољније услове за реализацију, туризам се дели на сезонски и ван сезонски.[7]

Према врсти саобраћајних средстава која се користе, туризам може бити железнички, друмски (мото туризам), ваздушни (чартер туризам) и поморски са подврстом наутички.

Према могућности потрошње (Јовичић Ж., 1992:175), односно према финансијским средствима које се троше у туристичком промету, туризам се дели на: масовни, стандардни и високо-потрошни.

Према организационом критеријуму, туризам се дели на аранжмански и либерални.

Поред претходно наведених, у литератури се често разматра и подела на масовни и алтернативни туризам. Масовни туризам се дефинише као облик туризма у коме је заступљен велики број туриста који путују организовано, најчешће у тзв. пакет-аранжманима у организацији туроператора или путничких (туристичких) агенција (Vukonić B., Čavlek N., 2001:208). Настао је у другој половини 20. века у општој економској експанзији после Другог светског рата, и интензивно се развијао уз стално повећање обима и садржаја туристичког промета. Захваљујући наглом развоју економских и техничких (првенствено комуникационих) предуслова, туристичка путовања обухватају широка подручја (и у иницијативном и у рецептивном смислу) као и велики број учесника. Масовни туризам карактеришу релативно јефтина и стандардизована путовања, као и концентрација на ограничен број познатих туристичких одредишта, уз такво

[7] Ова поделу сне треба поистоветити са летњим и зимски туризмом, јер је лето сезона купалишног туризма, а зима ван сезона, док је за скијашке спортове и рекреацију на снегу, зима права сезона, а лето ван сезона. С обзиром на контраст климатских прилика северне и јужне полулопте Земље, богати туристи могу себи обезбедити две летње и две зимске сезоне у једној години.

понашање туриста који најчешће не прихватају обичаје рецептивног туристичког места, већ очекују оно на шта су навикли у свом месту боравка. Једна од основних карактеристика масовног туризма је и временска концентрација туристичког промета на период годишњих одмора – у летњем периоду када је у питању приморски туризам, односно у зимском периоду када говоримо о планинском туризму. И поред одређених негативних последица, које се пре свега огледају у загађењу животне средине, масовни туризам је имао значајне позитивне учинке јер је подстакао економски и културни развој у многим мање развијеним срединама које осим природних лепота и нису имале значајније развојне могућности, те је умногоме подигао стандард домицилном становништву.

Незадовољство укупним учинцима масовног туризма довело је осамдесетих година прошлог века до увођења појма тзв. алтернативног туризма. Повећан раст туризма кога прате драматичне промене у простору изазване значајно повећаном изградњом туризму намењених објеката инфра и супрастрактуре у туристичким подручјима са битно повећаним еколошким проблемима, као и негативним социолошким и културолошким последицама које трпи домицилно становништво, навео је стручњаке да размотре увођење коренитих промена у постојећем туристичком феномену. У том смислу, алтернативни туризам би требало да поштује еколошке капацитете туристичких подручја, да обрати већу пажњу на заштиту природних вредности и реткости и културно-историјског наслеђа, као и да поспеши обострано разумевање и једнакост између гостију и домаћина.

Међутим, у литератури се може наћи и мишљење (Попеску Ј., 2011:6) да се, када је у питању алтернативни туризам, ту не ради о неком новом туризму, односно о новој појави, већ о квалитативним променама које су нормалне у развоју појаве као што је туризам. У том смислу, код земаља које су у већој мери економски зависне од туризма као и код земаља које тек покрећу развој туризма, масовни туризам је пожељан са свим оним циљним групама за које постоје највећи потенцијали понуде (купалишни туризам, летњи и зимски планински туризам и др.). Те земље морају да воде рачуна о легитимним, једноставним жељама и потребама масовних туриста и не смеју да их подреде захтевима малих ексклузивних елита, које се могу прихватити само на одређеним дестинацијама са достигнутим високим степеном развоја у оквиру развијене туристичке земље, односно масовни туризам се може превазићи, стварајући позиције за индивидулизацију путем нових атрактивних понуда, али под условом да све

понуде буду доступне широким сегментима тржишта и да обезбеде одговарајуће приходе. Наравно, масовност туризма не може бити неограчина, већ у духу концепта одрживог развоја треба да буде примерена капацитету ресурса, уз оптималну економију обима, с тим што у антропогеним просторима могу да претегну економски, а у природним и заштићеним просторима треба да доминирају еколошки критеријуми развоја (Дабић Д., 2011:106-107).

Табела 2.3: Карактеристике масовног и алтернативног туризма[8] (Извор: Swarbrooke J., 1999:19)

	Масовни туризам	Алтернативни туризам
Опште карактеристике	Брз развој	Спор развој
	Максимизовати	Оптимизовати
	Неконтролисан	Контролисан
	Краткорочан	Дугорочан
	Секторски	Холистички
Понашање туриста	Велике групе	Појединци, породице
	Фиксни програм	Спонтане одлуке
	Усмерени туристи	Туристи одлучују
	Довољан и пасиван	Захтеван и активан
	Без знања страних језика	Учење страних језика
	Знатижељно	Тактично
	Бучни	Тихи
Основни услови	Усресређени одмори	Распоређени одмори
	Необучена радна снага	Обучена радна снага
	Пропагандни клишеи	Образовање туриста
	Продаја снагом	Продаја срцем
Развојне стратегије	Непланиране	Планиране
	Вођене пројектом	Вођене концептом
	Изградња нових објеката	Поновна употреба постојећих објеката
	Страни инвеститори	Локални инвеститори

Последњих неколико деценија, као последица деловања различитих покрета који су критиковали услове живота и рада у савременом свету, супротстављајући се искључивости принципа максимирања профита, уз залагање за хуманије друштво, солидарност, децентрализацију, аутономију и коришћење одговарајућих и незагађујућих технологија, као посебан вид алтернативног туризма појављује се екотуризам који подразумева другачије понашање учесника у туризму, духовно обогаћење личности и сврсисходнији однос према природним

[8] Неопходно је имати у виду ограничење које произлази из чињенице да су поједине разлике између масовног и алтернативног туризма приказане у табели засноване на субјективној процени а не на емпиријским истраживањима.

и антропогеним туристичким вредностима. Постоје различите дефиниције екотуризма (Weaver B. D., 2001:6-7), с тим да се најчешће користи она коју је формулисала Међународна унија за заштиту природе (IUCN) која екотуризам формулише као еколошки одговорно путовање и посета областима природе, како би се уживало и поштовала природа (и било која културна карактеристика, садашња или прошла) која промовише очување, има низак утицај посетилаца и брине о благотворном активном друштвено-економском ангажовању локалног становништва.

Крајем двадесетог века, преузимајући улогу једног од лидера у светском бруто националном производу и укупној запослености, туризам је преузео и значајну одговорност у односу на економско, социјално, културно и природно окружење, због чега се пред туристичку привреду, све институције у области туризма, па и саме туристе, поставља задатак успостављања, пре свега, одрживог и одговорног развоја и постизања неопходне равнотеже у којој задовољавање садашњих потреба туриста неће угрозити задовољавање потреба у будућности. У том смислу, **појам одрживи туризам** се јавља почетком деведесетих година 20. века, означавајући туризам који се заснива на циљевима и принципима одрживог развоја[9]. Дефиниција одрживог туризма још увек није прецизно утврђена и доживљава перманентне промене, а основна дилема која се јавља приликом дефинисања овог појма састоји се у томе, да ли и у којој мери могу добра и вредности које је створио човек бити замена за природне ресурсе и еколошке процесе (Jovičić D., 2010:80).

Према тумачењима Светске туристичке организације (UNWTO) и Програма УН за животну средину, одрживи туризам подразумева развој којим се уважавају и задовољавају потребе туриста као носилаца тражње и туристичких подручја као носилаца понуде, а да се при томе не нарушава могућност да се наведени циљеви остварују на истом или вишем нивоу и у будућем периоду.

У документима Федерације природе и националних паркова Европе (EUROPARC), под термином одрживи туризам подразумева се сваки вид туризма који доприноси заштити животне средине, социјалног и економског интегритета и унапређивању природних, створених и културних вредности на трајној основи (Jovičić D., 2010:80).

[9] Основни циљеви и принципи одрживог развоја су опште познати и довољно елаборирани у научној и стручној литератури, тако да се у увом раду неће детаљније разматрати.

Суштина је да туризам у целини мора да постане одржив, независно од вида туризма, а сматра се да је одржив сваки вид туризма који трајно доприноси унапређењу животне средине, социјалној добробити, економском просперитету и очувању природних и створених ресурса, културних вредности и идентитета локалне заједнице (Maksin M., Pucar M., Milijić S., Korać M., 2011:30), са основним циљем да се људима омогући уживање и стицање знања о природним, историјским и културним одликама окружења, уз очување интегритета подручја и подстицање економског развоја и добробити локалних заједница.

Слично претходном, Черовић (2009:15) констатује да се под одговорним и одрживим развојем туризма сматра развој који задовољава потребе садашњих туриста, туристичких дестинација и свих учесника у туризму, уз истовремено очување и увећавање могућности коришћења туристичких ресурса у будућности без угрожавања могућности будућих генерација да задовоље сопствене потребе, односно унапређење квалитета живота људи (туриста и локалног становништва) у оквиру могућности екосистема који нас окружује.

Имајући у виду различите ставове и тумачења, према Јовичићу (2010:82), одрживи туризам подразумева интегралан и комплексан развој туризма који обезбеђује истовремено остваривање хетерогених циљева, од којих ни један не сме постати доминантан у односу на остале, а то су: остварење економског профита; очување социјалног интегритета локалних заједница; афирмација културног идентитета рецептивних области; заштита животне средине; оптимално задовољење туристичких потреба. Како би у пракси заживео концепт одрживог туризма, неопходно је поставити такав модел развоја који ће максимално подржати позитивне односе између претходно поменутих категорија циљева, а негативне реперкусије по сваки од њих свести на минимум. Овде посебно треба нагласити да за разлику од досадашње праксе, одрживи приступ развоју туризма у први план истиче значај и неопходност заштите животне средине, док економска димензија мора имати релативно мањи значај.

И поред покушаја прецизног дефинисања појма одрживи развој, а у складу са тим и одрживи туризам, према Јовичићу (2010:83) овај концепт се не може схватити као строго одређен и прописан начин понашања и деловања, већ је то процес промена који је потребно успоставити у оквиру социјалних, економских, културних и природних система и процеса. Имајући у виду комплексност захтева који се у том смислу постављају, овакав процес тражи постепено и континуално остваривање – формирање нове еколошке свести, повећање одговорности

државне и локалне управе, одговарајућу ревизију постојећег економског и правно-политичког поретка и битно веће укључивање и учешће науке у разрешење актуелних проблема у овој области.

2.2.2. Законодавна регулатива у области туризма

Основни законодавни акт који регулише област туризма у Републици Србији је Закон о туризму ("Сл. гласник РС", бр. 36/2009, 88/2010 и 93/2012). Поред Закона о туризму, ову област регулишу и уредбе, посебне узансе и правилници донети на основу закона.

Законом о туризму уређују се: услови и начин планирања и развоја туризма; туристичке организације за промоцију туризма; туристичке агенције; угоститељска делатност; наутичка делатност; ловнотуристичка делатност; услуге у туризму; такса и пенали у туризму; Регистар туризма; друга питања од значаја за развој и унапређење туризма.

Поред претходно одређеног предмета уређења, законом су дефинисана и начела на којима се заснива уређење односа у области туризма:

1) интегрални развој туризма и пратећих делатности, као чинилаца укупног привредног и друштвеног развоја, којим се у складу са законом обезбеђује спровођење међусобно усаглашених планова и програма;

2) одрживи развој туризма као усклађеног система техничко-технолошких, економских и друштвених активности, који се заснива на економском развоју, очувању природних и културних добара, очувању и развоју локалне заједнице;

3) повећање ефикасности и одговорности у области коришћења, управљања, заштите и унапређења туристичког простора;

4) обезбеђивање јединствених стандарда за пружање услуга у туризму;

5) заштита националне економије, корисника туристичког производа и туристичких професија;

6) партнерски однос приватног и јавног сектора и цивилног друштва код планирања, обликовања и пласмана туристичког производа на тржишту;

7) обезбеђивање јединствене, јавне и електронске евиденције регистрованих и евидентираних података из области туризма;

8) начела садржана у Етичком кодексу у туризму Светске туристичке организације Уједињених нација;

9) планирање и остваривање политике развоја туризма у складу са Стратегијом развоја туризма.

Значење појединих израза и појмова (укупно 32) употребљених у овом закону дато је у посебном члану. Како је врло значајно да сви појмови коришћени у закону али и у планским документима донетим на основу закона буду једнозначно одређени и правилно коришћени, овде ће бити приказани они који су најзначајнији за проблематику овог рада:

- туристичко путовање јесте унапред припремљена комбинација две или више туристичких услуга (превоз, смештај и друге туристичке услуге) у трајању дужем од 24 сата или у краћем трајању ако укључује једно ноћење, као и вишедневни боравак који укључује само услугу смештаја у одређеним терминима или временском трајању које туристичка агенција организатор путовања односно туристичка агенција посредник нуди на продају и продаје по јединственој цени;
- туристички простор јесте јединствена и недељива географска и функционална целина природних и створених ресурса и вредности од значаја за туризам;
- туристичко место јесте организациона и функционална целина са формираном туристичком понудом, природним вредностима, културним добрима и другим знаменитостима значајним за туризам, комуналном, саобраћајном и туристичком инфраструктуром, као и објектима и другим садржајима за смештај и боравак туриста;
- место за одмор (ризорт) јесте део туристичког простора, туристичког места или насељеног места које представља интегрисану и функционалну целину објеката и других садржаја за смештај и боравак туриста без сталних становника, са изграђеним објектима туристичке инфраструктуре и туристичке супраструктуре;
- туристичка дестинација јесте одредиште туристичког путовања које својом опремљеношћу омогућава прихват и боравак туриста;
- туристичка локација јесте ужа, саобраћајно повезана и инфраструктурно опремљена просторно-технолошка целина, која садржи једну или више туристичких атракција;
- туристичка атракција јесте нарочито привлачно обележје туристичке дестинације, природног или друштвеног карактера у оквиру туристичког простора;

- туристичка инфраструктура јесу објекти за информисање, предах, снабдевање, рекреацију, едукацију и забаву туриста, и то: скијалишта, купалишта и плаже, тематски и забавни паркови, туристички информативни центри, центри за прихват туриста и посетилаца, одморишта поред путева, објекти наутичког туризма, терени за голф, тенис терени, отворени и затворени објекти спортске рекреације, мале вештачке акумулације са купалиштем, базени за купање, велнес објекти, забавно рекреативне стазе и путеви (трим стазе, стазе здравља, видиковци, панорамски путеви, бициклистичке стазе, пешачке стазе, стазе за моторне санке и слично), уређене обале река и језера, објекти за посматрање природних реткости, објекти за предах и краће задржавање туриста, објекти за авантуристичке активности и друго;
- туристичка супраструктура јесу угоститељски објекти као и галерије, изложбени, конгресни и забавни објекти који су у непосредној вези са угоститељским објектима и објектима спортско рекреативног садржаја или са њима чине јединствену целину;
- туристички производ јесте скуп међузависних елемената који се у пракси организује као посебан вредносни ланац који чине материјални производи и услуге, природне вредности и културна добра, туристичке атракције, туристичка супраструктура и туристичка инфраструктура;
- пратећа делатност јесу делатност саобраћајна, делатност трговине, пољопривредна делатност, занатство и комуналне делатности.

После претходно наведених основних одредби, закон садржи део који се односи на планирање и развој туризма, а обухвата: интегрално планирање развоја туризма и пратећих делатности; проглашење и одрживо коришћење туристичког простора; послове од посебног значаја за развој туризма; категоризацију туристичког места и спровођење подстицајних мера за развој туризма.

У области интегралног планирања развоја туризма и пратећих делатности, законом су утврђене следеће врсте планских докумената:[10] Стратегија развоја туризма Републике Србије, Стратегијски мастер план, Стратегијски маркетинг

[10] Имајући у виду да плански документи донети на основу Закона о туризму, као и просторни и урбанистички планови донети на основу закона који регулише област просторног и урбанистичког планирања, имају снагу законодавног акта јер је њихова примена и имплементација обавезна у складу за законом, и они чине саставни део законодавне регулативе у области туризма. Како је припрема, израда, доношење и међусобна усклађеност наведених планских докумената од посебног значаја за тематику овог рада, они се не разматрају детаљно у овом одељку, већ у посебним деловима овог рада.

план, програм развоја туристичких производа, програм развоја туризма и програм промотивних активности, при чему сви плански документи нижих нивоа морају бити усаглашени са Стратегијом развоја туризма Републике Србије.

У погледу просторног обухвата, закон прописује следеће категорије: туристички простор, туристичко место, место за одмор (ризорт), туристичку дестинацију (која може бити приоритетна) и туристичку локацију. Као туристички простор, Влада Републике Србије, на предлог надлежног министарства, проглашава подручје које због својих карактеристика, вредности и приоритетне туристичке намене захтева посебан режим организације, уређења, коришћења и заштите или се у оквиру њега предвиђа изградња објеката од националног интереса. Туристички простор има управљача, који може бити постојећа јавна служба или привредно друштво које је основано од стране Републике, покрајине или јединице локалне самоуправе, као и друго правно лице коме су ти послови поверени у складу са посебним законом. Управљач доноси програме и друге акте којима регулише режим, коришћење, развој и заштиту туристичког простора. Туристичко место је организациона и функционална целина са формираном туристичком понудом, као и потребном инфраструктуром и објектима за смештај и боравак туриста и као такво подлеже категоризацији у четири категорије, које се одређују на основу обима туристичког промета, степена изграђености туристичке, комуналне и саобраћајне инфраструктуре и туристичке супраструктуре. Место за одмор у оквиру туристичког простора, односно туристичког места, организује се и развија у складу са Стратегијским мастер планом и просторним и урбанистичким планом, при чему се објекти туристичке инфраструктуре и супраструктуре у месту за одмор које је у туристичком простору сматрају објектима од јавног интереса. Туристичка дестинација је свако одредиште туристичког путовања које својом опремљеношћу омогућава прихват и боравак туриста. Стратегијом развоја туризма Републике Србије предлажу се приоритетне туристичке дестинације које, на предлог надлежног министарства, утврђује Влада посебним актом, као и зоне, локације и категорије објеката у местима за одмор и туристичким местима у приоритетним туристичким дестинацијама. Туристичка локација је мања просторно-технолошка целина, саобраћајно повезана и инфраструктурно опремљена, која садржи једну или више туристичких атракција и за коју се, на основу закона, израђује студија изводљивости и концепт развоја.

Послови од посебног значаја за развој туризма су: израда пројеката о непокретностима;истраживање, развој и израда елабората о одрживом коришћењу

и управљању туристичким простором; израда студије изводљивости и концепта развоја туристичке локације, односно просторно-технолошке целине од значаја за туристички развој; управљање пројектима туристичке инфраструктуре и туристичке супраструктуре од значаја за развој туризма; управљање местом за одмор као целовитим ресурсом уз обезбеђење заједничке промоције и продаје туристичког производа места за одмор, уређење простора, заштите животне средине, туристичке сигнализације и сл.; финансирање и реализација пројеката изградње и уређења грађевинског земљишта и пројеката изградње туристичке инфраструктуре у циљу реализације туристичких пројеката; финансирање пројеката туристичке инфраструктуре и туристичке супраструктуре и управљање објектима туристичке супраструктуре.

У оквиру подстицајних мера, као завршног одељка дела закона који се односи на планирање и развој туризма, одређено је да се за усмеравање и подстицање развоја туризма из буџета Републике Србије обезбеђују средства за: учешће у финансирању израде стратегијских мастер планова, програма развоја туристичких производа, програма развоја туризма, студија изводљивости туристичких пројеката, урбанистичких планова туристичких места и места за одмор; учешће у финансирању промотивних активности туристичких дестинација и туристичких места, као и туристичко-културних и туристичких манифестација у земљи и иностранству; учешће у финансирању израде пројекта заштите природе, животне средине, природних ресурса и културне баштине туристичког места; подстицање изградње туристичке инфраструктуре, туристичке супраструктуре, спортско-рекреативних и других пратећих садржаја јавног карактера значајних за унапређење квалитета туристичке понуде; унапређење постојеће туристичке понуде и интензивирање њеног коришћења.

Начин рада, послове и организацију туристичких организација за промоцију туризма дефинише трећи део закона. Туристичке организације за промоцију туризма су: Туристичка организација Србије, туристичка организација аутономне покрајине и туристичка организација јединице локалне самоуправе. Промоцију туризма могу обављати и туристичке организације региона које оснивају две или више јединица локалне самоуправе. У оквиру овог дела закона дефинише се и појам туристичке сигнализације коју чине одговарајући симболи и знаци којима се обележавају туристичке атракције и садржаји туристичке понуде.

Четврти део закона одређује врсте, начин пословања и лиценцирање туристичких агенција, као и права и обавезе организатора путовања и путника,

односно обавезе посредника који нуди на продају и продаје туристичко путовање организатора путовања. Пети део закона регулише област угоститељске делатности, односно обавезе угоститеља, услове за обављање угоститељске делатности, врсте и разврставање угоститељских објеката, неопходну кадровску опремљеност, начин и услове за пружање угоститељске услуге у домаћој радиности као и у сеоском туристичком домаћинству, док шести и седми део закона регулишу наутичку и ловнотуристичку делатност (објекти, услуге, обавезе). Осми део закона регулише пружање услуга у туризму, у које спадају услуге туристичких професија (туристички водич, туристички пратилац, туристички аниматор и локални туристички водич), стручно оспособљена лица (тренери, инструктори, учитељи и слично) за специфичне авантуристичке и спортско-рекреативне услуге у туризму (скијање, роњење, једрење, јахање, горско-планинско вођење, рафтинг, сплаварење, вожња кануом и другим сличним пловилима, скакање падобраном, параглајдинг, скакање са ужетом и слично), као и услуге изнајмљивања возила.

Девети део закона регулише плаћање такси и пенала у туризму. Висину боравишне таксе утврђује јединица локалне самоуправе у зависности од категорије туристичког места или у различитој висини по деловима општине односно града у зависности од изграђености комуналне, саобраћајне и туристичке инфраструктуре. Средства од наплаћене боравишне таксе приход су буџета јединице локалне самоуправе на чијој територији су пружене услуге смештаја и користе се за обезбеђивање информативно-пропагандног материјала којим се промовишу туристичке вредности и културно наслеђе, обезбеђивање туристичке сигнализације и рад туристичко-информативних центара. Пенале за коришћење приоритетне туристичке дестинације плаћају власници и корисници угоститељског објекта за смештај и објекта наутичког туризма на територији приоритетне туристичке дестинације, чија намена односно категорија није одговарајућа за дестинацију.

Десети део закона регулише шта се све евидентира у Регистру туризма, док се преостали делови закона односе на вршење надзора, казнене одредбе и прелазне и завршне одредбе.

Поред Закона о туризму, ову област регулише и Закон о јавним скијалиштима ("Сл. гласник РС", бр. 46/2006) којим се прописују услови за уређење, одржавање и опремање јавног скијалишта, пружање услуга на скијалишту, обележавање и постављање сигнализација на скијалишту, коришћење

средстава превоза на скијалишту, безбедност и ред на скијалишту, подучавање на скијалишту и сл., као и бројне уредбе, посебне узансе и правилници донети на основу закона, од којих је за тематику овог рада најзначајнији Правилник о начину израде планских докумената, као и студије оправданости за проглашење туристичког простора ("Сл. гласник РС", бр. 58/2011).

2.2.3. Планински туризам – појам, значај и основне карактеристике

Планински туризам се заснива на целогодишњој понуди ресурса, погодности и атракција планинског рељефа, климе, шума и других вредности, посебно у очуваној природној средини која се уређује и користи у складу са еколошким капацитетом. У основи, обухвата одморишни туризам обогаћен летњим и зимским спортским и рекреативним садржајима, уз разноврсну понуду других видова туризма (излетнички, манифестациони, адреналински, еко, етно, споменички, верски и др.). Планински туризам обухвата и део руралног и бањског туризма у оквиру планинских подручја. Иако доминира у зимској понуди, по укупном годишњем промету знатно заостаје за летњим водним туризмом и градским туризмом.

Планински туризам је, како наводи Јовичић Ж. (1992:179), најтипичнији и најмасовнији облик континенаталног туризма, а специфичан је по двема потпуно различитим сезонама – зимској и летњој. И зимски и летњи туризам на планинама, пре свега, у суптропским и умереним географским ширинама, одређени су повољним климатом у односу на већа урбана подручја као туристичке дисперзиве, тако да се може закључити да је реч о рекреативним кретањима, па и туристички боравак на планинама спада међу најдуже. Аутор даље наводи да планински туризам захтева значајну изградњу разноврсних објеката инфра и супраструктуре, што заоштрава проблем рентабилног привређивања, а што је и основни разлог да се у овој врсти туризма најчешће активирају или веома атрактивне планине или оне које се налазе у непосредној близини већих урбаних подручја.

Планински туризам се најједноставније може дефинисати (Vukonić B., Čavlek N., 2001:276) као „врста туризма у којем се одредишта туриста налазе у планинским подручјима“. Планинска подручја управо својим особеностима и климатским условима одређују не само начине путовања, садржаје и активности у планинском боравишту, већ и врсте објеката туристичке понуде. Исти аутори

наводе да су зимски спортови зими а шетње, рекреација и планинарење лети, темељни мотиви у два основна сезонска раздобља планинског туризма.

Према претежним мотивима тражње (Дабић Д., 2011:168-171), планински туризам припада категорији експанзивних производа одморишно-доживљајног туризма, односно првенствено групи производа одморишно-рекреативног туризма, а знатним делом и групама доживљајног туризма, уз специфичне видове туризма и део из производа из категорије пословног туризма. У оквиру одморишно-рекреативног туризма, планински туризам обухвата пасивне и активне облике летњег и зимског спортско-рекреативног и здравствено-рекреативног туризма, а што подразумева рекреативно бављење зимским и летњим спортовима, уз релаксацију, разоноду и забаву, као и здравствену превентиву и опоравак. У оквиру доживљајног и специфичних видова туризма, планински туризам обухвата различите активности еко-, етно- и других видова туризма, учешће у манифестацијама, бављење екстремним планинским спортовима и активностима, учешће у истраживањима, припреме и такмичења спортиста, специјализовано бањско и климатско лечење, уметничко стваралаштво, организоване медијско-промотивне активности и др. У оквиру пословног туризма, за планински туризам су најзначајније активности конгресног туризма. Према томе, туристи и излетници на планине долазе ради одмора, опште, здравствене и спортске рекреације, спорта, широке лепезе доживљаја, едукације, истраживања, итд. Према начину коришћења туристичке понуде, планинским туризам је претежно стационаран, са елементима излетничког туризма (викенд и празнични излети из ближег и средње удаљеног урбаног окружења), а у последње време и са елемнтима туринг туризма.

Првенствено заснован на природним условима и ресурсима антропогене планинске зоне, планински туризам се развио на високим и вишим средњим планинама умереног и суптропског појаса северне географске ширине кроз два основна вида – летњи и зимски планински туризам, док је на нижим средњим и ниским планинама углавном развијен летњи, уз значајно мање или без учешћа зимског туризма.

Летњи планински туризам представља први, најранији вид планинског туризма, а данас најчешће обухвата одмор, здравствену и спортску рекреацију у планинској природи. Најзначајније облике савременог летњег туризма у простору чине спортско-рекреативе и активности посебних интереса – пешачење, планинарење, високогорство, планински бициклизам (са великом бројем

варијетета), јахање, авантуристичко-адреналински паркови, зиплајн, тјубинг, боб на шинама, скијање на ледницима, слободно пењање и алпинизам, лов и риболов, кањониг, рафтинг, параглајдинг и тандем параглајдинг, панорамске вожње (жичарама, хеликоптером), вожња теренских возила, итд., док се понуда у центрима и насељима претежно односи на спортско-рекреативне активности на отвореном и у затвореном – мали спортови, тенис и сквош, голф, дечији забавни и авантуристички паркови, куглање, стреличарство, фитнес, велнес и спа центри и аква-паркови, пењање уз вештачке стене и зидове (на отвореном и у салама), итд., као и активности догађаја, забаве, културе, едукације, конгреса и др. У планинску туристичку понуду, нарочито у земљама са вишим степеном развоја, често су укључени и рурални туризам, климатски туризам и знатан део бањског туризма.

Зимски планински туризам јавља се касније у односу на летњи, али га је на многим планинским подручјима, и по обиму и по приходованим средствима надмашио. Обухвата одмор и рекреацију у зимском амбијенту планинске природе, кроз активности зимске спортске рекреације и спортова у ширем планинском простору, као и различитих активности у традиционалним насељима и зимским туристичким центрима у којима се уз рекреативне и спортске активности у отвореним и затвореним просторима, у понуди и активности догађаја, забаве, конгреса, итд. Зимски туризам афирмисан је у пуној мери првенствено и захваљујући развоју алпског скијања и нешто касније сноуборда. У савременим условима, нарочито у земљама са вишим степеном развоја, значајно је у односу на ранији период проширена туристичка и спортско-рекреативна понуда у зимским туристичким центрима, а поред класичног алпског скијања на ски стазама (дневно, ноћно) најчешће је чине: скијање на неуређеним површинама, или на стазама са посебним препрекама, heliskiing (скијање на глечерима и неуређеним теренима до којих се долази хеликоптером), сноубординг, нордијско скијање и биатлон, санкање, класичан боб и боб на шинама, клизање, хокеј на леду, карлинг, ice-stick shooting, зиплајн, тјубинг, вожња аутомобила и картинга на леду у оквиру посебних полигона, вожња моторних санки и санки са псећом запрегом, пешачење са крпљама, планинарење, високогорство и „ice climbing“, планински бициклизам на снегу, а затим слично као и у осталим годишњим добима различите спортско-рекреативне активности у затвореним објектима, активности у фитнес, велнес и спа центрима, активности догађаја, забаве, културе, едукације, конгреса и др.

У складу са природним зонирањем планина, погодностима и ограничењима њихових природних услова и ресурса, како наводи Дабић Д., (2011:58), могуће је утврдити **глобалну висинску планинску туристичку зону**, односно низ висинских појасева у којима погодности за савремени планински туризам преовлађују у односу на остале могуће планинске активности. Ова зона представља највећи део антропогено погодне зоне планинских орогених региона која се глобално простире од планинског подножја до висине од 4000 m н.в. (данас изнад границе вечног снега и леда), односно до планинских врхова ако су нижи од 4000 m н.в.

Када разматрамо доњу висинску границу, природна планинска туристичка зона преклапа се са појасом традиционалне планинске пољопривреде и сталног насељавања, на висинама које варирају зависно највише од географске ширине, експозиције и карактеристика непосредног планинског окружења (море, долина, висораван, степа или пустиња). На Алпима ова граница се креће од 800 до 1500 m н.в. На вишим планинама Балканског полуострва, доња граница природне туристичке зоне је у појасу од 600 до 1100 m н.в., што важи и за високе и више средње планине Србије. У ранијим периодима, планинска пољопривреда и стално насељавање досезале су на српским планинама висине и изнад 1200 m н.в., али се ова граница спуштала због миграција ка долинама, да би се данас померила и испод 800 m н.в. С друге стране, развој зимског туризма, који је са летњим туризмом омогућио целогодишњу туристичку понуду виших планина, установљује доњу границу туристичке зоне по критеријуму дуготрајнијег квалитетног снега у трајању више од три месеца, која у Србији износи 1100 (на северној) до 1400 m н.в. (на јужној експозицији). С обзиром да се туристички смештај са пратећим функцијама по правилу лоцира испод поменутих снежних граница, доња граница планинске туристичке зоне високих и виших средњих планина може се у Србији рачунати у појасу од 600 до 1000 m н.в. Код нижих средњих и ниских планина ова граница је у појасу од 500 до 700 m н.в.

Када је у питању горња висинска граница, планинска туристичка зона допире до 4000 m н.в., односно до границе вечног снега и леда, а ако је она нижа од 4000 m н.в., залазећи и у зону вечног снега и леда до висине од 4000 m н.в., или изузетно нешто више. На највишим светским планинама граница вечног снега и леда је превисоко да би означавала горњу границу планинске туристичке зоне (на Хималајима изнад 5000m н.в., на Андима изнад 6000 m н.в., итд.). На највишим европским планинама ова граница је нешто нижа – на Кавказу од 2900 до 3500 m

н.в., на Алпима 2800 до 3200 m н.в., а на планинама Балканског полуострва је нема, као ни у Србији. На планинама са границом вечног снега и леда испод 4000 m н.в. планинска туристичка зона се простире до 4000 m н.в. или до врхова планина једнаких или нижих од 4000 m н.в., уз могућност померања границе туристичке зоне изнад 4000 m н.в. за одређене летње туристичке активности, зависно од напретка транспорта, посебно код туристички развијених планина.

У Србији развој савременог туризма са целогодишњом понудом могућ је начелно на већини виших средњих планина које на висинама изнад 1500 m н.в. имају планински појас површине у хоризонталној пројекцији од најмање 50 km^2 (без обзира да ли је овај планински појас прелази висину од 2000 m н.в. или не), али да му врх није испод 1800 m н.в., како би у појасу изнад 1600 m н.в. имао висинску разлику од најмање 200 m. Овај критеријум условљен је актуелним правилом да се у Европској Унији због глобалног отопљавања не стимулишу планински центри са скијалиштима испод 1600 m н.в. и минималном разликом коју захтева озбиљније алпско скијалиште у снежној зони. Ове више средње планине имају карактеристике високих планина[11] сразмерно величини површине и волумена изнад 1500 m н.в., чија вредност од око 50 km^2 представља неопходан физички капацитет простора (који код веначних планина може бити и нешто мањи, а код планинских повр ши и знатно већи, што треба утврдити за сваку појединачну планину) за организовање целогодишње туристичке понуде, изнад 1000-1200 m н.в. погодне за зимско, а на свим планинским висинама за летње туристичко коришћење. Према томе, флексибилна диференцијација високих од средњих планина налази се у појасу висина од којих свака може представљати минималну висину високих и максималну висину средњих планина. Код већине европских планина умерене зоне, оптимални распон овог појаса креће се између 1800 и 2200 m н.в., зависно од природног положаја, од типа планине према настанку, од масе, дужине, правца пружања и др.

Планине са висинама од 1000-2000 m н.в. које не испуњавају претходно наведене услове, сврставају се у средње планине погодне за летњу и само делом

[11] Иако је најчешће прихваћена подела планина према висини на ниске до 1000 m н.в., средње од 1000 до 2000 m н.в. и високе преко 2000 m н.в., доња висинска граница за квалификацију планина као високих, односно за разграничење високих од средњих планина у умереној, делу суптропске и субполарне зоне, у условима значајних падавина, може се са 2000 m н.в. спустити на нешто мање висине, али само код планина веће масе, односно под условом да постоје значајне површине и волумени планине изнад 1500 m н.в. са изразитијим просторним условима за антропогени развој, углавном у области туризма (Дабић Д., 2011:34).

зимску туристичку сезону. Планине до 1000 m н.в. погодне су искључиво за летњу туристичку сезону.

У Србији, најизразитији високопланински простори преко 2000 m н.в. су планинске стране пограничних планина, чијим венцима води државна граница према Албанији, Црној Гори, БЈР Македонији и Бугарској. Најизразитији су комплекс Проклетија и венац Шарпланине на територији АП Косово и Метохија, а иза њих венац Старе планине. Од осталих високих планина само Копаоник прелази 2000 m н.в., али изразитије карактеристике високих планина поред њега имају још планине Крајишта и Власине (такође пограничне према Бугарској), као и Голија. По обухвату површина изнад 1500 m н.в., међу високим планинама на територији Србији издвајају се Шарпланина са 495 km^2 и Проклетије са 423 km^2, а за њима следе планине Крајишта и Власине са 178 km^2, Старе планине са 110 km^2, Копаоника са 103 km^2 и Голије са 74 km^2 (Дабић Д., Милијић С., 1997:18) према чему се могу иницијално рангирати потенцијали ових планина за туризам. Све остале планине у Србији имају мање од 50 km^2 површине изнад 1500 m н.в., а међу њима су за туризам значајније планине Западне и дела Средишне Србије.

Перспективе развоја планинског туризма су врло повољне јер, како наводи Черовић С. (2009:18), трендови међународних туристичких кретања су усмерени према три основна правца: топлим морима, планинским туристичким центрима и великим градовима, уз претпоставку да ће се у оквиру ова три најважнија сегмента догађати структурне промене: спорији раст туристичког промета, усмереног према топлим морима (изузев Медитерана и Кариба), а брз раст туристичког промета усмереног према планинским туристичким центрима и великим градовима, који спајају туристичке, пословне и културне садржаје.[12] Поред тога, основно се претпоставља да ће и остале туристичке дестинације које се ослањају на квалитетне природне (река, језера, топле и хладне термоминералне воде и друге атрактивности) и културне садржаје (посебно вредне културно-историјске споменике) имати одређену улогу, али знатно мању у односу на три основна правца туристичких кретања.

Најзначајнија ограничења у будућем развоју планинског туризма представљају климатске промене оличене у подизању доње снежне границе,

[12] Према подацима презентираним у публикацији *Tourism and Mountains, A Practical Guide to Managing the Environmental and Social Impacts of Mountain Tours*, United Nations Environment Programme (2007:11), планинска подручја су одмах после морских обала и острва, најпопуларније туристичке дестинације у свету, генеришући 15-20% годишњег глобалног туризма, односно 70-90 милијарди долара годишње.

топљењу глечера, регресивним променама флоре и фауне, и сл., затим растућа конкуренција тематских паркова са вештачком целогодишњом понудом независном од временских прилика, а који су лоцирани у непосредној близини великих емитивних подручја, као и све већа ограничења због строжијих режима заштите природе и ограничених капацитета планинских подручја.

У складу са општим глобалним трендовима пораста популарности планинског туризма, који представља један од најзначајнијих видова континенталног туризма, може се очекивати да се у наредном периоду повећа тражња за планинским туризмом и у Србији. Већа заступљеност планина средње висине (1000–1500 m н.в.), као и мањи број високих планина (преко 2000 m н.в.), указује да планински туризам у Србији има доминантно зимско-рекреативно, летње-рекреативно, излетничко-рекреативно и здравствено-рекреативно обележје, док су могућности за развој врхунског зимско-спортског туризма лимитиране, нарочито ако се има у виду недефинисан статус Проклетија и Шар-планине, подручја које имају највише потенцијала за развој високопланинског туризма.

Главно ограничење за развој планинског туризма у Србији је неразвијеност антропогеног комплекса планина, јер су планинска и многа подпланинска села у највећем делу напуштена и са доминантним старијим становништвом, са запуштеном привредом, руинираним физичким садржајима и неразвијеном комуналном инфраструктуром, те се тешко могу активирати за потребе развоја планинског туризма. Бројне подпланинске бање нису интегрисане са планинским туризмом, а драстичан пример представља неодговарајући однос туристичког центра на Копаонику и Јошаничке Бање. Поред тога, већина од претходно наведених активности посебних интереса који доминирају у туристичкој понуди и летњег и зимског планинског туризма у земљама са вишим степеном развоја, у Србији нису развијене. У том смислу, развојне шансе планинског туризма у Србији нису у надметању са иностраним планинским центрима, посебно не оним на Алпима, чија је понуда, заједно са понудом уређених села, бања и активности посебних интереса, уз значајне природне и антропогене потенцијале, деценијски континуални развој и велика улагања, знатно богатија, организованија, а ценовно релативно конкурентна, већ сагласно трендовима светске тражње за најразноврснијим новим доживљајима у новим просторима, развојне шансе планинског туризма у Србији су претежно у мотивима непознатих планина очуване аутохтоне природе реликтних и ендемских вредности, аутентичних природно-културних предела и у регионалним и локалним особеностима

антропогеног комплекса, уклопљеним у понуду одмора, рекреације, спорта и доживљаја, зависно од квалитета и капацитета простора, уз потребан стандард услуга и конкурентне цене.

2.2.4. Туристичка валоризација планина

Туристичка валоризација представља поступак комплексне оцене атрактивности и потенцијала одређеног подручја (места, региони, земље и сл.) за развој различитих туристичких активности и видова туризма, односно потенцијала за креирање туристичких производа (Maksin-Mićić M., 2007:154). Подразумева и реваloризацију атрактивности простора за развој туризма и формирање туристичких производа у односу на промене туристичке тражње.

Циљ туристичке валоризације је утврђивање квалитативне и квантитативне вредности сваког појединачног постојећег и потенцијалног природног или антропогеног ресурса, како би се на основу те оцене утврдила њихова употребна вредност (Vukonić B., Čavlek N., 2001:437).

Основни елементи туристичке валоризације су атрактивност туристичких вредности, њихов географски положај као и удаљеност и саобраћајна повезаност са емитивним туристичким подручјима (Станковић М. С., 2000:164).[13]

Према класификацији Светске туристичке организације, разликују се интерни и екстерни критеријуми (фактори) туристичке валоризације (Jovičić D., 2008:152). Интерни критеријуми означавају специфична својства и вредности сваког туристичког ресурса понаособ, при чему се разликују две подгрупе: степен искоришћености туристичког ресурса (урбанизација, инфраструктура, опрема и туристичке услуге); инхерентне карактеристике туристичког ресурса (представљају оне атрактивне атрибуте ресурса на којима се базира њихова туристичка вредност). Елементи који омогућавају туристичко коришћење ресурса на датом подручју, чине екстерне критеријуме, који се могу сврстати у следеће групе: приступачност ресурса (изражена је одговарајућом саобраћајном инфраструктуром којом се омогућава приступ датом ресурсу); близина емитивних центара, односно изворишта тражње (у значајној мери утиче на интензитет

[13] Из наведеног произлази да је атрактивност туристичких вредности један од елемената валоризације који може бити и од секундарног значаја, као на пример у случају неких туристички мање атрактивних планина у близини великих урбаних центара (Фрушка гора) које имају већи туристички промет од виших и атрактивнијих али и значајно неприступачнијих планина (Проклетије). Дакле, атрактивност је важан показатељ вредности, који често није ни примаран ни сталан, већ променљив у зависности од тражње на туристичком тржишту, као и промена у саобраћајној инфраструктури, односно повезаности и приступачности.

туристичких кретања ка ресурсу); специфичност туристичког ресурса (утврђује се поређењем са другим ресурсима истог типа); значај ресурса (одређује се на основу обима туристичке тражње оријентисане ка датом ресурсу).

Методе туристичке валоризације се, у зависности од начина изучавања, деле на оне којима се вреднује целокупни туристички потенцијал простора, оне које су подређене вредновању простора у зависности од доминантних видова туризма и врста туриста, као и оне које се односе на истраживање подручја за потребе туристичке рекреације као наглашеног сегмента туристичке тражње (Станковић М. С., 2000:169-170). Резултате истраживања, могуће је приказати нумерички, путем одређених скала (поени, пондери, бодови) најчешће у вредностима од 1 до 10.

У складу са претходно наведеним, Светска туристичка организација је препоручила израду типских формула, на основу којих би се обавила инвентаризација, процена и оцена туристичких вредности, али и међусобна компарација, ради истицања приоритета. На основу ових упутстава, најуниверзалнији случајеви процене туристичких вредности могу се изразити следећим односима:

Инт=Урб+Инф+Оиу+Инх, односно Екс=При+Спц+Бец+Знч, где је:

Инт – збир процене интерних фактора, Урб – процена урбанизације, Инф – процена инфраструктуре, Оиу – процена опреме и услуга, Инх – процена инхерентних карактеристика, Екс – збир процене екстерних фактора валоризованих вредности, При – процена приступачности, Спц – процена специфичности ресурса, Бец – процена близине емитивних центара и Знч – процена значаја ресурса.

У завршној фази туристичке валоризације обавља се сложен поступак класификације (идентификација и анализа атрактивних својстава, просторног обухвата, размештаја и др.) и категоризације односно рангирања туристичких ресурса (вредновање према важности, сезоналности, комплементарности и др.). Поред осталог, туристички ресурси се могу рангирати као ресурси међународног, регионалног и локалног значаја, што се може користити за утврђивање приоритета у процесу планирања развоја туризма на одређеном подручју.

Синтезна оцена атрактивности туристичких ресурса заснива се на оцени њиховог укупног потенцијала и значаја за развој масовног, ексклузивног или алтернативног концепта туризма, одређених видова туризма и целогодишње

туристичке понуде у анализираном простору, као и на компаративној оцени значаја у односу на туристичке ресурсе (конкурентских) рецептивних простора у непосредном и ширем окружењу. На основу овако дефинисане синтезне оцене атрактивности туристичких ресурса може се извршити следећа прелиминарна процена и оцена туристичког подручја (Maksin-Mićić M., 2007:154):

- Да ли анализиран простор треба планирати и развијати као туристички простор (са комплексним или самосталним туристичким ресурсом);
- Да ли би атрактивност ресурса анализираног простора могла да, интегрисањем туристичке понуде, допринесе повећању атрактивности простора с комплементарним туристичким ресурсима у његовом функционалном и непосредном окружењу;
- Да ли концентрација мање атрактивних туристичких ресурса (на целом или делу простора) омогућава њихово обједињавање са туристичком понудом туристички атрактивнијих простора у непосредном или регионалном окружењу;
- Да ли се ради о појединачним, потенцијалним туристичким ресурсима релативно мале атрактивности (на целом или делу простора) који се могу валоризовати само укључивањем у туристичку понуду других туристички атрактивних простора, ако се налазе у њиховом непосредном окружењу.

Основни проблем већине коришћених метода туристичке валоризације се огледа у покушајима квантитативног изражавања вредности одабраних и дефинисаних критеријума. Значајан број критеријума може се једноставно квантификовати и утврдити (удаљеност, дужина саобраћајница, инфраструктурна опремљеност, близина емитивних центара, смештајни и угоститељски капацитети и сл.), али постоје и они који се тешко могу поуздано квантификовано изразити, као што су на пример инхерентне карактеристике и субјективно доживљавање туристичких вредности од самих туриста (и сам појам ″инхерентне карактеристике″ који је коришћен од стране Светске туристичке организације, врло је дискутабилан, јер је практично немогуће утврдити вредност неког ресурса самог по себи, а да се при томе не узму у обзир туристичке потребе и различити облици субјективног доживљаја и перцепције одређеног подручја од стране туриста (Jovičić D, 2008:155-156).

У том смислу, недостатак већине постојећих приступа и метода туристичке валоризације односи се на занемаривање ставова и мишљења туриста, односно

начина на који они доживљавају и вреднују одређене туристичке мотиве и објекте. Пример оцене мотивских вредности на основу перцепције самих туриста, представљају анкетна истраживања која се спроводе у различитим туристичким дестинацијама.

По низу различитих елемената, појава и процеса, планине представљају једну од најсложенијих, а по неким ауторима и најсложенију туристичку вредност (Станковић С. М., 2000:172-179). За правилну и комплексну туристичку валоризацију планина, неопходна су знања из више научних дисциплина, односно потребан је мултидисциплинарни приступ како не би дошло до занемаривања појединих значајних вредности и карактеристика планинских подручја. Поред тога, врло је битно истаћи да туристичка валоризација представља трајан процес процењивања, класификовања и рангирања туристичких вредности, што се мора посебно нагласити у случају планинских подручја, јер је овде реч о поливалентним и полифункционалним вредностима са бројним међусобним директним, индиректним и повратним спрегама, наглашеним зоналним и азоналним елементима, уређеношћу и стохастичношћу.

Концепт туристичког вредновања планина обухвата три методолошки и садржајно различите фазе. Као прво, значајан број планина појединачно нема довољан оквир за адекватну туристичку валоризацију, већ се морају посматрати и валоризовати са укупним потенцијалима ширег простора. У том смислу, потребно је уважавање елемената, фактора, појава и процеса од значаја за целовит регионални обухват, односно неопходна је адекватна валоризација планинског региона у односу на поједине планине. У другој фази, после спроведеног претходно наведеног поступка, врши се детаљна туристичка валоризација у оквиру које се разматрају специфични услови и начини коришћења планина за потребе туризма, дефинишу сврхе, обим и временска дистрибуција туристичког промета и одређују оптимални капацитети појединих локација, планине у целини и планинског региона, као завршног оквира. Трећа фаза изучавања и планирања за потребе развоја туризма, подразумева утврђивање садржаја туристичких активности као и обим и врсте смештајних и угоститељских капацитета, закључно са пратећом инфраструктуром и супраструктуром (Станковић С. М., 2002:76-82).

У поступку туристичке валоризације планина оцењују се бројни и различити елементи, појаве и процеси. Већи број анализираних елемената води правилнијој и прецизнијој валоризацији, јер се у том случају добија реалнија слика простора, тако да се методом компарације јасно могу исказати предности и

недостаци појединих места, планина у целини или планинских региона. Елементи који се најчешће користе при туристичкој валоризацији планина, су: географски положај, саобраћајни положај, генетски тип планине, величина и успон планинске масе, индивидуалност планине, поливалентност планине, хоризонтална и вертикална рашчлањеност планинског рељефа, биљни и животињски свет планине, хидрографски објекти на планинама, климатске одлике планина, као и антропогене туристичке вредности.

Географски положај који, осим што се исказује кроз географску дужину, географску ширину, надморску висину, степен континенталности и степен маритимности, подразумева и особености туристичког положаја, којим се исказују односи контрактивне зоне планине и дисперзивне урбане зоне (градови, гушће насељене равнице, индустријски региони) у којима се формира туристичка потреба становништва односно које представљају емитивни туристички региони. Различитим методама (у овом случају најчешће методом пондера) изражава се вредност положаја планине према саобраћајницама (путеви, железничке пруге, пловни путеви, аеродроми), према одговарајућим урбаним центрима, као и положај према другим туристичким вредностима. Јасно је да је повољнији положај уколико су саобраћајнице и урбани центри ближи и обимнији, међутим када говоримо о другим туристичким вредностима, мора се уважити чињеница да се већи број сличних планина на малом простору испољава као међусобна конкуренција, док постојање већег броја других вредности (река, језеро, манастир, пећина, и сл.) доприноси повећању туристичке вредности планине.

Саобраћајни положај се оцењује према броју и квалитету саобраћајница, али и према њиховој пропусној моћи и фреквенцији у различитим временским условима. На основу саобраћајног положаја и мреже саобраћајница, дефинишу се функционални елементи планине (транзит, дисперзија, подударање доласка и одласка, неподударање доласка са одласком). Анализа и међусобно укрштање података о географском положају и саобраћајној повезаности може бити врло значајна за одређивање степена туристичке вредности планине. Најчешће су следеће могућности, које су овде дате као пример, с` тим да се мора нагласити да нису правило које се може применити у свакој ситуацији:

- Неповољан туристичко-географски положај и добра саобраћајна повезаност са емитивним туристичким регионима, индикатор су туризма у развоју јер саобраћајнице доприносе повећавању туристичких токова ка планини,

условљавајући најпре излетништво а у каснијем периоду и изградњу објеката за комерцијални туризам;

- Повољан туристичко-географски положај планине и њена одлична саобраћајна повезаност са емитивним туристичким регионима, индикација су развијеног туризма;
- Повољан туристичко-географски положај планине према емитивним туристичким регионима и лоша саобраћајна повезаност, најчешће указују на неразвијен туризам, а такво стање може бити последица мале туристичке вредности планине (на пример ниске планине са недовољно рашчлањеним рељефом), недовољно познате планине на туристичком тржишту и сл.;
- Неповољан туристичко-географски положај према емитивним туристичким регионима и лоша саобраћајна повезаност са њима, индикатор су неразвијеног туризма – овој групи често припадају планине које су по природним привлачностима међу најзначајним, али њихов скрајнути положај и неприступачност чине да је туризам на тим подручјима неразвијен (Станковић С. М., 2000:173).

Генетски тип планине је од великог значаја за изглед планине – једне од основа туристичке привлачности. По правилу, веначне планине су једноличније од громадних, док вулканске планине имају својство куриозитета а поред тога најчешће су повезане са појавом термоминералних извора што их чини полифункционалним. Како су планине у основи сложене геолошке грађе и разноврсних морфолошких карактеристика, неопходна је и одговарајућа анализа ових особина. Комбинација различитих врста стена доприноси разноликости планине, што са аспекта туризма повећава вредност. Поред тога, одређени типови стенске масе, као што су на пример кречњачке планине, представљају известан изузетак, јер обилују специфичним површинским и подземним мезо и микро облицима рељефа, који могу допринети повећању туристичке вредности. При томе су од значаја просторни контакти кречњачких и вододжљивих стена дуж којих се јављају извори, изворски низови и врела, а уколико су контакти тектонски предиспонирани, могу условити појаву термалних и термоминералних извора од значаја за развој више видова туризма.

Величина и успон планинске масе представља однос између висине и површине планине. Наиме, две планине исте висине никада немају исту површину, а по правилу већу туристичку вредност имају широке, плећате планине

у односу на стрме које су превасходно погодне за алпинизам и сличне екстремне активности. На планинама на којима не доминирају стрме падине, могућ је већи избор локација за различите туристичке потребе, једноставнија је и мање финансијски захтевна изградња саобраћајница и других инфраструктурних система, а и мања је опасност од елементарних непогода (пре свега лавина). На планинама на којима доминирају стрме стране, избор локација је ограничен, разлике између присојних и осојних падина су изразите, елементарне непогоде често катастрофалне (лавине, бујице и сл.), а изградња и финансијски трошкови саобраћајница и других инфраструктурних система су изузетно захтевни, тако да су локације објеката за боравак туриста најчешће груписане у подножју планине.

Индивидуалност планине је њена особина да је слична или различита у односу на планине у суседству. Ако је слична планинама у околини, а што значи да се сличне особине понављају у више случајева, планина има мању туристичку вредност и недовољну изражајност. Индивидуалност у смислу особености, познатости и препознатљивости планине вреднује се у односно на суседне планине, али и суседне котлине и равничарска подручја, море, језера, реке, клисуре, кањоне, итд. По површини и висини незнатне планине (као што су на пример Фрушка гора и Вршачке планине) које у близини немају сличних планина, могу имати већи степен индивидуалности и препознатљивости од многих пространијих и виших планина (као што су на пример Звијезда, Прекорница, Троглав, и сл.).

Поливалентност планине је њена разноврсност, као основа туристичке вредности. Поливалентност је последица више значајних фактора, почев од начина постанка и еволутивне фазе, геолошког састава и успона планинске масе до комбинације унутрашњих и спољашњих агенаса у моделовању рељефа. Планине са већом разноврсношћу облика рељефа који су створени различитим агенсима и у различитим временским периодима, а могу чинити комбинацију крашких, глацијалних, мразно-снежничких, солифлукционих, тектонских, флувијалних, абразионих, денудационих, антропогених и других облика рељефа, веће су туристичке вредности од планина са бројним облицима рељефа исте врсте и сличног начина постанка.

Хоризонтална и вертикална рашчлањеност планинског рељефа у процесу туристичке валоризације анализира се на основу теренског и картографског увида у број, величину и значај речних долина, клисура, кањона, речних тераса, подова и површи, превоја, повија, видиковаца, била, коса, остењака и сл. За валоризацију

је врло значајна класификација планинских падина које могу бити стрме, ступњевите и благе, односно присојне и осојне. Стрме падине погодују алпинизму и другим екстремним спортовима и често обилују видиковцима, али су неповољне за изградњу инфраструктуре и супраструктуре. Ступњевите (степенасте) планинске падине, на својим заравњеним деловима, омогућавају изградњу саобраћајница и угоститељско-смештајних капацитета, док су на својим стрмим деловима, изнад и испод заравњених делова, погодне за трасирање стаза за зимске спортове, планинарење и сл. Планине са ступњевитим падинама имају садржајнији и туристички атрактивнији пејзаж од планина са мањом хоризонталном и вертикалном рашчлањеношћу рељефа. Благе планинске падине су повољне за изградњу саобраћајница и других инфраструктурних објеката као и објеката супраструктуре, али уколико доминирају планинским масивом, чине планину неповољном за зимске спортове, планинарење и сличне активности. Када говоримо о присојним и осојним падинама, значајна је њихова комбинација на одређеном подручју јер присојне, као осунчаније, топлије и сувље, омогућавају лоцирање смештајних, угоститељских и спортско-рекреативних објеката за летњи туризам, док осојне погодују уређењу стаза за зимске спортове.

Биљни и животињски свет планина су од изузетног значаја за туристичку валоризацију, јер директно и индиректно утичу на низ појава и процеса. Биљни свет представља основно обележје физиономије планине, а валоризацијом се оцењују значај вегетацијских појасева (оранице, субпланинске ливаде, листопадне шуме, мешовите шуме, четинарске шуме, полегли бор, планинске ливаде, пашњаци и сувати, зона снега и леда), флористички састав, број и проценат ендемичних и реликтних врста, очуваност шумских и ливадских екосистема. Од карактеристика биљног света у многоме зависи и појава ерозије на планинама која у значајној мери може бити ограничавајући фактор у развоју туризма. Животињски свет планина од посебног је значаја за развој ловног туризма као и фото-сафарија који се све више развија. Приликом туристичке валоризације оцењује се квалитет и бројност дивљачи, организованост ловишта и могућности за фото-сафари, приступачност терена за лов односно фотографисање одређених врста животиња, организација водичке и ловочуварске службе, висина таксе за одстрел и сл.

Хидрографски објекти на планинама, који могу бити врло разноврсни и бројни, доприносе повећању туристичке вредности планинског подручја, јер су често најмаркантнији и најпрепознатљивији садржај простора. Валоризацијом се

обухватају извори, изворски низови, крашка врела, извори минералне, термалне и термоминералне воде, а рангирање и оцењивање се врши на основу постојаности, издашности, приступачности, температуре, хемијског састава и лековитих својстава. Код текућих вода, посматра се квалитет воде и густина мреже потока и река, с` тим да је значајно и постојање каскада, слапова, брзака, водопада, као и сектора и места која су погодна за спортски риболов али и за сплаварење као један од видова туризма који је у последње време у успону. Посебан квалитет планина у смислу повећања туристичке вредности представљају језера. Уз класификацију по начину постанка и морфометријским показатељима, уважавају се као извори водоснабдевања, површине погодне за спортове на води и естетска категорија која планинском пејзажу даје специфичан карактер. На високим планинама, посебну вредност и привлачност имају ледници, који су значајни за обогаћивање садржаја боравка туриста, као несвакидашња појава релативно малог распрострањења.

Климатске одлике планина у смислу туристичке вредности истражују се и валоризују преко основних климатских елемената и фактора (температура ваздуха и земљишта, количина и расподела падавина са посебним освртом на карактеристике снежних падавина, правац и брзина ветра, ваздушни притисак, влажност ваздуха, облачност, број сунчаних сати, итд.). За планинска подручја је значајна карактеристика појава да са порастом надморске висине температура ваздуха правилно опада (аеротермички градијент), што омогућава одређивање температуре ваздуха и за оне делове планина на којима нема метеоролошких осматрања. Дефинисање плувиометријског режима, односно расподеле годишње количине падавина по месецима и годишњим добима са прецизним одређивањем квалитативних и квантитативних карактеристика снежног покривача је од посебног значаја за туристичку валоризацију планина. Овоме треба додати и потребу за разматрањем ефеката фенских ветрова који могу изазвати рано топљење снега, као и дефинисање простора са повременом појавом температурне инвезије која поједине локалитете чини мање повољним за туристичко активирање. Савремена туристичка валоризација посебну пажњу поклања истраживању биоклиматских елемената, који су од великог значаја за боравак људи на планинама и који се анализирају кроз три основна показатеља: еквивалентна температура (представља сложене односе температуре ваздуха и влажности ваздуха), еквивалентно-ефективна температура (комбинација температуре ваздуха, влажности ваздуха и особина ветра) и радијационо-

еквивалентно-ефективна температура (обухвата односе температуре ваздуха, влажности ваздуха, ветра и сунчеве радијације). Отежавајућу околност за наведена истраживања у претходном периоду представљао је недостатак конкретних података, који су се пратили само на метеоролошким станицама вишег реда каквих је на планинама било врло мало или их уопште није било. Међутим, савремене аутоматске метеоролошке станице са чијим се постављањем започело последњих година[14] могу истовремено и континуирано вршити различите врсте мерења која се могу искористити за прецизно одређивање тражених показатеља.

Антропогене туристичке вредности на планинама су од посебног значаја за туристичку валоризацију. Изучавају се, класификују и оцењују по времену постанка, стилској и цивилизацијској припадности, препознатљивости на туристичком тржишту, функцијама у прошлости и данас, естетским и знаменитим ознакама, степену очуваности, традицији и сл. Јасно је да археолошке, споменичке, амбијенталне, етносоцијалне и манифестационе туристичке вредности, доприносе обогаћивању садржаја туристичког боравка на планинама и условљавају излетничка, културна, спортска и манифестациона туристичка кретања. И овде је потребан мултидисциплинарни приступ (археологија, архитектура, етнологија, историја, историја уметности) како би се правилно валоризовале све битне туристичке вредности. Посебно се уважавају и проучавају планинска сеоска насеља, која могу бити предмет интересовања туриста (било за боравак или као дневна атракција), али и значајни снабдевачи туристичких објеката низом својих производа. У том смислу процењују се и оцењују положај, саобраћајна повезаност, тип и величина сеоског насеља, аутентичност етнографских елемената, број објеката и домаћинстава која се баве туризмом као основном или допунском делатношћу као и њихова опремљеност, могућ садржај и начин организовања боравка, комплементарност са окружењем и сл.

Туристичка валоризација и плански развој планинског подручја Србије започели су 70-их година 20. века, студијом о могућностима развоја зимског туризма у Југославији (у сарадњи са OECD-ом, 1968. године). Студијом су установљене повољности планинских подручја Србије за развој целогодишњег планинског туризма. Процењено је да највећим потенцијалима за развој зимског туризма, то јест алпског скијања, располаже масив Проклетија као планинско

[14] Пример такве аутоматске метеоролошке станице је она на Старој планини на локацији Бабин зуб. Подаци са ове станице су доступни преко интеренета, а ажурирају се сваких 50-60 секунди.

подручје чији се потенцијал у појединим сегментима може поредити са Алпима (Maksin-Mićić M., 2007:98).

2.2.5. Планински туризам и животна средина - специфичности међуутицаја и капацитет простора

Природне и културне вредности одређеног подручја, основни су услов за развој туризма. Када се говори о планинском туризму, посебна пажња се посвећује природним вредностима, а то значи да уколико је животна средина очуванија и атрактивнија, повољније су и могућности за развој туризма у том простору.

У почетним фазама развоја, како на другим подручјима тако и на планинама, туризам није имао значајније утицаје на животну средину. Мали број туриста, који су за долазак на планинска подручја користили постојеће путеве, неизграђена инфраструктура, појединачни објекти за смештај, мале површине скијашких стаза и сл. нису битније утицали на промене у животној средини. Међутим експанзиван развој планинског туризма, нарочито у другој половини и крајем 20. века, учинио је да стихијност у развоју туристичких дестинација има сличне негативне последице на животну средину, као и неконтролисан или недовољно контролисан развој индустрије и урбанизације.

Обим и врста утицаја туризма на животну средину разликују се у зависности од више фактора, а то су (Jovičić D., 2010:54): природне специфичности и носећи капацитет простора у односу на изграђене капацитете и инфраструктуру у оквиру одређеног подручја; врста и степен атрактивности туристичких вредности; број посетилаца, учесталост њихових путовања и дужина боравка; врста саобраћаја коју користе туристи и излетници; квалитет управљања туризмом у оквиру одређеног подручја; понашање туриста и излетника, односно ниво њиховог схватања потребе за очувањем животне средине; зависност локалне привреде од туризма и свест о повезаности квалитета животне средине и економске одрживости туристичког развоја.

Планински туризам у свом развоју најчешће напада природно најатрактивнија подручја, а због природе самих делатности које учествују у задовољавању туристичких потреба, захтева и одређене интервенције у природи које су са становишта заштите животне средине често тешко прихватљиве, а понекад и сасвим неприхватљиве. Међутим, утицаји туризма на животну средину и еколошке штете које ова делатност може произвести, имају вишеслојан и

кумулативни карактер, тако да је потребно њихово детерминисање током читавог циклуса туристичког путовања: од прикупљања информација о могућим туристичким дестинацијама, преко одабира врсте и начина превоза, кретања до туристичке дестинације, боравка у одабраном подручју или подручјима, до повратка у место становања туристе (Muller H., 2004:20-21). За потребе давања информација о туристичким дестинацијама штампају се огромне количине папирног материјала (који је само у мањој мери од рециклираних материјала због потребе да својим изгледом привуче потенцијалне туристе) и који се најчешће користи једнократно (сезонски) а затим постаје отпад. У фази путовања до туристичке дестинације користе се различите врсте саобраћајних средстава, које стварају низ еколошких проблема и ризика – од потрошње енергије за кретање превозних средстава, преко загађења ваздуха и земљишта, стварања буке, па све до закрчења саобраћајница, нарочито у периодима најинтезивнијих туристичких кретања (тзв. туристички шпицеви). Боравак и активности које туристи упражњавају у туристичким дестинацијама, стварају низ значајних негативних утицаја на животну средину, тако да ће се они посебно разматрати. И на крају тзв. ланца туристичких услуга, у оквиру фазе повратка из туристичке дестинације до места становања, јављају се исти утицаји као и приликом путовања до туристичке дестинације.

Негативни утицаји планинског туризма на животну средину, посматрани и кроз повезаност туризма са другим делатностима, су бројни и разноврсни, најчешће имају синергетско дејство (њиховим садејством се повећавају укупни негативни ефекти), а могу се систематизовати у више категорија (Đorđević D. S., 2013:204-209): заузимање (често прекомерно и неадекватно) и деградација земљишта; деградација предела и умањење естетских вредности средине; загађивање ваздуха, воде и земљишта; повећано стварање буке и вибрација; угрожавање биолошке разноврсности (биодиверзитета); прекомерна потрошња енергије; стварање отпада; вандализам туриста и излетника у планинским подручјима; климатске промене.

Заузимање земљишта, које се јавља приликом изградње туристичке супраструктуре и инфраструктурног опремања туристичких подручја је неминовно. Наиме, да би се на одређеном простору развијао туризам неопходна је изградња објеката за смештај туриста, угоститељских објеката, објеката и површина за спорт и рекреацију, као и различитих пратећих садржаја, а све те објекте и садржаје неопходно је опремити одговарајућом инфраструктуром почев

од саобраћајница и паркинг простора, преко објеката и мрежа водоснабдевања, одвођења отпадних вода, електроенергетских објеката, комуникационе инфраструктуре, итд., све до туристичких информационих пунктова. У том смислу, чак и плански усмерено коришћење земљишта доприноси увећању негативних ефеката на животну средину. Међутим, много веће последице има прекомерно и често неадекватно заузимање земљишта када се објекти или други туристички садржаји граде или формирају у превеликом обиму и/или на неодговарајућим локацијама, тако да све то најчешће прелази границе капацитета простора и доводи до, понекад и непоправљивих, негативних последица на животну средину (од којих је деградација тла кроз активирање клизишта и/или појачану ерозију која је нарочито карактеристична за скијашке стазе, само један од проблема).

Деградација предела и умањење естетских вредности средине уско је повезана са неадекватним и прекомерним коришћењем простора у туристичке сврхе, а најчешће се јавља у случају неадекватне изградње у туристичким насељима, као и приликом уређења и опремања простора туристичким садржајима ван насеља. Наиме, објекат или група објеката својим лоцирањем, обликом у тродимензионалном смислу и изразом (материјал, боја, дизајн), делује као целина у одређеној средини и са њом би требало да је у органској повезаности, тј. да представља резултат утицаја те средине и да у том смислу и утиче на њу. Међутим, у последњих двадесетак година, у многим планинским туристичким центрима у Србији, изграђени објекти и групе објеката али и читави делови новонасталих насеља, показују да се изгубила мера не само према природном окружењу, него и у виду гомилања садржаја па чак и загађивања околине лошом архитектуром (Гашпаровић Ж., 2004:86-89): парцеле се попуњавају без реда, долази до „преслагања“ кућа, надвисивања и свеопштег нереда међу суседима (пример Златибора, делова Таре, Копаоника, и сл.). Гомилање објеката у просторима интензивног туристичког коришћења доводи до значајних штетних утицаја на естетски доживљај предела, тако да се данас поставља озбиљно питање – какав туризам можемо очекивати у подручјима загађеним великом количином непримерених објеката, односно да ли ће туристи из густо изграђене средине доћи у слично изграђене зоне у планинским подручјима Србије?

Када се говори о нарушавању естетских вредности предела приликом уређења и опремања простора туристичким садржајима ван насеља, превасходно

се мисли на постављање жичара, заравњавање терена на скијашким стазама и опремање простора туристичком сигнализацијом и другим пратећим садржајима[15]. Туристичке жичаре, без обзира да ли се ради о скијашкој вучници, седежници или жичари са великим кабинама, негативно утиче на изглед предела (Muller H., 2004:101). Шумски усеци за жичаре делују неприродно јер се шума крчи по правим линијама, тако да се ове структуре у сваком случају доживљавају као нешто што нарушава слику природе. Заравњавање терена на скијашким стазама чини да ови простори лети изгледају неприродно поготово што су најчешће услед појаве ерозије, огољени и пусти. Што се тиче опремања простора туристичком сигнализацијом и другим пратећим садржајима, то се до сада није много разматрало у смислу нарушавања изгледа предела – сматрало се пожељним да поред спортских терена, скијашких, планинарских и бициклистичких стаза буде довољно (или што више) уочљивих (што значи обојених „неприродним“ бојама) информативних табли, клупа за одмор, канти за отпатке и сл. Ово је посебно уочљиво у летњем периоду у скијашким центрима где су разноврсне и разнобојне информативне табле (знатних димезија) о стазама, понашању на скијалишту, смеровима за кретање скијаша и сл., које имају своју сврху само у зимском периоду. Међутим, последњих година, овом феномену који се састоји од „небројених“ ситница, које у својој укупности могу у знатној мери негативно утицати на слику предела, посвећује се све већа пажња приликом планирања и уређења туристичког простора ван насеља (Muller H., 2004:101-102).

Загађивање ваздуха, као и повећано стварање буке и вибрација се јавља као једна од последица сталног повећавања туристичког промета. Поред константног повећања броја аутомобила који су најчешће превозно средство које се користи за долазак туриста у планинске центре у Србији, на загађење ваздуха и повећан ниво буке и вибрација утичу и возила која се користе за одржавање саобраћајница у зимском периоду, возила за снабдевање, возила за уређење скијашких стаза, разна возила са моторима са унутрашњим сагоревањем која се користе за разоноду туриста – вожња теренских возила шумским и ливадским стазама, моторне санке, скутери, тешки и лаки четвороцикли и троцикли и сл., а којих је у планинским центрима све више тако да се за њих праве посебне стазе ван изграђених делова туристичких центара, чиме они још више негативно утичу на животну средину.

[15] Посебан аспект нарушавања естетских вредности предела представља изградња далековода у планинским подручјима. Ова проблематика се разматра у посебном делу овог рада који се односи на планирање и изградњу електроенергетских мрежа и објеката.

Осим саобраћаја, велико загађење ваздуха се јавља приликом загревања објеката, јер у планинским туристичким дестинацијама у Србији грејна сезона траје и више од шест месеци, а енергенти који се најчешће користе још увек су угаљ, дрва и нафтини деривати. Поред тога, велики смештајни и угоститељски капацитети као и концентрисање мањих забавних и угоститељских објеката утичу на повећан ниво буке у окружењу.

Иако је проблем загађења воде мање изражен у планинском него у приморском туризму, ипак се и овде јављају значајни негативни утицаји на животну средину. Изградња инфра и супраструктуре у планинским туристичким дестинацијама често доводи до поремећаја хидролошких система који су нарочито осетљиви на високопланинским подручјима. Неконтролисано испуштање непречишћених отпадних вода које је у планинским центрима у Србији још увек више правило него изузетак, чини да су многи водотоци изузетно загађени. Посебан проблем представља велика потрошња воде која је у планинским туристичким дестинацијама увећана због производње вештачког снега, због чега се најчешће формирају посебне вештачке акумулације које опет могу имати неповољан утицај на водни режим, итд.

Загађивање земљишта је, слично као и загађивање воде, проузроковано неконтролисаним испуштањем отпадних вода, неконтролисаним третманом отпадних материја (у окружењу планинских центара у Србији још увек постоје и контролисана и неконтролисана сметилишта), од стране саобраћаја (хаварије при транспорту – изливање нафте и деривата због неодговорног руковања или хаварија у саобраћају), од стране тешких метала у саобраћајним коридорима кроз планину као последица издувних гасова из возила и сл. (Јосимовић Б., 2002:134).

Угрожавање биолошке разноврсности (биодиверзитета) се јавља услед интензивног (често и неконтролисаног) туристичког развоја који нарушава еколошку равнотежу и доводи до уништавања или протеривања многих биљних и животињских врста, а што је посебно изражено у врло осетљивим високопланинским екосистемима. За планинска подручја је карактеристично смањење површина под шумском вегетацијом услед коришћење дрвета за огрев и изградњу туристичких објеката, а нарочито због крчења шумских комплекса због изградње спортско-рекреативних терена и уређења скијашких стаза, код којих се због великог нагиба терена јавља појачана ерозија, која опет утиче на промену водног режима, итд. Поред тога, приликом припреме скијашких стаза врши се збијање снега тако да се он знатно дуже задржава (ово је посебно изражено код

употребе вештачког снега, што је данас постала пракса у скоро свим зимским туристичким центрима), тако да је на тим просторима скраћен вегетациони период, што може довести до промене спектра биљних врста на том подручју. Значајне негативне утицаје има и скијање ван стаза (које је све популарније) јер долази до оштећена младих изданака који вире из снега што касније доводи до аномалија у расту дрвећа. Осим тога, скијање ван стаза знатно више омета планинску дивљач која доспева у стресну ситуацију и интензивније се покреће. Сличан утицај има и параглајдинг, јер се периодично користе простори који су раније били слабо доступни или чак недоступни (Muller H., 2004:110-111). Поред параглајдинга и многи други тзв. адреналински спортови и новонастале активности које се све више упражњавају на планинама (планински бициклизам, екстремно планинарење, вожња моторних санки, турно скијање, кањониг, итд.) су учинили да се спортисти и туристи крећу по многим деловима планина где до сада није било људи или су се појављивали врло ретко и у малом броју, што свакако може негативно утицати на биљни и животињски свет.

Прекомерна потрошња енергије се јавља у периодима највећих сезонских концентрација туристичких кретања, када долази до појачане па и неконтролисане потрошње енергије. Највећи потрошачи енергије у туризму су транспорт (путовања од места становања до туристичке дестинације и назад, транспорт у оквиру туристичке дестинације, транспорт робе и добара неопходних за одржавање и снабдевање туристичких места или објеката, одношење смећа, итд.), а затим и енергетске потребе туристичких објеката (грејање простора и воде, осветљење, одржавање разних система и сл.). Када се говори о планинском туризму у Србији највећи проблем представља неефикасно грејање простора. Осим високих топлотних губитака због неодговарајуће енергетске ефикасности већине смештајних и угоститељских објеката, за грејање се углавном користе необновљиви извори енергије (угаљ, дрва, нафтини деривати и сл. који значајно утичу на загађење животне средине), а у последње време у све већој мери и електрична енергија (која се код нас у знатној мери производи из необновљивих извора), док се обновљиви извори енергије, посебно они из локалних извора, не користе у довољној мери (Maksin M., Pucar M., Milijić S., Korać M., 2011:183-184).

Највеће количине отпадних материја у планинским туристичким дестинацијама стварају се приликом пружања услуга смештаја, исхране и других угоститељских услуга, као и код обезбеђивања услова за бављење различитим спортским, рекреативним и другим активностима туриста. Адекватно управљање

отпадом, почев од едукације преко организације прикупљања, самог прикупљања и превоза па све до депоновања отпада у великој мери утичу на квалитет туристичке дестинације јер прво што туристи примете у одређеном простору је управо отпад. Иако су последњих година у Србији многи аспекти управљања отпадом унапређени, још увек у близини туристичких планинских центара постоје сметилишта на којима се отпад само одлаже без икаквог третмана. Поред тога, иако сами туристи, као појединци, нису најдоминантнији када је у питању количина створеног отпада, на значајне штете по окружење у планинским подручјима утиче непромишљено и несавесно понашање, када се отпад оставља у природи на местима која нису предвиђена за то.

Вандализам туриста и излетника у планинским подручјима се јавља због недостатка едукације и свести о потреби очувања природе, али и због неодговарајуће организације, усмерености и контроле у туристичким дестинацијама. Честа је појава да туристи угрожавају природу планинских подручја тако што пале ватру на недозвољеним локацијама, ломе гране на дрвећу, беру и/или уништавају цвеће и друге биљне врсте (које могу бити ендемичне или ретке), за успомену односе делове пећинског накита и сл.

Климатске промене представљају глобални феномен. Према расположивим подацима тешко је, односно скоро немогуће квантификовати утицај туризма на климатске промене, али је сигурно да у саобраћају (аутомобилски и ваздушни) настаје највећи део емисија које утичу на климу, а изазване су туризмом (Muller H., 2004:144-147). Како су туристичке активности и атракције врло често у непосредној вези са постојећим климатским условима (један од препознатљивих примера је зимски планински туризам) врло је значајно размотрити повратни утицај климатских промена на туризам јер промена климе може знатно брже и конкретније утицати на туризам него на свакодневни живот. Померање снежне границе према већим висинама, отапање ледника, померање границе магле навише, учесталост екстремних временских прилика, итд. неке су од климатских промена које не само да се „осећају“ већ и имају директан утицај на даљи развој, организацију и планирање планинског туризма.

Иако захвата и „троши“ велика подручја очуване природе, не може се изрећи констатација да планински туризам има искључиво негативне утицаје на животну средину. Туристичка кретања представљају средство подизања културног и образовног нивоа засновано на широком и непосредном упознавању објеката и појава у простору. То се посебно односи на заштићена природна добра

(национални паркови, паркови природе, предели изузетних одлика, резервати и споменици природе) који се као комплексне и атрактивне туристичке вредности, пропагирају кроз различите облике туристичког активирања, чиме се упознају значајне природне вредности али и шири свест о потреби чувања, заштите и унапређења животне средине.

Туристичка делатност која остварује значајне приходе, не само због законске обавезе или свести туристичких делатника, већ и због повратног утицаја на повећање броја туриста и самим тим повећање сопствених прихода, део зарађених средстава усмерава на заштиту и унапређење животне средине у туристичким дестинацијама али и ширим просторима. На пример, за потребе уређења простора туристичких места и локалитета, често се врши пошумљавање, што позитивно утиче на квалитет тог простора, или за повећање квалитета туристичке понуде на планинским рекама се праве мање вештачке акумулације, што се може позитивно одразити на регулисање водног режима, режима ерозије слива и сл. (Љешевић М., 2002:157).

Поред тога, планински туризам је специфична делатност која може да користи оне елементе простора односно природне карактеристике појединих подручја које су за низ других делатности од маргиналног значаја или чак неискористиве - стрме планинске падине покривене снегом које су један од основних услова за развој скијашких центара, су довољан доказ за то.

У складу са претходно наведеним, може се издвојити више категорија **позитивних ефеката планинског туризма на животну средину**: заштита природе у функцији туризма (национални паркови, паркови природе, резервати, споменици природе и др.); заштита простора у функцији туризма кроз забрану изградње на одређеним деловима планинских подручја осим у сврхе туризма (нису дозвољене намене коришћења простора за инкомпатибилне делатности – рударство, прерада дрвета и сл.); заштита природних ресурса у функцији туризма, где се првенствено мисли на заштиту вода, шума, вегетације и сл., чије се активирање у туристичке сврхе очекује; јачање свести о значају заштите животне средине – врло често туриста осећа значај здраве и незагађене средине и очувања природних вредности јер то чини квалитетнијим његов боравак у туристичкој дестинацији; унапређење естетских квалитета различитих просторних целина у функцији туризма, што укључује превентивно побољшање услова у животној средини ради туристичке валоризације, као и санирање делова животне средине у случајевима значајнијег оштећења; обезбеђење доступности појединим

локалитетима у циљу њиховог туристичког активирања (на пример теже доступни делови планинских подручја); очување, рестаурација и унапређење старих планинских сеоских насеља ради њихове туристичке афирмације, итд.

Утицаји туризма на простор и животну средину, обим развоја и инструменти управљања туризмом, у великој мери зависе од карактеристика подручја у коме се ова делатност обавља (Jovičić D., 2010:70-73). У том смислу, посебно се истиче комплексност утицаја туризма на животну средину у планинским подручјима. Као што је већ напоменуто, планине (нарочито подручја преко 1500 m н.в.) су до половине 20. века, биле ретке области у којима се нису, или су се изузетно ретко осећали утицаји и последице људских делатности и активности. Ипак, услед све интензивнијег развоја туризма, у чему посебну улогу има развој аутомобилског саобраћаја и изградња саобраћајница који су допринели значајном повећању доступности планинских подручја, као и због омасовљења и све веће популарности зимских спортова, притисак који човек врши на планинска подручја се све више појачава. Поред познатих и афирмисаних спортских и рекреативних активности (скијање – алпско и нордијско, пешачке и планинарске туре и сл.), у планинским туристичким дестинацијама све су присутнији и нови садржаји и облици спортских и рекреативних активности (параглајдинг, планински бициклизам, вожња моторних санки, турно скијање, екстремно планинарење и сл.) чији утицаји до сада нису у довољној мери валоризовани али који сигурно имају негативне последице по окружење јер се у највећој мери спроводе у ненасељеним просторима као и ван обележених и одржаваних стаза. Насупрот утицајима у подручјима где људи мање и/или повремено бораве, висок степен урбанизације и донекле неконтролисан развој масовног туризма, вођен краткорочним економским интересима а често и погрешним проценама, довео је до преизграђености простора и нарушавања карактеристичног изгледа предела у појединим туристичким дестинацијама у Србији (пре свега на Копаонику и Златибору, а ако се настави постојећи тренд ускоро и на Тари), а што је поред осталог довело и до изражених проблема у вези са водоснабдевањем, одвођењем отпадних вода, загревањем објеката, саобраћајним гужвама и загађењем ваздуха које се услед тога дешава, итд.

Негативни ефекти туризма на простор и животну средину, намећу потребу детаљне анализе повратних ефеката причињених штета у животној средини на могућности за даљи туристички развој па чак и опстанак одређене туристичке дестинације. Разлике у атрактивности природе и животне средине у матичним

местима туриста и туристичким местима све су мање због деградације предела и умањења естетских вредности средине прекомерном и неадекватном изградњом, због повећаног нивоа буке и вибрација, загађених водних ресурса, па чак и појаве загађеног и непријатног ваздуха, тако да туристичке дестинације све више личе на урбане центре из којих туристи долазе. Имајући у виду да са економским и технолошким развојем и супраструктурна и инфраструктурна понуда различитих туристичких региона постаје све униформнија, управо посебност природног окружења постаје све важнији фактор за доношење одлуке о избору туристичке дестинације (Muller H., 2004:102). Из тог разлога, адекватно управљање, планирање развоја туризма и уређење простора који као циљ морају имати смањење негативних ефеката на простор и животну средину на минимум, представља основни услов за даљи туристички развој.

Процена капацитета простора је од изузетног значаја за туристичке и друге видове развоја различитих природних и међу њима посебно планинских простора који имају осетљиву природу и обилују богатством природних вредности, поготово ако су заштићени или планирани за заштиту[16]. Иако се планински туризам у односу на остале екстерно уведене активности на планинским подручјима, најмање супротставља планинској природи (Дабић Д., 2011:358-359), најзначајнији туристички потенцијали високих и знатног броја средњих планина како у осталим земљама у транзицији тако и у Србији, просторно се преклапају са локалитетима природних вредности, чије се евидентирање и заштита интензивира са развојем еколошког покрета и концепта одрживог развоја.

До сада је учињено више покушаја у циљу прецизнијег дефинисања (носећег, граничног) капацитета простора и животне средине. У том смислу, овде ће бити приказано неколико дефиниција које су у много чему сличне, али имају и одређене различитости.

По тумачењу Федерације природе и националних паркова Европе – EUROPARC, носећи капацитет представља способност екосистема да се

[16] Различити типови природних комплекса имају сопствену специфичну структуру и карактеристике унутрашњих веза међу морфолошким јединицама система, тако да различито реагују на спољашње утицаје, а у оквиру тога и на утицаје условљене развојем туризма. У том смислу, оптерећење које је за један природни комплекс безопасно, за природни комплекс другог типа може бити опасно или критично и обрнуто, оптерећење које је за један природни комплекс критично за други може бити безопасно. (Љешевић М., 2002:168)

самоодржава и подстиче развој људских активности у неограниченом обиму, без негативних повратних ефеката (Јовичић Д., 2011:76).

Имајући у виду да је већина негативних еколошких, социолошких и других проблема проузрокована великом концентрацијом посетилаца, као и туристичких капацитета и садржаја који они користе, капацитет простора се може дефинисати као максималан број људи који могу да се налазе на одређеном локалитету без неповратне измене и деградације физичке средине и без значајнијег угрожавања квалитета рекреативног доживљаја (Mathieson A., Wall J., 2006). Слично томе (Љешевић М., 2002:169), под капацитетом неког простора подразумева се број корисника које дати простор може да прихвати у одређеном периоду времена а да се не деси неповратна физичка или еколошка деградација, као ни деградација која ће довести до касније туристичке неискоришћености датог простора или локације. Разликују се еколошки, физички, физиолошко-психолошки и рекреативни капацитет:

- Еколошки капацитет локације или конкретне средине подразумева максималан ниво туристичке експлоатације, односно присутности корисника, а да при томе не дође до угрожавања или ентропије екосистема тог простора;
- Физички капацитет локације или конкретног простора подразумева максимални број корисника који се на неку површину могу физички сместити. Физички капацитет је по правилу недостижан јер је економски физиолошки, социјално и еколошки неоправдан;
- Физиолошко-психолошки капацитет је максималан број људи на неком простору који не условљава физиолошке и психичке промене код тих људи, тј. који не доводи до било каквих физиолошких и психолошких тегоба;
- Рекреативни капацитет дате локације подразумева максимални број људи који се на једној површини може сместити а да буду задовољене потребе посетилаца за рекреацијом, спортом као и свим видовима кретања.

Капацитет простора се може дефинисати и као ниво употребе туристичке намене неке области који она може поднети без неприхватљивог степена промене особина и квалитета ресурса или самог рекреативног доживљаја. (Дабић Д., Милијић С., 1997:16) Оваква дефиниција омогућава различите аспекте посматрања капацитета простора (физички, еколошки, економски, антропогени и психолошки), при чему сваки аспект условљава различиту меру капацитета,

најчешће неупоредиву са мером другог аспекта или са мером истог аспекта у другом подручју.

Утврђивање граничног капацитета ресурса или простора (Bilen M., Bučar K., 2004:59) који се туристички искоришћава или се планира његово активирање, представља квантитативну категорију, која међутим има изразито квалитативне последице на простор, а може се дефинисати као разумно и свесно те у том смислу оправдано ограничавање коришћења простора (ресурса) до одређене границе, како би се уз најмање негативних последица за ресурс (простор) остварили оптимални економски ефекти у комерцијалној експлоатацији. Сврха утврђивања граничног капацитета је изналажење оптималних мера и поступака којима се трајно могу заштити: основне вредности и еколошке карактеристике животне средине; постојећа равнотежа, структура, етносоцијалне и друге карактеристике домицилног становништва; доминантни систем културних вредности.

У том смислу, лимитирање туристичког развоја до нивоа граничног капацитета простора којим се штите његове природне вредности, становништво и његове основне културне и друге структурне карактеристике, али и економска вредност простора, од посебног је значаја за развој туризма. На овај начин се не спречава само деградација и сатурација природних и антропогених ресурса, већ се трајно чувају и својства атрактивности тих ресурса, а преко тога и интензитет њиховог деловања, чиме се омогућава одрживи развој, односно развој који ће омогућити трајно коришћење одређеног простора, а да се при томе не нарушавају основне природне вредности као и услови живљења становништва у том простору.

Светска туристичка организација (UNWTO) дефинише три нивоа на којима се може вршити евалуација капацитета туристичког простора (Jovičić D., 2010:108-109):

- Еколошки капацитет подразумева максимални степен туристичког коришћења простора, а да при томе не дође до еколошке деградације. Процена еколошког капацитета укључује комплексно разматрање низа чинилаца, као што су еколошке геоморфолошке, климатске карактеристике, број туриста, њихове активности, изграђеност туристичких капацитета, инфраструктурни садржаји, економски чиниоци;

- Психолошки капацитет представља максимални степен коришћења простора са становишта броја туриста, њихових активности и изграђених објеката, а да не дође до пада квалитета туристичког доживљаја. Психолошки капацитет се може утврдити само на основу субјективних процена и мишљења посетилаца, тако да је неопходно спроводити анкетна истраживања. Анкетне упитнике треба добро припремити тако да се преко њих може доћи до мишљења туриста о квалитету животне средине у туристичкој дестинацији, атрактивности туристичких мотива, квалитету и цени туристичких услуга, опремљености објеката, квалитету и обиму инфраструктурних садржаја. Овај капацитет није лако утврдити јер су перцепције и ставови посетилаца о поменутим чиниоцима различити;
- Социо-културолошки капацитет подразумева максимално могућ развој туризма, укључујући број туриста, њихове активности, изграђеност капацитета и инфраструктуре, а који неће нарушити начин живота, културу и традицију домицилног становништва. За социо-културолошки капацитет се може констатовати да је најапстрактнији и да га је најтеже проценити, јер врло често домицилно становништво и жели да промени начин живота кроз развој туризма.

Овоме се може додати и неопходност разматрања економског капацитета, који представља могућност апсорбције туристичких функција на одређеном рецептивном простору, без потискивања одређених привредних делатности неопходних за живот домицилног становништва или драматичног повећања цена производа и услуга од којих зависи егзистенција тог становништва.

Поред наведених нивоа на којима се може вршити евалуација капацитета туристичког простора, поједини аутори издвајају и туристичко-рекреативну или функционалну евалуацију капацитета туристичког простора која се заснива на интеракцији параметара ресурса са: нивоима употребе простора; типовима, просторном и временском варијацијом туристичких активности; понашањем корисника; перцепцијом квалитета ресурса и др., тако да су у функционалној евалуацији капацитета простора, до одређене мере интегрисани претходно изложени нивои физичког, економског и психолошког капацитета, а имплицитно и главни фактори еколошког капацитета, уз претежно квантитативно изражавање физичких и економских аспеката, као и уз коришћење одређених стандарда капацитета (Дабић Д., 2011:361). При томе, постоје тешкоће код увођења

квантитативних стандарда капацитета туристичких простора за различите типове туристичких активности, које су под све већим утицајем разних неквантифибилних фактора (околности, расположења, едукације, моде, индивидуалног мишљења и сл.), а које се повећавају са све већим залажењем у очуваније (па и нетакнуте) природне просторе.

Према наведеном, (носећи, гранични) капацитет простора требало би да представља резултанту наведених различитих нивоа капацитета, о чему је, углавном, постигнута сагласност међу експертима за ову област, али не и у погледу метода за његово утврђивање, због чега постоје различите математичке формулације (носећег, граничног) капацитета туристичких дестинација (Јовичић Д., 2011:77).

У циљу прецизирања поступка за израчунавање (носећег, граничног) капацитета простора и дефинисања конкретних формула које би се примењивале за одређени тип туристичких дестинација, обављена су многа истраживања, нарочито у туристички развијенијим земљама. Међутим, још увек у свету не постоји поуздана и научно доказана метода за израчунавање капацитета туристичког простора, што највећим делом проистиче из различитог приступа утврђивању просечног стандарда површине по кориснику простора (укључујући туристе, њихове активности, изграђене капацитете и пратеће садржаје), путем кога се израчунава капацитет одређене просторне целине, тако да већина аутора или организација користи различите стандарде, до којих долазе на основу властитих емпријских искустава.

У том смислу, услед присутних разлика у математичкој операционализацији (граничног, носећег) капацитета одређеног простора, може се закључити да се при утврђивању капацитета простора не треба ослањати на јединствене критеријуме и стандарде за сваки тип туристичке дестинације, јер свака просторна област има своје специфичности, односно своју личну карту: основне феномене, сложеност екосистема, мотиве различите атрактивности, конфликтне или угрожене зоне, степен инфраструктурне опремљености, рекреативне и културне садржаје, различит број и структуру становништва, површине и зоне које су под заштитом, и сл. Ове чињенице изискују потребу да евалуација капацитета простора буде заснована на низу претходних истраживања, елабората и студија за сваку просторну целину појединачно, у зависности од њених особености, карактера и ранга. Зоне велике атрактивности захтевају

посебан приступ, јер трпе највећи притисак што може утицати на значајније измене еколошке равнотеже.

Код евалуације туристичког капацитета неопходно је утврдити оптималне стандарде за туристе, њихове активности и изграђене објекте, и то за свако туристичко место или регион појединачно. Један од највећих проблема ту представља субјективна перцепција туриста, јер се често дешава да се мишљење туриста о квалитету животне средине или опремљености туристичког простора битно разликује од става локалног становништва или надлежних органа локалне самоуправе. Поред тога, велику пажњу треба обратити на сезонски карактер туристичког промета, односно (носећи, гранични) капацитет простора треба утврђивати у односу на период максималне сезонске концентрације тражње када је оптерећеност туристичких дестинација најизраженија – као што је пример високопланинских туристичких центара где поред основне зимске туристичке сезоне постоји секундарна летња сезона са нешто мањим оптерећењем и вансезонски период (нарочито у току јесени) када је туристички промет знатно мањег обима. Капацитет туристичког простора се може повећати предузимањем одговарајућих мера управљања, које се превасходно састоје у обезбеђивању адекватних информација, продужавању века трајања ресурса који се интензивно користе, равномернијој просторној и временској дистрибуцији туристичког промета и сл.

Овде се мора напоменути да се поједини аутори супротстављају изразу утврђивање или израчунавање (носећег, граничног) капацитета, истичући да се капацитети могу само процењивати или прогнозирати, под унапред одређеним условима и факторима, који током коришћења акцесорно делују на измену еколошких услова а тиме и еколошких система (Јовичић Д., 2011:83).[17]

2.3. Инфраструктурни системи и планирање инфраструктуре

2.3.1. Појам и подела инфраструктурних система

Инфраструктурни системи представљају незаменљив услов обављања свих активности и делатности у организованом простору и из тог разлога имају посебан јавни значај, односно стављају се под посебан јавни надзор.

[17] У делу овог рада који се односи на могућности унапређења планирања одрживог планинског туризма детаљније се разматра планска евалуација капацитета планинских туристичких подручја.

Појам инфраструктура односно инфраструктурни системи врло је широк и тумачи се на више начина, пре свега у зависности од приступа и потреба појединих аутора. Сам назив изведен је од латинских речи „infra“ (испод, ниже, под, доле) и „structura“ (састав, склоп, творевина, распоред), којима се придодаје грчка реч „sistem“ која означава скуп јединки повезаних у целину, односно организованост, складност, сређеност. У том смислу, појмови „инфраструктурни системи“ и „инфраструктура“ су два термина истоветног значења, значаја и карактеристика и као такви ће се равноправно користити у овом раду.

Имајући у виду да се инфраструктурни системи могу разматрати са више становишта, чиме се потврђује њихова комплексност, овде се наводи неколико **дефиниција и објашњења** овог појма:

- Инфраструктура обухвата материјализоване услове постојања и развоја основних човекових активности у организованом простору (Žegarac Z., Arsić V., 1999:34). У оквиру ове дефиниције могу се препознати две основне групе мрежа и објеката служби, сервиса, услуга и система који се по појавним облицима, функцији и улози у извесној мери разликују – техничка инфраструктура која обухвата мреже и објекте техничких система (водовод канализација, електроенергетика, комуникације, даљинско грејање, гасоводни систем, саобраћај итд.) и друштвена инфраструктура која обухвата мреже и објекте јавних служби (за боравак деце, друштвене и социјалне институције, библиотеке итд.), с тим да се у литератури и пракси можемо сусрести са овим садржајем али означеним другим појмовима као што су комунални системи, комунална опрема, инсталације, мреже итд.

- Инфраструктурни системи чине целину територијалних инсталација којима се обавља циркулација људи, роба, вода, енергије и информација (Krstić B., 1982:155).

- Инфраструктура обухвата инсталације и објекте водовода, канализације, електро-мреже, саобраћајне мреже и слично, помоћу којих се пољопривредна и друга земљишта оспособљавају за грађење стамбених, пословних и других објеката. Инфраструктура обухвата послове планирања, финансирања и изградње. За ове послове су најчешће задужени локални органи власти. По завршетку изградње, инфраструктурни системи се предају на управу надлежним организацијама (Јанић М., 1998:130).

- Инфраструктура је просторни медијум неопходан за битисање људских заједница, у различитом степену и виду присутан и потребан. Тешко се може

дефинисати јер је њена сложеност евидентна, тако да јој се посвећује све већа пажња у теорији, пракси, развојним политикама, политици, итд. (Лукић Б., 2005:7).

- Јавни радови (појам који се често поистовећује са инфраструктуром) су физички објекти који су изграђени или обезбеђени од стране јавних агенција: вода, енергија, транспорт и сл. са циљем да задовоље постављене социјалне и економске циљеве (Grigg N., 1988:3). Овде се, међутим, мора имати у виду да израз „јавни радови" наводи на укључење државе, односно јавног сектора и да се инфраструктура која није финансирана, грађена или одржавана од стране јавног сектора, не може назвати термином „јавни радови".

На основу наведених дефиниција, може се констатовати да инфраструктурни системи представљају незаменљив услов обављања свих активности и делатности у организованом простору, односно представљају основну претпоставку постојања и развоја свих корисника организованог простора на одређеном подручју. У том смислу, изразито су просторна категорија, максимално везани за геопростор и њиме условљени, а морају се посматрати као множина, јер су општи назив за све подсистеме, градећи „систем система" велике сложености и значаја.

Класификација инфраструктурних система се може извршити на више начина, у односу на параметре и критеријуме који их дефинишу, а у зависности од сврхе и потреба, уважавајући функцију, обим, просторне критеријуме и сл., тако да су, слично као и код дефинисања појма, присутни различити приступи аутора, при чему се формирају различите поделе, групе и подгрупе. Инфраструктурни системи се најчешће класификују на следеће начине (Лукић Б., 2005:8):

- према пореклу (природни и технички),
- према функцији (привредни, непривредни и војни),
- према обиму (регионални и насељски),
- према значају (макро и микро, главни и допунски, национални, регионални, локални, насељски),
- према дисциплинама – гранама (саобраћајни, водни, енергетски, комуникациони, хортикултурни, системи тла и поднебља),
- према рангу у насељу (примарни, секундарни, терцијарни),
- према рангу и значају на ширем плану (везују се за објекат, насеље, групу насеља, град, регион, државу/е, континент/е, итд.),

- према положају у простору (подземна, надземна, подводна, итд.),
- према начину коришћења (индивидуална и колективна),
- према видовима потрошње (индивидуална, заједничка и мешовита), итд.

У складу са претходно наведеним дефиницијама инфраструктурних система, могу се препознати две основне групе мрежа и објеката, служби, сервиса, услуга и система који се разликују по појавним облицима функцији и улози (Žegarac Z., 1998:16):

- Техничка инфраструктура, односно инфраструктурни системи који обухватају мреже и објекте техничких система (водовод, канализација, електроенергетика, комуникације, даљинско грејање, гасоводни систем, саобраћај, итд.);
- Друштвена инфраструктура, која обухвата мреже и објекте јавних служби (за боравак деце, друштвене и социјалне институције, библиотеке, ватрогасне станице и друго).

У теорији и пракси планирања и уређења простора усталила се подела техничких инфраструктурних система на:

- Саобраћајни (сви присутни и могући видови);
- Водни (коришћења вода, системи заштите вода и заштите од вода);
- Енергетски (електроенергетски, нафтоводи, гасоводи, топловоди, продуктоводи, као и системи обновљивих извора енергије);
- Телекомуникациони или електронски (комуникациони и информациони).

У оквиру сваког од наведених техничких инфраструктурних система објекти и мреже се диференцирају у две основне групе, и то: мреже линијског типа у којима се врши пренос енергије, материје и информација и објекте тачкастог типа у којима се врше трансформациони процеси. Физичко присуство у простору и техничко-технолошке карактеристике омогућавају уочавање више типова мрежа: ланчасте (нпр. нафтоводи, гасоводи), гранасте (телефон, даљинско грејање, канализација), петљасте (електроенергетска мрежа), правилни грид (саобраћајнице, водовод), итд.

Посебну врсту инфраструктурних система коју дефинише Закон о туризму („Сл. гласник РС“, бр. 36/2009, 88/2010 и 93/2012) чини туристичка инфраструктура коју чине објекти за информисање, предах, снабдевање, рекреацију, едукацију и забаву туриста, и то: скијалишта, купалишта и плаже, тематски и забавни паркови, туристички информативни центри, центри за прихват

туриста и посетилаца, одморишта поред путева, објекти наутичког туризма, терени за голф, тенис терени, отворени и затворени објекти спортске рекреације, мале вештачке акумулације са купалиштем, базени за купање, велнес објекти, забавно рекреативне стазе и путеви (трим стазе, стазе здравља, видиковци, панорамски путеви, бициклистичке стазе, пешачке стазе, стазе за моторне санке и слично), уређене обале река и језера, објекти за посматрање природних реткости, објекти за предах и краће задржавање туриста, објекти за авантуристичке активности и друго. Неки од ових објектата и мрежа инфраструктуре чине подсистеме ширих система и као такви ће бити разматрани у овом раду.

Имајући у виду претходно наведено, као и основну проблематику овог рада која се односи на улогу и значај планирања инфраструктуре у развоју планинског туризма, инфраструктурни системи који ће бити разматрани у овом раду су:

- Саобраћајни системи (путна инфраструктура са пратећим садржајима, железничка инфраструктура и инфраструктура ваздушног саобраћаја);
- Системи водоснабдевања (производња, пречишћавање и дистрибуција воде, рачунајући и обезбеђивање воде за вештачко оснежавање);
- Системи одвођења отпадних вода (одвод отпадних фекалних, индустријских и атмосферских вода и пречишћавање);
- Системи управљања отпадом (прикупљање, третман и депоновање чврстих отпадака и смећа);
- Системи снабдевања електричном енергијом (пренос, дистрибуција, трафостанице, обновљиви извори електричне енергије);
- Системи за производњу и расподелу топлотне енергије укључујући и обновљиве изворе енергије;
- Системи за дистрибуцију гаса;
- Системи електронских комуникација (телекомуникациони и информациони системи);
- Системи туристичке инфраструктуре (скијалишта, отворени и затворени објекти спорта и рекреације, тематски и забавни паркови, велнес објекти, забавно рекреативне стазе и путеви - трим стазе, стазе здравља, видиковци, панорамски путеви, бициклистичке стазе, пешачке стазе, планинарске стазе и објекти, стазе за моторне санке и сл.).

2.3.2. Основне карактеристике инфраструктурних система

Инфраструктурни системи имају обележја система елемената повезаних у функционалну целину са циљем да обједине простор и процесе у њему. Тежња за успешнијим обављањем основне функције води ка просторном ширењу и чвршћем повезивању јачајући и потврђујући системска обележја као израз законитости по којима се функција обавља (Žegarac Z., 1992:117). Неке од основних карактеристика и особина инфраструктурних система, које се разликују од других просторних и економских категорија су:

- Обезбеђују и условљавају функционисање простора и корисника;
- Развој капацитета и домашаја је дисконтинуалан, али је процес доградње и модернизације сталан;
- По правилу су организовани као део ширих система са којима су повезани функционално, просторно, технички;
- Имају изразите особине комплементарности и само сви системи заједно дају пуну вредност основној функцији коју обављају;
- Имају изразито локационо дејство;
- Инертни су и једном лоцирани у простор представљају стечену обавезу и постају фактор који значајно опредељује будућа решења у простору (врло значајна карактеристика која се мора имати у виду у процесу планирања и развоја инфраструктурних система);
- Траже велика улагања и удруживања корисника, којима осим роба, услуга, енергије и информација обезбеђују заузврат и екстерне ефекте који се појављују и реализују у приходима корисника;
- Улагања се не амортизују брзо, имају високи капитални коефицијент и дуги рок отплате;
- Више доприносе заштити и унапређењу животне средине него њеном деградирању, мада у појединим случајевима има и екстремних утицаја на околину;
- Од изузетног значаја су за побољшање животног и здравственог нивоа становништва.

Поред претходно наведених основних карактеристика, могу се уочити и друге специфичне особине инфраструктурних система које су од посебног значаја у процесу њиховог планирања (Ђорђевић Д. С., 2001:6-8).

Међузависност инфраструктурних система - иако имају врло различите облике функционисања као и различите опште организационе карактеристике, инфраструктурни системи у свом егзистирању испољавају знатне међузависности, које се уочавају на просторном, организационом и функционалном плану. У зависности од степена просторне координисаности различитих мрежа, јавља се и међусобно заједничко вођење различитих техничких инфраструктурних система на узаним просторима који се називају инфраструктурни коридори.

Координација са регионалним и националним инфраструктурним системима - формирање и организовање регионалних и националних инфраструктурних система заснива се на испољавању и потврђивању компаративних предности ових система у односу на локалне и ограничене системе и њиховој примени на ширем простору. Развијањем и организовањем регионалних и националних инфраструктурних система стварају се претпоставке за већи степен рационалности и стварање умножених могућности за развој простора и резултате који имају виши квалитет.

Агрегираност инфраструктурних инсталација дуж уличне мреже - условљено је тиме што улична мрежа у насељима и уређеним просторима најлогичније прати морфологију терена, тако да је најрационалнији начин равномерног покривања читаве територије одређеног подручја (насеља, туристичке дестинације и сл.) свим инфраструктурним мрежама, баш њихово агрегирање дуж уличне мреже.

Неопходност међусобног усклађивања развоја инфраструктурних система у простору и времену - произлази већ из њихове агрегираности дуж уличне мреже, чему треба додати и нужност усклађивања развоја инфраструктурних система са потребама развоја насеља, туристичке дестинације, односно другог организованог простора, јер такво интегрално инфраструктурно опремање, посебно нових подручја, знатно обара укупне трошкове.

Скоковит развој инфраструктурних система - интегрално инфраструктурно опремање, уместо прескупог ширења инфраструктурних мрежа „на парче“, доноси и скоковит развој сваке од мрежа комуналне инфраструктуре, што води сталном нескладу са тражњом, која уједначено - континуално расте. Тачније, понуда и тражња за комуналним услугама поклапају се само у врло кратком периоду, у свакој од етапа инфраструктурног опремања. Томе претходи врло дуг период у којем је понуда далеко већа од тражње, да би после кратког периода равнотеже, дошао период у којем је тражња све већа од понуде. Тада се намеће

потреба за освајањем наредног прага инфраструктурног развоја, у коме ће се слика поновити.

Улога инфраструктурних система у директној је корелацији са њиховим значајем, а огледа се у следећем (Лукић Б., 2005:11): инфраструктурни системи су услов егзистенције свих субјеката у простору; интегришу простор и људе; детерминишу просторни распоред становништва; услов су и резултат развоја државе, региона, града; лимитирајући су фактор развоја на одређеном простору; димензионишу укупан развој; оплемењују простор; утичу на цивилизацију, технику, технологију и обрнуто; директно утичу на привредни развој; ослобађају човека од локалне изолованости; утичу на очување и заштиту животне средине и створених објеката, итд.

Посматрано са економског становишта инфраструктура је истовремено значајна ставка у инвестиционој потрошњи насеља/региона/државе и инструмент за стварање нових вредности и уштеда. Трошковно анализирајући она представља значајно финансијско оптерећење, а уложена средства се због дугог амортизационог циклуса споро враћају, што је природна последица врсте и типа инфраструктурних објеката и мрежа. Инфраструктура припада домену производње али истовремено има и елементе социјалности у коришћењу, остварујући ефекте који се могу сврстати у основне и екстерне. Основни ефекти се остварују кроз производњу, пренос и испоруку материје, енергије и информација корисницима, а екстерни се препознају у дохотку становништва, условима привређивања, дохотку предузећа, итд.

2.3.3. Улога инфраструктурних система у развоју

Посматрајући са историјске дистанце инфраструктура је настала као пратећи елемент и последица развоја да би кроз даљи развој преузимала све активнију улогу у друштвено-економским токовима претендујући да постане и претпоставка и услов развоја. Усложавање и развој инфраструктуре, резултат су глобалних процеса интеграције и урбанизације, али је евидентан и обрнут утицај кроз њихово убрзавање и просторно усмеравање (Лукић Б., 2005:12).

Основна улога инфраструктурних система у развоју може се исказати кроз:

- активирање простора,
- подстицање и усмеравање развоја,
- дистрибуцију активности у простору,

– интеграцију простора и корисника.

Активирање простора могуће је искључиво путем инфраструктуре, тако да је њен значај за општи друштвени, а у оквиру њега економски, еколошки и социјални развој недвосмислен. Најуочљивије је на незапоседнутим и неразвијеним подручјима, кроз рационално коришћење природних и створених вредности. Инфраструктура претходи активирању и валоризовању присутних потенцијала на одређеном простору, што подразумева прво њену изградњу, односно она је, или би бар требало да буде, такозвани „први корак“ у будућем организованом простору.

Несагледавање јасне улоге инфраструктурних система у пракси често доводи до парцијалног и недовољно координираног развоја, без нужног повезивања и уклапања у јединствену концепцију просторног и друштвено-економског развоја за свим последицама које из тога произлазе. Анализе односа између друштвено-економске развијености одређених простора и њихове комуналне опремљености исказују одређену, мада не и до краја, квантификовану закономерност. Наиме, недостатак или неодговарајуће организовани инфраструктурни системи, сигуран су знак неразвијености или слабе развијености, док адекватно и на високом нивоу организовани инфраструктурни системи су најчешће знак и значајне друштвено-економске развијености и високог стандарда становништва, али се догађа да и релативно мање развијене целине квалитетно организују и развију ову област, нарочито ако на време схвате да им је она услов даљег развоја.

Исказана међузависност са развојем инфраструктуру претвара у моћан инструмент за активирање простора. Активирање незапоседнутих простора, њихових природних потенцијала и њихово привођење одређеној (планираној) намени врши се претходном изградњом одговарајућих инфраструктурних система. Рационално коришћење природних (шуме, планинска подручја, рудно благо и сл.) и створених вредности (привредни, спортско-рекреативни, стамбени и др. објекти) могуће је искључиво путем инфраструктуре, тако да је њен значај за општи привредни и друштвени развој неразвијених и мање развијених подручја као и коришћење њихових потенцијала несумњив (Žegarac Z., 1992:116). Поред тога, историјски условљена и евидентно присутна очигледна разлика у концентрацији привредних активности и насељености урбанизованих простора са једне стране и ретке насељености и недовољно и често на неодговарајући начин искоришћених руралних простора са друге стране, може се превазилазити

односно ублажити, управо одговарајућим развојем инфраструктурних система који повезују ова подручја, обезбеђујући тако интеграцију, комплексно уређење и усклађен развој укупног простора у целини.

Инфраструктура је моћан инструмент дистрибуције активности и делатности, тако да у значајној мери може утицати на растерећење атрактивних зона/локација, и на тај начин водити ка просторном распореду активности и делатности у зависности од повезаности са ресурсима, условима производње, потребама транспорта и пласмана на тржишту. У добро организованом простору није неопходно да се све активности и делатности лоцирају у зонама концентрације инфраструктурних система, већ се инфраструктура приближава потенцијално атрактивним локацијама/зонама/областима. Активирањем нових локација/зона/области проширује се дијапазон развоја, рационализују производни ресурси, а такође се економски, социјално, еколошки, итд., унапређују услови живота.

Дакле, на одговарајући начин развијени, велики и јединствени системи инфраструктуре у простору омогућавају несметано дистрибуирање енергије, информација и различитих материја у свом домашају, тако да омогућују слободније лоцирање функција и активности у простору.

Сви инфраструктурни системи нису од истог значаја за егзистирање и функционисање корисника простора. Поједини инфраструктурни системи имају универзлано значење и од животне су важности, док су други системи мањег значаја, односно већег степена комплементарности са другим системима, те је у том смислу омогућена њихова замена делимично или у потпуности. У процени значаја појединих инфраструктурних система за одређени простор, полази се од локалних околности које произлазе из географског положаја, регионалних условљености, природних услова итд., те се у том смислу не може говорити о унапред утврђеној и опште важећој хијерархији инфраструктурних система по значају за све просторе.

Имајући у виду претходно изнето, јасно је да инфраструктурни системи омогућавају интеграцију простора и корисника тако што односе међу њима подижу на виши ниво организованости, међузависности и условљености. Снажна повезаност у просторно-динамичкој корелацији доводи их у различита развојна стања и осцилирања, али без обзира на тренутне могућности и ограничења њихова интегративна улога је од прворазредног значаја, односно незаменљива јер у савременим условима развоја какве познаје наша цивилизација не постоји

„нешто друго“ (осим комплементарног инфраструктурног система) што их може заменити. У том смислу, инфраструктурни системи превазилазе комуналне, насељске, регионалне па и шире границе, повезујући и интегришући простор у који су уграђени, омогућавајући повезивање различитих просторних структура.

Инфраструктура је и последица развоја простора, тако да њено одсуство најчешће значи и одсуство многих од наведених развојних претпоставки, односно атрофију и дисхармонију датог подручја. Међутим, иако је јасно да је инфраструктура неопходан предуслов односно последица развоја, она свакако није довољна сама по себи, тако да програми који једино од инфраструктурних улагања очекују бољитак за депресиране просторе, не могу остварити планирана очекивања (Štangl Šušnjar G., 2013:191).

Може се закључити да непосредна повезаност између степена развоја одређеног простора и његове инфраструктурне опремљености потврђује уверење да су инфраструктурни системи и претпоставка и последица присуства односно одсуства развоја одређеног простора. Међутим, у погледу развоја туризма а нарочито развоја планинског туризма, не сме се дозволити да развој инфраструктурних система буде последица ошптег развоја, већ се искључиво мора схватити као претпоставка развоја. У том смислу, исказане међузависности указују на могућност да се кроз осмишљен и програмиран развој инфраструктурних система подстиче и усмерава развој простора у целини.

2.3.4. Општи принципи планирања инфраструктурних система

У процесу планирања, пре свега кроз израду просторних и урбанистичких планова, третман инфраструктурних система у није увек у складу са местом и улогом коју ови системи имају у развоју организованог простора. Најчешће се уважавају као технички системи са наглашеним функционалним а запостављеним другим димензијама и делимично сагледаном комплементарношћу. Непосредна пракса планирања ових система прилази проблематици поједностављено сводећи је на планирање једног или групе независних и појединачних система у развоју организованог простора, односно планирање техничких решења инфраструктурних система који треба да опреме постојеће, односно планиране објекте (Žegarac Z., 1992:165-186).

Одсуство међузависности и присуство пасивног, последичног разматрања инфраструктурних система у планирању најчешће резултира ниском

ефикасношћу уложених средстава али и озбиљним промашајима са несагледивим последицама.

Актуелни развој инфраструктуре јасно показује да ће у будућем периоду доћи до изражаја даље међусобно повезивање елемената и делова инфраструктурних система и стварање континуалних система значајно вишег нивоа организованости и међуповезаности. Из тог разлога, планирање инфраструктурних система захтева развијање снажне информационе основе која може обезбедити основу за доношење одлука о функционисању простора и управљању његовим развојем, као и најзначајније елементе за планирање, изградњу и одржавање сваког од система.

Један од основних изазова у планирању инфраструктуре је неопходност узимања у обзир чињенице да она има широк спектар утицаја на простор и процесе који се одвијају у њему али да истовремено и сама трпи утицаје из окружења. Зато, планирање инфраструктурних система мора бити интердисциплинарно. Анализе и оцене различитих утицаја - на животну средину, на социјалну сферу, економску сферу, односно различити финансијски утицаји, једноставан су и неопходан начин да се у обзир узме интерактивна природа инфраструктурних система.

Инфраструктурни системи се не граде из неких њихових унутрашњих разлога већ превасходно због потреба корисника простора, њиховог постојања, функционисања и развоја. Како је већ констатовано да су предуслов развоја корисника простора, у планирању инфраструктурних система не може се руководити парцијалним интересима нити се планирање инфраструктурних система може свести на планирање развоја предузећа које над појединим системима обављају своју основну делатност, већ се кроз организован и осмишљен приступ овом процесу мора прићи као основној компоненти просторног и урбанистичког планирања.

Битну претпоставку успешног планирања инфраструктурних система представља уважавање неколико основних принципа на којима је могуће развијати одговарајуће технике за интегрално планирање ових система и простора који опслужују (Žegarac Z., Arsić V., 1999:60):

- Комплементарност инфраструктурних система огледа се у чињеници да само заједно, међусобно се допуњујући чине јединствену функцију – комуналну опрему. И поред значајно изражене хетерогености у техничко-технолошком, организационом па и просторном смислу, ови системи поседују особине које

их чине јединственим, стварајући од њих јединствен комплекс и саставни део просторног и друштвено-економског развоја у целини. Према томе третман инфраструктурних система мора имати обележја целовитог сагледавања опремања грађевинског земљишта односно уређења простора без парцијалног сагледавања појединих компоненти и њиховог планирања као вештачки одвојених делова једне органске целине.

- Друга битна особина инфраструктурних система је њихова техничко-технолошка и функционална јединственост са простором у који су уграђени. У том смислу њихово планирање мора бити уклопљено у свеобухватно и комплексно планирање уређења и вредновања простора у којем се налазе у целини.
- Квалитативни приступ решавању проблема инфраструктурних система подразумева анализу захтева за услугама и компаративних предности алтернативних решења како би се исказани захтеви решили уз минимално, или чак без проширења капацитета одређеном прерасподелом, или преструктурирањем у оквиру система. Са друге стране, у пракси се често јавља екстензиван концепт обима који новонастале захтеве за услугама решава изградњом нових капацитета односно проширивањем производних капацитета и дистрибутивних мрежа.
- Напуштање последичног третмана у планирању развоја инфраструктурних система и опредељивање за узрочно-последичан однос инфра и супра структура и тражење оптимума у њиховој интеракцији.
- Насупрот доста раширеном методу вредносне оцене засноване на искуственом у планирању сложених техничких система немогуће је избећи моделске анализе и егзактне прорачуне, односно један инжењерско планерски приступ који обезбеђује жељену поузданост у доношењу одлука.

Присутно обједињавање и повезивање у целине као преовладавајући и у будуће очекивани процес, условљава развијање новог приступа у разматрању инфраструктурних система, фаворизујући нове начине који могу утицати на текуће процесе где ови системи постају све више лимитирајући, а све мање, или уопште неподстичући елеменат у развоју простора.

Реална је претпоставка да ће у наредном периоду у нашим условима равноправно егзистирати, условно речено, четири модела развоја инфраструктуре,

који ће имати непосредан утицај и на процес планирања инфраструктурних система (Лукић Б., 2005:175-181):

- Синергички/интегрални модел развоја инфраструктуре – потреба за инфраструктуром проистиче из временске и просторне реализације политика економског, социјалног и просторног развоја, а интегрални развој подразумева покушај истовремене имплементације делова наведених политика. Без обзира да ли ће се одређеној политици дати већи или мањи значај, у одређеном простору и времену, као (пред)услов се јавља обезбеђивање одговарајуће инфраструктуре. Синергички/интегрални модел развоја инфраструктуре је најлогичнији и најефикаснији јер омогућава доступност, комуналну комплетност, очување животне средине и квалитет живота од локације, преко дела насеља, насеља до региона, па и шире у зависности од вида и хијерархијског места инфраструктурног система.

- Регионални модел развоја инфраструктуре – представља интегрални модел развоја инфраструктуре спуштен на ниво региона како би се рационализовало њено развијање и функционисање. Регионални модел развоја инфраструктуре је вишедимензионални – једна димензија су степенице у управљању: планирање, организација, пројекат и функционисање, друга је организација јавних предузећа на мање подцелине, трећа димензија су нивои у оквиру сваке подцелине, четврта су различити типови инфраструктурних категорија итд. На планирање и функционисање инфраструктуре се мора гледати као на континуалну одговорност, што значи да све мора да буде планирано, како физички објекти тако и оперативни системи.

- Секторски модел развоја инфраструктуре – проистиче из природе самих инфраструктурних система, односно њиховог техничког и функционалног јединства и особености, а представља развијање „мрежних“ и „тачкастих“ инфраструктура од међународног до локалног нивоа. Секторски модел развоја инфраструктуре је применљив у нашим условима развоја јер постоје различити дефицити у техничкој инфраструктури, како по њеним видовима тако и по просторним целинама (региони, насеља), а такође је присутна и велика хетерогеност у функционисању јавних (комуналних) предузећа по питању квалитета и поузданости обављања делатности и услуга.

- Приоритетни модел развоја инфраструктуре – настаје као последица непредвиђених и непланираних процеса у функционисању одређене заједнице, односно функционисању одређеног инфраструктурног система. У будућем

периоду, под претпоставком превазилажења актуелних проблема, приоритетни модел ће садржати изградњу приоритетних мрежа и објеката инфраструктуре проистеклих из интегралних планова развоја инфраструктуре (развојни приоритети).

У процесу планирања инфраструктурних система неопходно је имати у виду следеће карактеристике планирања: планирање је континуалан процес; управљање токовима информација је централни елемент у процесу планирања; планирање је и наука и уметност.

Приликом разматрања концепта решења инфраструктурних система треба имати на уму целину простора као и чињеницу да су поједини инфраструктурни системи на разматраном простору делови сложенијих и ширих система па у том смислу и ако природа проблема и техничког система то захтева алтернативна решења треба разрадити и за шире просторе, а критеријуми којима се при томе треба руководити нису само технички и економски већ и просторни и планерски. Не треба се руководити само постојећим системима и краткорочним ефектима који из њихове доградње могу произићи већ тражити оптимални концепт у који би се постојеће мреже и системи уклопили (Ђорђевић Д. С., Лукић Б., 2004:59).

Планирање мора бити континуирано и због природе објеката дугорочно, чиме ће се обезбедити коридори и резервисати простор за будући развој система и тако предупредити могући проблеми око тога да текућа изградња онемогући будући развој, а техничка решења морају уважити потенцијалне неизвесности које будућност носи и омогућити сразмерно једноставну доградњу и развој система. Решењима је нужно обезбедити пуну просторну и временску координисаност између система и између инфраструктуре и супраструктуре у целини, а изабрана техничка решења морају гарантовати пуну функционалност система и максималну поузданост у раду. Постизање оптималних капацитета објеката и водова који ће истовремено задовољити и постојеће и планиране захтеве не треба битније да оптерећује економичност система који своју функцију морају да испуне уз инвестиционе и експлоатационе трошкове који су за одређену средину и степен њене економске развијености прихватљиви (о овоме се често не води довољно рачуна у планерској пракси). У том смислу треба тежити обезбеђивању најкраћих веза између произвођача односно даваоца и корисника комуналних услуга и производа. У погледу односа према окружењу не треба изгубити из вида потенцијалне сукобе са другим наменама по основу еколошког, амбијенталног и естетског загађења околине, а приоритет у планирању и развоју мора добити онај

инфраструктурни систем који у стратегији има активирајућу улогу у развоју ширег простора.

2.4. Планирање развоја туристичких подручја

2.4.1. Основе планирања развоја туризма

Планирање развоја туризма је део свеукупног комплекса планирања као најафирмисанијег механизма савременог друштвеног управљања које представља скуп делатности систематских, легитимних утицаја на понашање заједнице, социјалних група и појединаца, према претходно постављеним критеријумима, ради постизања што успешнијег социо-политичког, економског, културног и просторног развоја (Дабић Д., 2011:289).

За разлику од појма плана, који представља слику неког жељеног или замишљеног, пројектованог стања (што значи да је статичког карактера), планирање је процес и представља знатно сложенију категорију динамичког карактера. У литератури се може наћи велики број дефиниција планирања, од којих се овде дају неке у којима се користе појмови акција, будућност, одлучивање, циљ, средство (Perišić D., 1985:11):

- Планирање је процес одлучивања о одговарајућој акцији у будућности, кроз вршење низа избора;
- Планирање је процес путем којег се бира одређени правац акција (скуп средстава) да би се постигли постављени циљеви;
- Планирање је процес припремања скупа одлука о акцијама у будућности, који је усмерен на постизање циљева преферираним средствима. итд.

Међутим, у новијим теоријским радовима, код разматрања појма планирања тежиште се са циљева помера ка средствима за њихово остварење, уз динамизирање планских исказа, у концепту перманентне/континуиране планске акције (Дабић Д., 2011:290).

Општи, класични модел планског поступка, који је у основи свих планских приступа и видова планирања уз различите модификације, садржи следеће фазе и активности:

1) Прелиминарна спознаја и дефинисање проблема;
2) Одлука о предузимању планске акције и дефинисање планског задатка;
3) Прикупљање података, анализа, оцена, пројекција и прогноза;

4) Утврђивање могућности, ограничења и општих циљева;
5) Формулисање операционих критеријума за израду посебних планских циљева/решења;
6) Израда и тестирање планских решења;
7) Планска евалуација решења;
8) Доношење планских одлука;
9) Имплементација планских одлука;
10) Праћење остваривања одлука и ревизија планских решења.

Овде се мора нагласити да је принцип дисконтинуираности (једнократности) планског поступка, који је раније пратио овај општи модел, еволуирао код новијих планских приступа у принцип континуираности, односно у модел континуалног планирања, у коме се дефинисању финалних стања придаје мањи значај, али се зато наглашава значај сталног праћења динамике процеса, као и његовог усмеравања и контролисања у погледу примене инструмената за остваривање циљева.

У новим условима планирања, у оквиру развоја и примене концепта одрживог развоја све су израженије тенденције интегрисања различитих врста планирања, а нарочито интегрисање просторног планирања и планирања квалитета животне средине у један облик планирања, као и њихово издвајање у посебан институционални блок, за који се сматра да ће имати координирајућу и интегришућу улогу у планирању и усмеравању развоја. Оваква очекивања заснована су на нужности интегралног и проблемског приступа планирању и контроли коришћења општих ресурса (простор) и неопходности координације и кооперације у развоју појединих подсистема који коегзистирају у конкретном простору и животној средини. У том смислу, ефикасност и успешност просторног, односно планирања у целини, зависиће у многоме од стварне решености друштвене заједнице и државе, као репрезента интереса заједнице, да циљеве, одлуке и политике коришћења простора спроведе одговарајућим (расположивим) средствима и подршкама, као и од решавања неких од кључних проблема савременог друштва – начина решавања конфликата, неравнотеже у расподели економске и политичке моћи и система политичког одлучивања који може да помири јавни и легитимне индивидуалне интересе (Maksin-Mićić M., 2007:199-202).

Планирање развоја туризма је посебно сложено услед природе туризма као делатности, због тога што је туризам као друштвена и економска појава релативно

нова категорија, као и због споријег развоја научне мисли о планирању туризма од развоја туристичке праксе. У вези с тим треба указати на проблем планибилности туризма, под чиме се подразумева (не)погодност туризма за планирање. Наиме, постоје делатности које су релативно лаке и погодне за планирање, као што су, на пример, индустрија, грађевинарство, трговина, саобраћај, занатство, и сличне. Међутим, постоје и делатности које имају мању планибилност, као што су, на пример, пољопривреда и туризам, јер ове делатности имају веома високу еластичност на спољне факторе (Благојевић С., 2010:203).

Значајнији облици планирања развоја туризма јављају се почетком 60-тих година двадесетог века, када се у многим европским земљама припремају и доносе плански документи посвећени туризму. Пре тога, развој туризма је имао претежно стихијски карактер, без адекватног праћења и предвиђања трендова на туристичком тржишту, као и без довољно свести о пратећим, често негативним, социјалним, културним и еколошким ефектима на локалну средину. У складу са тим, и у нашим условима, у дугом периоду времена развој туризма је засниван на пројектовању и изградњи туристичких смештајних капацитета и њиховог непосредног окружења, без сагледавања комплексне туристичке понуде у простору и потенцијала и ограничења за развој туризма. Разматрајући еволуцију метода и техника савременог планирања, општи је закључак да се у дугом периоду планирање туризма заснивало на једностраном приступу, у оквиру кога су фаворизовани економски чиниоци, док су социјални и културни фактори, као и заштита и унапређење животне средине били маргинализовани (Јовичић Д., 2011:124-125).

У првој фази планирања туризма (почетак 60-тих година двадесетог века), уважавао се принцип: испитати (прикупити податке) – анализирати – донети план. То је био значајан напредак у односу на ранији стихијски период туристичког развоја, а највећа слабост ове фазе планирања односила се на доношење средњорочних планова, као излованих и заокружених целина за себе, који нису уважавали комплексност и континуираност промене услова у којима се туризам развија.

У другој фази (почетак 70-тих година двадесетог века) начињен је значајан квалитативни помак усвајањем флексибилнијег приступа планирању развоја туризма, базиран на већој свести о значају деловања социо-економских фактора (кост-бенефит анализе) и укључивања шире јавности у процес планирања кроз различите облике партиципације.

Трећа, савремена фаза, започиње средином 90-тих година двадесетог века, означавајући почетак „системског приступа“ планирању развоја туризма, а карктерише је уважавање константних промена услова у којима се туризам развија, обављање сталног мониторинга (праћење) стања и реаговања на промене, стално преиспитивање/ревизија донетих планских одлука, интегрално третирање простора и људи који користе дати простор, уважавање међузависности између туриста и домицилног становништва рецептивних подручја, као и континуираност процеса планирања које се не завршава доношењем неког планског документа.

Последње деценије 20. века дошло је до највећих промена у планирању развоја туризма на свим нивоима, почев од националног, преко регионалног (који подразумева и међурегионалну односно прекограничну сарадњу), све до локалног нивоа. У планским документима који се односе на развој туризма све већи акценат се ставља на заштиту и унапређење животне средине и социјалне и културне чиниоце, тако да процена капацитета животне средине, односно дефинисање граничног капацитета простора, као и различити механизми контроле развоја, постају интегрални сегменти планирања развоја туризма. Упоредо са тим, све више се истиче и у поступку планирања валоризује, улога и заштита интереса домицилног становништва у рецептивним подручјима. У вези са тим, неопходно је у поступку планирања развоја туризма и доношења круцијалних развојних одлука обезбедити максималну ангажованост локалних заједница и појединаца на које се планови, односно одлуке односе.

Суштина планирања развоја, организације и уређења туристичких подручја и центара јесте успостављање баланса на основним релацијама (Maksin-Mićić M., 2007:208):

- туристички смештајни капацитети;
- спортско-рекреативни, културни, забавни и други садржаји целогодишње туристичке понуде у простору, то јест туристичко-рекреативна инфраструктура и супраструктура;
- повећање доступности и инфраструктурно опремање туристичког простора (саобраћајном и техничком инфраструктуром и комуналним објектима);
- економски и социјални развој локалних заједница и очување њихових културних особености и вредности;
- заштита, одрживо коришћење и презентација природног и културног наслеђа;
- заштита животне средине и пејзажа.

У процесу планирања развоја туризма треба тежити следећим циљевима (Goeldner C. R., Ritchie Б., 2012:358):

- Обезбеђивање оквира за подизање животног стандарда људи кроз економске користи од туризма;
- Развој инфраструктуре и спортско-рекреативних садржаја, подједнако и за посетиоце и за домицилно становништво;
- Обезбеђивање туристичког развоја на одређеном подручју, који је у складу са општим циљевима развоја тих подручја;
- Успостављање програма развоја у складу са културним, друштвеним, економским и др. специфичностима као и „филозофијом“ земље домаћина или региона;
- Оптимизација задовољства посетиоца.

У смислу претходно наведених најбитнијих одредница, као и карактеристика досадашњих развојних фаза планирања, може се закључити да савремено планирање развоја туризма мора бити засновано на следећим принципима (Јовичић Д., 2011:127):

- Континуираност – планирање је континуирани процес као и развој;
- Флексибилност – мења се под утицајем различитих фактора које у самом почетку није могуће у целини предвидети;
- Системски приступ – туризам је систем међусобних односа различитих подсистема и елемената који га чине;
- Аналитичност – у питању је систем који захтева претходну анализу свих елемената туристичког развоја, укључујући институционалне, социо-културолошке, економске елементе и елементе животне средине;
- Интегралност – туризам се третира као интегрални систем, у интерном и екстерном смислу;
- Заједништво и усклађеност – сви нивои друштва треба да буду укључени у планирање, почевши од локалне средине која од туризма има највише користи/штете али и од које туризам највише и зависи, па до највећих институција те приватног и јавног сектора;
- Могућност имплементације – сваки план је неопходно уклопити у систем развоја који води ка одређеном циљу, користећи се притом различитим техникама и инструментима;

– Усмереност према одрживом развоју и заштити животне средине – природне и културне вредности непосредно детерминишу основу стабилног и успешног развоја туризма.

2.4.2. Теоријско-методолошки оквир планирања развоја туристичких подручја

Планирање развоја туристичких подручја, под којима се овде подразумевају простори где природни услови и ресурси, као главни туристички потенцијали, преовлађују над антропогеним условима и ресурсима, а у које спадају и планинска туристичка подручја, представља специфичан вид планирања развоја и уређена простора, које имплицира специфичне облике планове и у њима специфичан третман циљева, планских решења, одредби имплементације, и др. Иако специфично по многим карактеристикама, планирање развоја туристичких подручја је саставни део укупног система планирања, те у том смислу треба да се заснива на актуелној филозофији и савременим теоријско-методолошким достигнућима науке и струке планирања (Дабић Д., Митровић С., Милијић С., 2002:9).

Теоријско-методолошке основе за израду планских докумената за управљање развојем активности и уређењем простора туристичких подручја обухватају теоријско-методолошка сазнања и практична искуства у области савременог просторног планирања и планирања природних подручја, а односе се на третман и специфичности предмета, приступа, циљева, садржаја, метода и техника израде планова, програма, студија и других докумената националног, регионалног и локалног нивоа, у складу са новим приступима интегралног, континуалног и проблемског планирања. Ови савремени плански приступи имају основни задатак да учине планске циљеве и решења остваривим и реалним за најшири круг планских актера, у контексту све бржих промена развојних фактора на свим нивоима. Плански документ за одређено туристичко подручје треба да буде уоквирен стратешким планским документима вишег реда, као и да сам представља оквир за оперативне планове и програме нижег реда. Специфичности предмета плана у односу на посебне услове и природу одређеног туристичког подручја, као и у односу на садржаје савремених тенденција у туризму, треба познавати, како теоријски, тако и практично у сваком конкретном случају, јер од тих знања и искустава највише зависи утврђивање циљева и садржаја плана, као и

ближе специфицирање метода и техника његове израде. Циљеви развоја подручја који се постављају планским документом, треба да буду у складу са интересима главних планских актера и средствима за њихово остварење, а садржај плана, са планским решењима, политикама и мерама имплементације, треба да обезбеди комплексне и ефикасне, флексибилне и разумљиве инструменте за управљање циљним развојем, у контексту сталних промена активности и целокупне заједнице у простору и времену (Dabić D., 2002:74).

Савремене методе и технике израде планских докумената за туристичка подручја специфицирају се првенствено по главним карактеристикама природних простора и реалним планским хоризонтима развоја, у контексту међузависности захтева и могућности еколошке заштите и социо-економског коришћења природних ресурса за туризам и комплементарне активности. Главни методолошки проблеми условљени су скромним могућностима теоријских уопштавања сазнања о разноврсним природним подручјима и квантификовања развојних фактора, посебно када се планирању одређеног подручја приступа први пут и када се развој подручја дешава у контексту неквантифабилних друштвено-економских услова, какви су у нашим условима последњих двадесетак година. У оваквим околностима, инострана методолошка сазнања и искуства повезана са другачијим просторима, друштвено-економским системима, организованошћу, културним обрасцима, и сл., морају бити подвргнути пажљивој провери, а у циљу селекције поступака који ће одговарати нашим условима.

Планирање развоја туристичких подручја требало би да се заснива на облицима интегралног, контнуалног и проблемског просторног планирања, уз обухватање свих значајних економских, социјалних политичких, културних, еколошких и других развојних фактора и уз примену концепта одрживог развоја. У том смислу, посебну пажњу потребно је посветити планирању развоја нових туристичких региона, будући да грешке у планском приступу, решењима и политикама могу имати значајне негативне последице, а нарочито имајући у виду релативно брзу реализацију, велика уложена средства и неизвесну будућност, за разлику од традиционалних туристичких дестинација које су настале и развијале се у знатно дужем периоду.

Главне етапе израде савремених планских докумената туристичких подручја на свим нивоима, глобално садрже израду (Dabić D., 2002:79):

1) ширег концепта – који представља основу за мотивацију и циљеве планских актера у оквиру интереса друштвене заједнице, формира се

планом вишег реда или одговарајућом комплексном студијом, а генерално дефинише тржишно порекло и категорије туристичке клијентеле, као и главне програмске одреднице (будуће) дестинације;

2) нацрта плана – који представља програмско-планско етапу у којој се дефинишу имиџ, клијентела и њен просторни распоред, план намене површина, нацрт организације центара и физичких структура туристичке понуде, програмска решења инфраструктуре, а често и нацрт финансијског плана;
3) финалног пројекта (плана) – којим се утврђују дефинитивна, детаљна физичка организација простора, етапе реализације са оперативним програмима и финални финансијски план;
4) оперативних пројеката – којима се прецизирају етапе реализације, са детаљним програмима и решењима.

У општем случају, код свих наведених етапа планирања примењује се израда и евалуација варијантхих решења.

Национално и регионално планирање развоја и уређења туристичких подручја у развијеним земљама, заснива се већим делом на изради студијско-програмских докумената, а мањим делом на изради планова. Основна (полазна) оправданост развоја туризма утврђује се оценом социо-економских предности и недостатака развоја могућих видова туризма, у поређењу са туристичком тражњом и са приоритетима других економских сектора региона или земље. Задаци студије или плана развоја туризма одређени су опсегом у коме се туризам стимулише, регулише или ограничава. Кад је туризам развијен или је у фази „нормалног“ развоја, задатак је првенствено у контроли развоја и заштите животне средине, а кад је развој праћен ексцесивном тражњом која условљава брзе социо-економске и еколошке промене, студија или план имају функцију мониторинга и ре-евалуације. Када туризам није развијен, а постоје и евидентитани су туристички потенцијали, задатак студија и планова је да утврде концепт и изводљивост варијанти и подстицаја туристичког развоја, као и биланс предности туристичког развоја према развоју других, конкурентних (често некомпатибилних) економских сектора. У ситуацијама када је развој туризма од интереса за локалну заједницу или тржиште, а у конфликту са интересима шире друштвене заједнице (посебно у погледу деградације природе, природних вредности и културног наслеђа), одлуке су мање предмет планских, а више политичко-управних инстанци.

Просторни обухват планских докумената туристичких региона, у односу на територијалне нивое државе и њених административних подцелина – региона и просторно-функционалних подцелина, у свету се не третира једнозначно. Обухват студије и плана на регионалном нивоу најчешће се односи на просторно-функционалне целине туристичких региона, а што је случај и у нашим условима. Без обзира на величину просторног обухвата, регионални студијски и/или плански документи узимају у обзир потенцијале и садржаје понуде који чине одговарајући туриистички имиџ, по могућству у административним границама компетенција управних ауторитета који доносе планске одлуке.

У савременим планским приступима, кроз измењен третман предмета и циљева, као теоријско-методолошки оквир релевантан за планирање развоја туристичких подручја, посебно се истичу два битна фактора:

– евалуација капацитета простора;
– евалуација етапа реализације.

Евалуација капацитета простора је капитални поступак за дугорочно планирање/програмирање садржаја у туристичким просторима где природни услови и ресурси преовлађују у односу на антропогене. Интегралном евалуацијом капацитета простора, или евалуацијом интегралног капацитета простора (синтетизованог физичког, функцијског, еколошког и др.), са нивоа знања и техничко-технолошких могућности у време израде плана, уз релативно високи степен поузданости може се пројектовати гранични обим садржаја, који је у дугорочном периоду, еколошки и социо-економски оправдан. Овакав гранични садржај, у будућности (и без прецизираног планског хоризонта) може важити као валидни циљни оквир, који ће етапном реализацијом бити потврђен или демантован. У пракси планирања развоја туристичких подручја у развијеним земљама, обавезно се оперише са капацитетом простора, али појмови капацитета још увек нису научно и стручно утемељени, ни на нивоу критеријума и индикатора, а још мање на нивоу норматива и стандарда, већ се утврђују од случаја до случаја, често након последица догођеног развоја (Дабић Д., Митровић С., Милијић С., 2002:9). У том смислу, управо у овој области се може постићи унапређење у процесу планирања развоја туристичких и/или заштићених подручја кроз више облике координације планова и програма уз јединство критеријума и индикатора (и у складу са њима дефинисање норматива и стандарда) о развоју, уређењу, изградњи, заштити, итд.: реч је о врло широкој скали индикатора и

критеријума, од односа према природним вредностима и заштити простора и животне средине, преко критеријума техничке природе, на пример, у вези са планирањем, програмирањем и изградњом мреже и објеката инфраструктуре, па до планских и програмских индикатора економске и социјалне природе, као што су запосленост, привређивање, социјална и друге структуре домицилног становништва рецептивних подручја и сл. (Perišić D., 1985:168)

Дугорочни плански концепт развоја туризма и уређења туристичких простора, заснован на циљевима у складу са граничним капацитетом ресурса, прогнози туристичких токова и друштвеном окружењу, спроводи се у етапама, чији резултати, уз друге промене, чине подлогу за његову цикличну реевалуацију. У том смислу, планска евалуација етапа плана туристичког региона или субрегиона, као најважнији сегмент одредби имплементације плана, ослања се на опште оквире регионалног етапног планирања. Свака етапа се третира интегрално, да би се показала предност туристичке над другим наменама и предупредили развојни конфликти.

Етапно планирање туристичких подручја неопходно је посебно за нове, развојно неизвесне туристичке дестинације. Етапним спровођенем плана се, у оквиру флексибилних дугорочних решења, врши редукција неизвесности и ризика туристичког развоја, због осетљивости туристичког тржишта, могућих друштвених промена, конкуренције, неизвесног трајања реализације понуде, еколошких захтева и сл., уз минимализацију неповратних инвестиција и очување концепта туристичког производа. Међу најважније задатке етапног планирања и имплементације спада декомпоновање кључних и најчешће врло скупих а нефлексибилних садржаја у које се првенствено могу сврстати системи инфраструктуре, на такав начин да се могу реализовати усклађено са циклусима развоја туристичких активности, у односу на број туриста, трошкове, рокове изградње и сл. Етапна реализација је услов и за координацију планских актера, који се најчешће и диференцирају по етапама, за организацију мониторинг, менаџмент и друге активности имплементације плана.

Садржај етапа у оквиру планирања развоја туристичких региона, по правилу обухвата:

– за средњорочни период – обухвата резервисање земљишта, прецизирање програма изградње супраструктуре и инфраструктуре, уређења терена, заштите и унапређења ресурса (животне средине), као и финални финансијски план и утврђивање листе планских актера;

- за краткорочни период – обухвата укључивање првих планских актера, изради инвестиционо-техничке документације, реализацију основних пројеката, формирање туристичког имиџа и др.;
- за најкраћи, ургентни период – обухвата обезбеђење (прибављање) главног дела потребног земљишта и контроле над ресурсима, изградњу основне инфраструктуре и др. (Dabić D., 2002:81).

Прва средњорочна етапа плана развоја туристичког региона представља приоритетан циклус развоја, са одредбама за спровођење, координацију и финансирање, у првој етапи мора бити остварен најмање један туристички имиџ за привлачење туриста и то у отежаним условима скромне понуде, са високим степеном економске оправданости. Највећи проблем прве етапе је у несразмери ефеката имиџа и трошкова за његово остваривање, нарочито у погледу крутих система инфраструктуре, чији технички захтеви условљавају непропорционално скупљу прву фазу примарних мрежа и објеката. Како се трошкови и имиџи уједначавају тек у даљим етапама, за прву етапу су неопходни разни облици државне помоћи и наглашене субвенције комерцијалних носилаца, посебно у погледу комуналног опремања и првих садржаја туристичке понуде у простору.

Специфичности планирања развоја туристичких подручја, као простора са израженим природним условима и ресурсима, условљене су више специфичностима појединачних предмета планирања, него елаборираном спецификацијом теоријско-методолошке основе за ову област. Имајући у виду примере из праксе планирања развоја туризма у развијеним европским земљама, следи да се на националном нивоу раде претежно стратешки документи о туризму, на регионалном и субрегионалном нивоу више студије и програми него просторни планови туристичких подручја, а да се локална остварења базирају претежно на урбанистичким плановима. Но, у највећем броју докумената обавезно су присутне студије оправданости, финансијске студије и програми као и студије утицаја на природу и животну средину (Dabić D., 2002:83).

У планирању и програмирању развоја туристичких и/или заштићених подручја (често се у оквиру туристичких простора налазе посебно заштићена подручја), више него у случају планирања других просторних јединица, нужно мора бити разрађен методски поступак анализе и пројекције последица сваке планске или програмске одлуке (Perišić D., 1985:169). Ово важи не само за фазу када се припремају и доносе планови и програми, односно одлуке и решења, већ и

за фазу реализације. Без обзира на све примењене савремене методе и поступке при изради и доношењу планских докумената, готово је сигурно да приликом имплементације планских и/или програмских решења може доћи до последица које једноставно није било могуће предвидети, а што захтева извесне промене у току реализације. У том смислу, не може се говорити само о јединствено и коегзистентно развијеном методском поступку за израду планских докумената, већ и о одговарајућем и операционализованом систему контроле имплементације, који апсолутно обезбеђује благовремену реакцију на токове изградње и уређења простора у овим подручјима.

3. РАЗВОЈ ПЛАНИНСКОГ ТУРИЗМА И ИНФРАСТРУКТУРНА ОПРЕМЉЕНОСТ ПЛАНИНСКИХ ПОДРУЧЈА

3.1. Развој планинског туризма

3.1.1. Историјат развоја планинског туризма у свету и Европи

У дугом историјском периоду људи су зазирали од високих планина због њихове дивљине и неприступачности. Само они изузетно одважни или они који су били на неки начин присиљени на то, из војних, административних, верских или комерцијалних разлога упућивали би се у та, како се дуго времена сматрало негостољубива подручја. Један од путника кроз Алпе писао је 1739. године о овим пределима: „... имају помало мрачни, дивљи, застрашујући и неугодан изглед. У неким местима изнад себе не видиш ништа осим неба, о око себе страшне планине и провалије“ (Muller H., 2004:18). Како се у старој Грчкој веровало, на Олимпу су живели богови, дакле то није било место за људе, а сам назив једног од данас најинтересантнијих планинских подручја на Балканском полуострву – Проклетије, односно Проклете планине, јасно говори о томе како су их људи схватали у прошлости.

Промена схватања о планинама настаје крајем 17. и нарочито почетком 18. века, а једну од прекретница представља поема о Алпима Албрехта фон Халера (швајцарски научник који се бавио анатомијом, психологијом и ботаником) објављена 1732. године (www.famousscientists.org, 2013), која је један од првих знакова новог позитивног схватања планинских простора. Појава покрета повратка природи који у романтизму Жан-Жак Русоа добија свог најистакнутијег заговорника, доприноси да се поред одласка у планине због истраживања, појављује све више заговорника „тражења природе“, планинарења и алпинизма, најпре у оквиру аристократије Британије, Немачке и Француске, а затим и све ширих слојева становништва.

Прва планинска туристичка места на подручју Алпа настала су на мотивима летњег туризма - термализма, климатизма и алпинизма, уз мотиве ходочашћа, обиласка ледника и сл. (Дабић Д., 2011:171). Прво је почео развој термализма у бањама нижих, спољних Алпа, а затим и са постепеним

привикавањем на дивљу планинску природу кроз алпинизам и обиласке ледника и ледничких језера, интересовање посетилаца се померало и ка климатизму у вишим ваздушним бањама.

Освајање многобројних атрактивних и како се раније сматрало недоступних алпских врхова, доприноси бољем упознавању ових простора и ширењу позитивне приче о високим планинама. Међу најзначајним таквим алпинистичким подухватима у овом периоду, могу се издвојити успон Жака Балмата и Мишела Пакара, који 8. августа 1786. године освајају Мон Блан[18] највиши врх Алпа и западне Европе, затим први успешан успон на Гросглокнер највиши врх Аустрије 1800. године, успон на Јунгфрау у Швајцарској 1811. године, успон на Монте Росу (4634 m н.в.), највиши врх Швајцарске и други највиши врх Алпа 1855. године, успон на Гран Парадизо, највиши врх Италије после граничног Мон Блана 1860. године, као и први, после многобројних неуспелих покушаја, успон на Матерхорн[19] у јулу 1865. године када су приликом силаска настрадала четири планинара, о чему се данима и месецима писало и расправљало у целој западној Европи, а што је и поред трагичних последица, донело још већу популарност Алпима и високим планинама уопште. Због великог броја успешних успона на врхове Алпа које су средином 19. века извели углавном припадници британске аристократије, период од 1854. до 1865. године се назива „Златно доба алпинизма“. У том периоду, 1857. године у Лондону је основан Алпинистички клуб за који се сматра да је први планинарски клуб на свету (www.alpine-club.org.uk, 2013), који од свог оснивања има за циљ да буде предводник у развоју алпинизма и планинарства. Шест година касније, основан је Швајцарски алпинистички клуб, који поред пропагирања идеје освајања врхова Алпа, започиње изградњу мреже планинских објеката (склоништа и домова) за смештај планинара и развија различите активности у области истраживања ових планинских подручја (www.swissworld.org, 2013).

Са појавом већег броја посетилаца у планинским местима се јавља потреба за организованим смештајем тако да се у Шамонију већ 1770. године отвара први пансион, док се први луксузни хотел у овом месту отвара већ 1816. године (www.chamonix.com, 2013). У том периоду почиње изградња смештајних

[18] Мон Блан (Mont Blanc, „Бела планина“), висок 4810 m н.в., налази се на граници између Француске и Италије.

[19] Матерхорн (Matterhorn, Monte Cervino, Mont Cervin), висок 4478 m н.в., налази се на граници између Швајцарске и Италије.

капацитета и у планинама Швајцарске, тако да се отварају пансиони на планини Риги 1816. године, на Фаулхорну 1823. године, у Венгерналпу 1835. године, итд. (www.swissworld.org, 2013). Као значајна за овај период може се навести и активност Арнолда Риклија (1823-1906), швајцарског заљубљеника у природу, који је обишао многе крајеве Европе, али је после боравка на Бледском језеру 1851. године одлучио да се ту настани, а недуго затим и да оснује Природни здравствени завод (Станковић М. С., 2000:15). Он штампа више туристичких проспеката, упутстава и књига о Бледу, доводи прве туристе, а за собом оставља 56 дрвених туристичких кућица, уређено шеталиште поред језера и стазе до околних планинских врхова.

Основни проблем за масовнији долазак у планинске крајеве представљао је недостатак саобраћајне инфраструктуре, тако да су нарочито у зимској половини године, многа од планинских насеља била изолована и недоступна за шири круг посетилаца[20]. Развој саобраћајних средстава, пре свега железнице омогућио је у другој половини 19. века бржи и лакши приступ до планинских места, тако да поред убрзаног развоја већ раније афирмисаног летњег туризма оличеног кроз боравак европске аристрократије у подпланинским селима и бањама, као и климатским местима, почиње постепен развој зимских спортова уз појаву алпског скијања, пре свега у нижим планинским подручјима изнад летњих туристичких насеља, а затим са развојем технике скијања и скијашке опреме, постепено на све већим висинама.

Посебно значајан допринос развоју планинског туризма донела је појава зупчасте железнице, која је омогућила брзо и удобно кретање људи и робе уз и низ стрме планинске стране, за разлику од класичне железнице која није могла да савлада веће успоне. Прва планинска зупчаста железница на свету изграђена је на Монт Вашингтону у Њу Хемпширу (САД), прве путнике са плаћеном картом превезла 1868. године, а комплетно је завршена до самог врха планине годину дана касније (www.cograilway.com, 2013). Прва планинска зупчаста железница у Европи пуштена је у саобраћај 1871. године на планини Риги у Швајцарској (www.rigi.ch, 2013). Обе линије су и данас у функцији.

[20] Као пример може се навести податак да је прва путничка кочија путем од Женеве у Шамони стигла 1866. године, а да је жлизничка пруга до Шамонија пуштена у саобраћај тек 1901. године (www.swissworld.org, 2013).

Слика 3.1: Изградња прве планинске зупчасте железнице на свету - Монт Вашингтон, Њу Хемпшир, САД, 1868. године (Извор: www.thecog.com, 2013)

Ипак, тек у првој половини 20. века долази до стварања услова за прави развојни замах и летњег и зимског планинског туризма и то првенствено кроз убрзано ширење железничке мреже која планинске просторе чини доступним не само богатим појединцима већ и ширим слојевима друштва, затим кроз појаву аутомобилског саобраћаја који покреће модернизацију постојећих и изградњу нових приступних саобраћајница, као и кроз изградњу нових траса зупчасте железнице, а посебно значајан и нов квалитет доноси изградња жичара[21]. Наиме, све до појаве жичара, скијање[22] које представља окосницу развоја зимског планинског туризма, је имало доминантан карактер турно кретања, односно кружења са онолико спуштања колико је то омогућавало рационално пењање на скијама, тако да је било ограничено на ниже и блаже терене. Са појавом жичара и уз напредовање ски-техника и скијашке опреме, алпско скијање почиње да доминира као искључиво спорт спуштања, отварајући могућност за активирање великих пространстава са стрмим падинама и дужим трајањем снежног покривача, што посебно погодује развоју туризма на високим планинама. Даљи

[21] Жичаре, као превозно средство, имају дугу историју јер су Кинези, Индијци и Инке од давнина употребљавали ужад за транспорт, јер другим транспортним средствима превоз људи и робе није био могућ. Жичаре какве сада знамо потичу с почетка 20. века, када је, 1907. године, у Шпанији почела са радом прва права жичара (Program razvoja planinskog turizma u Crnoj Gori, 2005:13).

[22] Пећинско сликарство и остаци скија пронађени на просторима данашње Норвешке, Шведске, Русије и Финске показују да је скијање као начин кретања људи постојало пре више од 5000 година. У средњем веку у скандинавским земљама фармери, ловци и војници користе скије у својим свакодневним активностима, а модеран начин скијања настаје у другој половини 19. века када у области Телемарк у Норвешкој почињу да се израђују скије са везовима који омогућавају управљање слично данашњем (www.skiinghistory.org, 2013).

развој различитих врста жичара у високопланинским подручјима праћен константним развојем скијашке опреме и пратеће механизације за уређење скијашких стаза, омогућио је пун замах масовног алпског скијања у другој половини 20. века.

Значајнији развој планинског туризма започет је у алпским земљама, где су и остварени најзначајнији резултати, посебно када је у питању зимски туризам (Дабић Д., 2011:169-170). У француским Алпима развој туризма започео је у спољним, нижим Преалпима, посебно у подножју Мон Блана (центри Межев, Сен Жерве и нарочито Шамони са жичаром из 1909. и Првим зимским олимпијским играма 1924.), а затим и на француско-италијанским високим Алпима (Бријасон, Вал д`Изер, Шамруз који је изграђен за потребе 10. зимских олимпијских игара у Греноблу 1968. итд.).

Слика 3.2: Олимпијски стадион на Првим зимским олимпијским играма у Шамонију 1924. године (Извор: www.pointsdactu.org, 2013)

У Италији, развој планинског туризма је започео у Доломитима (Кортина д`Ампецо у којој су одржане 7. зимске олимпијске игре 1956., Корвара, Мадона ди Кампиљо и др.), а затим и у италијанско-француским високим Алпима (Курмајер, Сестријере и др.), и Пенинским Алпима, уз чувене центре на италијанско-швајцарским језерима. У Швајцарској, развој планинског туризма започео је у спољним Алпима Валеа и Бернског Оберланда (Јунгфрау са познатом зупчастом железницом, Венген, Мирен, Кран Монтана, итд.), да би се у наредном периоду тежиште развоја пребацило на Граубинден (Сен Мориц са 2. и 5. зимским олимпијским играма 1928. и 1948., Давос, Ароса и др.), као и у Пенинске Алпе

(Цермат, Вербије и др). У Аустрији, развој планинског туризма започео је у Тиролу (Инсбрук са првим комплетним FIS такмичењем 1902. године и 9. зимским олимпијским играма 1964., Мајрхофен, Бад Гаштајн и др.), а затим и у Баварским Алпима (Зефилд и Кицбил). У немачким Алпима развој туризма започиње у Гармиш-Партехкирхену (4. зимске олимпијске игре 1936. године), Оберстдорфу и др. У Словенији која је на југоисточном ободу Алпа, иако има мање услова за планински туризам од осталих алпских земаља, развијају се бројни центри, пре свега по угледу на Аустрију (Крањска Гора, Бохињ-Вогел, Блед-Затрник, Бовец-Канин, Крвавец, Рогла и др.).

На другим планинским подручјима у Европи, за које се може констатовати да по природним потенцијалима и развијености понуде, сем у појединим специфичним сегментима, заостају за Алпима, значајнији развој планинског туризма бележи се најпре на вишим планинама (Дабић Д., 2011:170). На Пиринејима, развој планинског туризма иницран је првенствено у летњој сезони кроз развој бањског и верског туризма (познате старе бање Лишон, Котерет, Екс ле Терм и др., центар верског туризма Лурд и др.). У Француској, у централном масиву иако спада у планинска подручја средњих висина, туризам се развио још у периоду пре Другог светског рата као типична планинска дестинација комплексне понуде са повољним положајем у односу на Париз (бање Виши, Шато Гијон и др., зимски центар Мон Дор и др.). На Карпатима у Пољској и Чехословачкој, развој планинског туризма до Другог светског рата није много заостајао за Алпима (Закопане у пољским Татрама – бања и ски центар са светским такмичењима 1929. и 1939. године, бање Карлове Вари и Маријенске Лазни у чехословачким Татрама и др.). Слична констатција важи и за румунске Карпате са касније запостављеним планинским туристичким местима Појана Брашов, Синаја и Предеал. Планине Норвешке и Шведске у субполарном појасу прве су афирмисале зимске спортове (нарочито Норвешка[23], где су касније у Ослу-Холменколену одржане 1952. године 6. зимске олимпијске игре). На Кавказу који је приближне величине као Алпи, али са још већим висинама[24] и обиљем изузетних, данас све траженијих природних и антропогених потенцијала, због

[23] Прво јавно (цивилно) скијашко такмичење одржано је у Тромсу у Норвешкој, 21. марта 1843. године - пре тога су одржавана бројна такмичења у оквиру Норвешке и Шведксе војске, док је прво такмичење у ски скоковима одржано је у Трисилу у Норвешкој, 22. јануара 1862. године (www.sondrenorheim.com, 2013).

[24] Кавказ има више врхова преко 5000 m н.в. од којих је највиши Елбрус висок 5642 m н.в., највиши врх Европе.

неповољног положаја, удаљености од емитивних туристичких региона и честих етничких сукоба и социо-политичке нестабилности није дошло до адекватног развоја планинског туризма, који је у почетној фази активирања припремајући се за 22. зимске олимпијске игре 2014. године.

На другим континентима, развој планинског туризма најпре је започео у САД, а као један од најзначајнијих догађаја може се издвојити проглашење првог националног парка на свету, Јелоустона[25], 1. марта 1872. године, у коме је већ 1883. године изграђен први хотел (www.yellowstone.net, 2013). Зимски планински туризам у САД покренут је на Стеновитим планинама (Лејк Плесид где су 1932. године одржане 3. зимске олимпијске игре, Скво Вели са 8. зимским олимпијским играма 1960., Аспен, Солт Лејк Сити и др.). На јапанским планинама значајнији развој зимског планинског туризма повезан је са Сапором где се 1972. године одржавају 11. зимске олимпијске игре, на Новом Зеланду планински туризам се развија на Монт Куку, итд. Последњих деценија 20. века планински туризам се развија широм света и са све већом експанзијом постаје глобални феномен.

Слика 3.3: Први хотел изграђен 1883. године у Националном парку Јелоустон, САД (Извор: www.nps.gov, 2013)

Када се разматрају **услови и стандарди за лоцирање планинских туристичких центара,** у периоду од њиховог настанка до данас може се

[25] Национални парк Јелоустон има површину од 8987 km2, а простире се на надморској висини од 1610 до 3462 m н.в. (yellowstone.net, 2013).

издвојити више фаза односно генерација развоја (Дабић Д., 2011:202-205, Милијић С., Дабић Д., Крунић Н., 2006:34-35):

- Прву генерацију планинских центара који настају у другој половини 19. и почетком 20. века представљају традиционална сеоска и мешовита насеља у подножју Алпа, односно у нижим алпским долинама на око 1000 m н.в., која се спонтано трансформишу и урбанизују, прерастајући најпре у бањска, климатска и слична летња туристичка места, да би између два светска рата почела да попримају карактер првих зимских туристичких центара, са мотивима санкања, клизања и скијања. Ови центри се у већини случајева надовезују на постојеће насељско језгро, а најчешће су грађени спонтано, односно непланski (изузимајући техничку и скијашку инфраструктуру). Примери ових центара су Шамони у Француској, Курмајер у Италији, Давос у Швајцарској и др. Ови центри су и до данас задржали доста својих првобитних карактеристика, уз планске реконструкције и изградњу квалитетних скијалишта на већим висинама, уместо првобитних скромнијих скијалишта која су се налазила уз насеља на мањим висинама.

- Друга генерација планинских центара настаје средином 20. века (између 40-тих и 70-тих година) захваљујући даљем развоју жичара, уз напредак технике алпског скијања и уз константно унапређење ски-опреме, а што је довело до све већег интересовања за зимским спортовима. У овој генерацији се формирају први наменски, односно специјализовани зимски скијашки центри, који се лоцирају у близини квалитетних скијалишта са најмање тромесечним снегом, на висинама „дна“ скијалишта на око 1200 до 1600 m н.в., а најчешће се граде на ненасељеним, често и сасвим новим, локацијима или изнад већ афирмисаних центара, као и на локалитетима традиционалних летњих сточарских насеља. Основна карактеристика код изградње ових насеља је карактеристична реализација у (условно) две фазе: у првој фази иницијални инвеститор, најчешће држава, припрема планску документацију, прибавља земљиште, гради приступне и интерне саобраћајнице, опрема простор потребном техничком и спортско-рекреативном инфраструктуром, а затим у другој фази опремљено земљиште на тржишту продаје приватним инвеститорима који граде остале садржаје туристичког центра. Примери ових центара су Сестријере у Италији, Крушевал и Мерибел у Француској, Вербије у Швајцарској и др. Ови центри и у каснијим периодима задржавају своје карактеристике, уз даље планске реконструкције и доградње, као и проширење скијалишта првенствено ка већим висинама.

- Трећу генерацију планинских центара који настају крајем 60-тих и почетком 70-тих година 20. века, чине типични нови специјализовани тзв. „интегрални“ зимски центри који се лоцирају на висинама од 1500 до 2000 m н.в., у подножју најквалитетнијих високих алпских скијалишта, са најмање четворомесечним квалитетним снегом. Основну карактеристику ових центара, због чега се и називају интегрални, чини то што целокупан поступак од планирања, преко опремања, изградње и коришћења центара, па све до управљања врши иницијални инвеститор, који може бити држава, односно други субјекат коме је то поверено или крупни комерцијални инвеститор. Ове центре карактерише контролисана планска изградња са архитектуром градског типа и градских густина, са великим и високим смештајним објектима, великим тржним центрима и приступним паркинзима, као и пешачким зонама, терминалом полазишта главних жичара и исходиштем ски стаза у централном делу насеља. Највише центара ове генарације изграђено је у Француској: Флен, Вал Торнес, Ла Плањ и др. Проблеми ових центара се могу уочити у њиховој одвојености од локалног становништва и активности, у непредвидивом притиску дневних излетника на скијалишта, у недостатку затворених објеката зимске и летње понуде, скромној летњој туристичкој понуди, као и високим трошковима изградње, одржавања и коришћења, тако да је даље ширење ове генерације центара углавном напуштено, а постојећи се унапређују повезивањем са традиционалним центрима, јачањем летње понуде и сл.[26]

- Четврта генерација планинских центара настаје почетком 80-тих година 20. века, а чине је „поливалентни“ центри, названи тако јер су засновани на диверзификованој структури функција са туризмом као доминантном функцијом коју прате комплементарне активности. Настају као реакција на проблеме рентабилности и недостатке целогодишње туристичке понуде центара претходних генерација, са основним концептом спуштања у ниже планинске појасеве на око 1000 m н.в., по правилу/могућству у постојећа насеља или у њиховој близини, уз обавезне прихватне пунктове за излетнике-скијаше и рекреативце, одговарајуће повезивање вертикалним системима транспорта са скијалиштем које је у високопланинској зони, као и уз широку понуду туристичких, рекретативних и

[26] За разлику од простора Алпа, код земаља у развоју/транзицији, центри треће генерације и даље представљају водеће узоре код изградње планинских туристичких центара, што може бити прихватљиво евентуално у случају планина мањих висина (са скромнијим скијалиштима чија подножја су у близини подножја планине), као и код опустелих планинских села (Дабић Д., 2011:204).

спортских садржаја за све типове клијентеле током целе године. Карактеристични примери центара ове генерације су Сан Сикарио, Биелмонте и Пила у Италији. Препознајући позитивна искуства претходних генерација, ови центри се формирају тако да су слични центрима прве генерације по својој вишефункционалности, док су њихова скијалишта која су на већим висинама са дуготрајним и квалитетним снегом, слична центрима треће генерације. Предности ових центара су боља саобраћајна приступачност, мањи трошкови изградње, одржавања и коришћења, бољи услови за летњу понуду, интегрисање туризма са компатибилним активностима локалне заједнице, ефикаснија заштита природе високопланинске зоне и др.

- Пета генерација планинских центара, која представља модификацију центара четврте генерације у смислу висине на којој се развијају, јавља се почетком 21. века. Настају као последица доношења одлука (пре свега на нивоу Европске Уније) о кредитирању и стимулисању развоја само оних ски-центара који су на висинама преко 1600 m н.в. (односно чије „дно“ скијалишта није испод наведене висине), а имајући у виду климатске промене под чијим утицајем се подиже граница рационалног коришћења снега и ограничавају могућности прављења вештачког снега.

- Као специфична врста планинских центара могу се препознати тзв. ски-стадиони који представљају посебне спортско-рекреативне комплексе на планинским подручјима, са добром саобраћајном приступачношћу, одговарајућим простором за паркирање и основним прихватним садржајима (угоститељство, најам и сервис опреме и сл.), на локацијама у непосредној близини великих урбаних центара. Њихови корисници су претежно дневни излетници, тако да не захтевају посебну инфра и супраструктуру класичног планинског центра. Примери оваквих комплекса се могу наћи око Ванкувера у Канади, Инсбрука у Аустрији и сл. (Милијић С., Дабић Д., Крунић Н., 2006:35).

За све генерације планинских туристичких центара, заједничко је њихово лоцирање у оквиру или у непосредној близини снежне зоне планине, са обезбеђеним функционисањем скијашких терена од најмање 90 дана у току зимске сезоне, утичући на то да се центри планирају и граде у вишим деловима планине на граници шумских и пашњачких површина, с тим што је према новијим трендовима развоја избор локације деликатнији јер је потребно да се задовоље како све строжији еколошки услови тако и све категорије посетилаца, уз обезбеђење целогодишњег рада центра.

3.1.2. Стање и тенденције развоја планинског туризма у свету и Европи

У оквиру овог одељка разматра се стање развоја планинског туризма у свету и Европи, са превасходним акцентом на земље са вишим степеном развоја, анализирају се карактеристични статистички подаци на глобалном (планетарном) нивоу, приказују се карактеристике неких од значајнијих планинских туристичких центара у Европи и Северној Америци, као и основне тенденције даљег развоја планинског туризма.

На глобалном нивоу, прави развој планинског туризма бележи се тек у трећој фази развоја светског туризма од 70-тих година 20. века[27], и то најпре на подручју Алпа, а као последица већ стечене културне традиције и достигнутог релативно високог степена економског и социјалног развоја земаља западне Европе.

Поред утицаја укупног социјално-економског развоја на развој планинског туризма и развој планинског туризма је представљао основни регионални развојни потенцијал у већем делу Алпа. Међутим, опште је прихваћен став да туризам не може бити једини носилац развоја, због чега се велика пажња поклања усклађеном развоју и релативизацији интересних конфликата између развоја пољопривреде и туризма са комплементарним делатностима и очувања природне и животне средине, а што је резултирало како новим, тако и усавршеним традиционалним приступима и моделима развоја. У том смислу, активирање развоја у оквиру планинских подручја Алпског туристичког региона, резултирало је изградњом комплексних и по понуди врло атрактивних туристичких центара, најчешће у оквиру традиционалних планинских насеља или у спрези са њима на вишим планинским подручјима, који су инфраструктурно опремљени по највишим стандардима, али и уз максималну пажњу да њихова изградња, а посебно експлоатација, не изазива битне негативне еколошке последице[28]. Развој планинског туризма и инфраструктурно опремање и међусобно повезивање планинских насеља и туристичких центара, довело је не само до промене

[27] Историјат развоја планинског туризма у свету и Европи детаљније је разматран у посебном одељку овог рада.

[28] У процесу развоја планинских туристичких центара, условна деградација појединих делова планинског подручја је неминовна, пре свега услед изградње смештајних капацитета и појединих инфраструктурних објеката и мрежа, односно не може се у потпуности елиминисати, али се може плански усмеравати.

структуре економских активности, већ и до пораста броја становника и приближавања услова живота планинских локалних заједница урбаном квалитету живљења. На тај начин, у досадашњем периоду, на планинским подручјима Европе изграђено је преко 600 планинских туристичких центара, од којих се око 70% налази на подручју Алпа, а које годишње посети преко 80 милиона туриста (Maksin M., Pucar M., Milijić S., Korać M., 2011:256-271).

Појам планинског туристичког центра како у Алпима, тако и у већем делу осталих западноевропских земаља, у савременим условима, мање је физичког а више функцијско-организационог карактера, односно већина центара не представља једно насеље са својим комплексом понуде у простору, већ обједињени систем насеља и комплекса понуде у простору (Дабић Д., 2011:205). Туристички центри које чини једно насеље по правилу су само поједине високе планинске станице, пре свега изграђене за потребе зимског туризма уз најквалитетнија висока скијалишта, док је већина осталих центара састављена од два, три или више традиционалних насеља трансформисаних у зимско-летње туристичке подцентре са скијалиштима и комплексом летње понуде у простору, а који су међусобно повезани тако да чине јединствени туристички центар.[29] Када се разматра структура величине туристичких (под)центара према броју туристичких лежаја, појединачна насеља односно подцентри као делови претходно разматраног тзв. европског типа планинског туристичког центра, најчешће су мале (2.000 до 4.000 лежаја) и средње (4.000 до 8.000 лежаја) величине. Укупни смештајни капацитети оваквих туристичких центара најчешће се састоје од 8.000 до 15.000 лежаја уз мањи број тзв. мега центара који имају преко 15.000 лежаја (Дабић Д., 2011:207). Битна карактеристика планинских туристичких центара европског типа је да данас значајан део смештајних капацитета чине породични пансиони, апартмани, виле и сл. У појединим традиционалним ски центрима, услед развоја тржишта некретнина, дошло је до редукције укупне понуде смештајних капацитета у хотелима са 50% на око 30-40% капацитета, односно до значајног повећања понуде мањих пансиона и апартмана.

У планинским подручјима Северне Америке (САД и Канада), развој планинског туризма имао је релативно другачији концепт у односу на европска искуства, јер није био иницран и/или условљен традиционалним планинским

[29] Овакав туристички центар најчешће носи назив по „главном“ насељу у коме су концентрисане управно-координационе, јавне и сл. понуде центра.

насељима, којих углавном на овим подручјима и нема. У том смислу, најчешће су формирани нови туристички центри у до тада неизграђеним подручјима. Слично као и у Европи, и у планинским подручјима САД и Канаде доминирају средњи и мали центри, док је великих центара само неколико[30]. Једна од битних карактеристика ових планинских туристичких центара (нарочито у Канади) је то што капацитет скијалишта у већини центара није пропорционалан смештајним капацитетима, односно значајно га превазилази, и то због великог броја дневних излетника из релативно блиских урбаних подручја, као што је пример више десетина центара који се налазе око Ванкувера, Торонта, Калгарија и др. (Milijić S., Marić I., Bakić O., 2010:24).

У оквиру осталих европских и светских планинских подручја, озбиљнији развој планинског туризма почиње углавном касније у односу на Алпе, али уз коришћење њихових узора и искустава. Мањи део овог развоја односи се на временски период формирања станица друге, а већи део за период развоја станица треће и четврте генерације на Алпима[31] (Дабић Д., 2011:208).

Једна од основних савремених карактеристика планинских туристичких центара у земљама са вишим степеном развоја је опремљеност великим системима ски стаза и жичара. Модернизација скијашке инфраструктуре због повећања капацитета и „удобности“ скијалишта, данас је олакшана увођењем нових технолошких решења за вертикални транспорт скијаша, тако да се ски-лифтови и жичаре просечног капацитета од 900 скијаша на сат замењују савременијим, бржим и удобнијим (нпр. грејање седишта, затворени системи превоза и сл.) средствима за транспорт која превозе и до 4000 скијаша на сат. Осим тога, због актуелних климатских промена које условљавају смањење висине и количине снежног покривача, већина планинских центара на висинама 1200-2000 m н.в. је у току претходних 20-так година инсталирала системе за вештачко оснежавање. У том смислу, иако су до краја 20. века високи планински туристички центри (изнад 1500 m н.в.) због великих трошкова изградње и експлоатације, престали да буду тренд, тако да се понуда већим делом усмеравала ка рационалнијим традиционалним и новим центрима на мањим висинама, последњих година актуелан је нов приступ планирању и уређењу планинских

[30] Пример једног великог, мега центра представља туристички ризорт Вистлер у Канади, где је у оквиру три подцентра реализован укупан капацитет од 40.000 лежаја.

[31] Генерације развоја планинских туристичких центара разматране су у оквиру овог раду у одељку о историјату развоја планинског туризма у свету и Европи.

туристичких подручја, који је условљен економском рецесијом, променама у интересовању туриста, обимом и економијом тражње, као и последицама одлука најзначајнијих монетарних институција да услед климатских промена одобравају средства само за планинске туристичке центре изнад 1500 m н.в. (Милијић С., 2005:1016).

Одређене карактеристике актуелног стања развоја зимског планинског туризма на глобалном нивоу као и неке од претпоставки о његовом даљем развоју и тенденцијама могу се сагледати и кроз **анализу података о промени структуре и међусобном односу броја ски-центара, броја тзв. ски-посетилаца у туристичким дестинацијама, као и њиховог броја у односу на емитивна туристичка подручја у свету**, по појединим регионима (Vanat L., 2010 и Vanat L., 2013)[32].

Табела 3.1: Структура броја ски-центара, ски-посетилаца по месту посете и ски-посетилаца по месту становања у свету по појединим регионима у 2009. и 2012. години (Извор: Vanat L., 2010:8-11 и Vanat L., 2013:8-11)

Обележје / Регион	Ски-центри (%)		Ски-посетиоци по месту посете (%)		Ски-посетиоци по месту становања (%)	
	2009.	2012.	2009.	2012.	2009.	2012.
Алпи	37	35	45	44	21	20
Западна Европа (изван Алпа)	13	13	11	11	28	27
Источна Европа и централна Азија	11	12	6	9	9	13
Азија (без централне) и Пацифик	15	19	15	14	20	20
Америка	22	21	22	22	20	19
Остали	2	0	1	0	2	1

Када се разматрају подаци о броју ски-центара у 2012. години, истиче се доминација подручја Алпа са 35% од укупног броја, затим следи Америка са 21%, док су на зачељу источноевропске и централноазијске земље са 12% од укупног броја ски-центара у свету. Међутим ако се ови подаци упореде са 2009. годином,

[32] У оквиру овог истраживања користе се следеће одреднице: за *ски центар* се сматра организовано скијалиште са најмање 4 жичаре; *ски-посетилац* је сваки туриста или посетилац који је у току једног дана купио неку од „улазница“ за понуду која се односи на скијање, сноуборд и сл. (у том смислу туриста који борави и скија 7 дана у једном ски центру рачуна се као 7 ски-посетилаца); под појмом *Алпи* подразумевају се следеће државе: Швајцарска, Аустрија, Француска и Италија (Vanat L., 2013:6).

уочава се да је учешће ски-центара у његовом укупном броју у свету и у региону Алпа и Америке смањено у 2012. години, односно да се за само три године број ски-центара значајно повећао у азијским, пацифчким и источноевропским земљама.

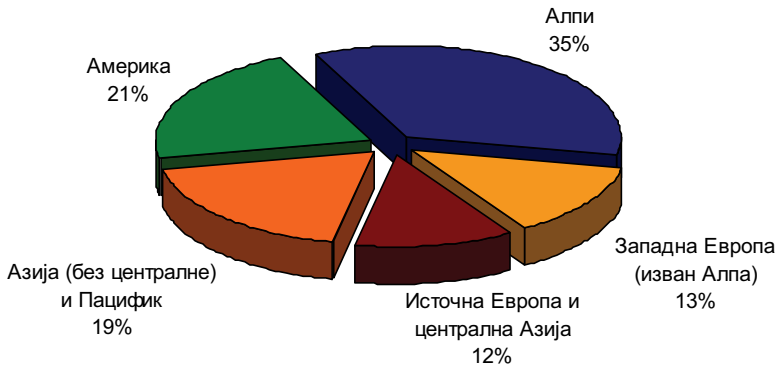


График 3.1: Структура броја ски-центра у свету у 2012. години (Извор: Vanat L., 2013:8)

У структури броја ски-посетилаца у туристичким дестинацијама доминација региона Алпа је још већа (44% у 2012. години), амерички регион је на приближно истом нивоу као и код броја ски-центара (22%), а источноевропске и централноазијске земље су и овде најмање заступљене (9% од укупног броја ски-посетилаца у туристичким дестинацијама у 2012. години). Када се ови подаци упореде са 2009. годином и овде се уочава значајан пораст броја-ски посетилаца у источноевропским и централноазијским земљама.

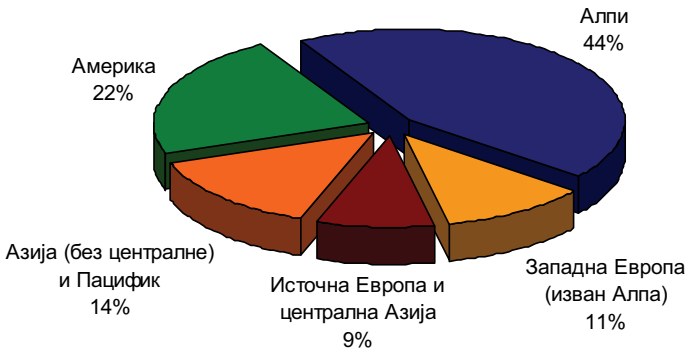


График 3.2: Структура броја ски-посетилаца у свету у 2012. години, по месту реализације туристичке тражње (Извор: Vanat L., 2013:11)

У структури броја ски-посетилаца по месту настанка туристичке тражње, нити један од разматраних региона не доминира као регион Алпа код претходно

разматраних категорија. Западна Европа (без Швајцарске, Аустрије, Француске и Италије које су овде сврстане у регион Алпа) генерише највише ски-посетилаца (27% у 2012. години), а следе Азија (осим централне) са Пацификом, алпски регион, као и Америка које учествују са по око 20% у укупном броју ски-посетилаца по месту настанка туристичке тражње. Карактеристично је да и код овог показатеља највећу позитивну промену у посматраном периоду показује регион источноевропских и централноазијских земаља који са 9% генерисаних ски-посетилаца у 2009. долази на чак 13% у 2012. години, што показује значајно повећање интересовања туриста за зимски планински туризам у овим земљама.

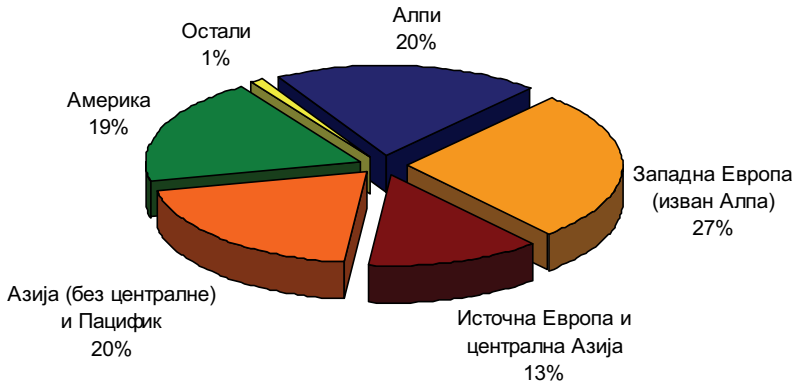


График 3.3: Структура броја ски-посетилаца у свету у 2013. години, по месту настанка туристичке тражње (Извор: Vanat L., 2013:11)

Упоређујући међусобни однос структуре броја ски-посетилаца по месту настанка туристичке тражње и броја ски-посетилаца у туристичким дестинацијама, најзначајнија карактеристика која може утицати на даљи развој туристичког тржишта зимских туристичких центара уочава се у источноевропским, азијским и пацифчким земљама где се генерише 33% од укупне светске тражње док на овим подручјима борави само 23% од укупног броја ски-посетилаца у свету. Ако се има у виду да у посматраном периоду нису формирани нови зимски туристички центри у тзв. традиционалним регионима (осим једног у Канади), очекивања су да у наредном периоду дође до формирања значајног броја нових и/или унапређења постојећих зимских туристичких центара управо у источноевропским, азијским и пацифчким земљама (Vanat L., 2013:13).

Актуелно стање развоја планинског туризма у свету може се делимично сагледати и кроз **приказ основних карактеристика неких од значајнијих планинских туристичких дестинација** у Алпима (Zermatt у Швајцарској,

L'Espace Killy у Француској, Schladming–Dachstein у Аустрији), односно у САД (Vail, Colorado).

Zermatt се налази у јужном делу Швајцарске у кантону Valais, уз границу са Италијом, на Пенинским Алпима. Познат је као један од најзначајнијих планинарских и ски центара у Швајцарској. Само насеље Zermatt се налази на око 1600 до 1650 m н.в., док су у непосредном окружењу два најпознатија врха Швајцарских Алпа – Монте Роса (4634 m н.в.) највиши врх Швајцарске и Матерхорн (4478 m н.в.) најатрактивнији врх у Шварцајској[33]. Успони на Матерхорн су и један од основних разлога за прве кораке у развоју туризма на овом подручју који датирају још из средине 19. века, када је Zermatt био мало традиционално насеље[34] чији су се становници углавном бавили пољопривредом. Данас је Zermatt дестинација са целогодишњом туристичком понудом у коме је према подацима Швајцарске државне статистичке службе у току 2012. године забележено 462.124 долазака туриста[35] који су остварили 1.259.649 ноћења[36] у оквиру регистрованих 7.348 лежаја (www.bfs.admin.ch, 2013).

Слика 3.4: Zermatt, летња панорама
(Извор: www.flickr.com, 2013)

Слика 3.5: Матерхорн (4478 m н.в.)
(Извор: www.skijanje.hr, 2013)

Основу зимске понуде чини скијалиште Zermatt које је повезано са суседним скијалиштем Cervinia у Италији тако да заједно чине ски центар Matterhorn који се простире на надморској висини од 1620 до 3899 m н.в., са

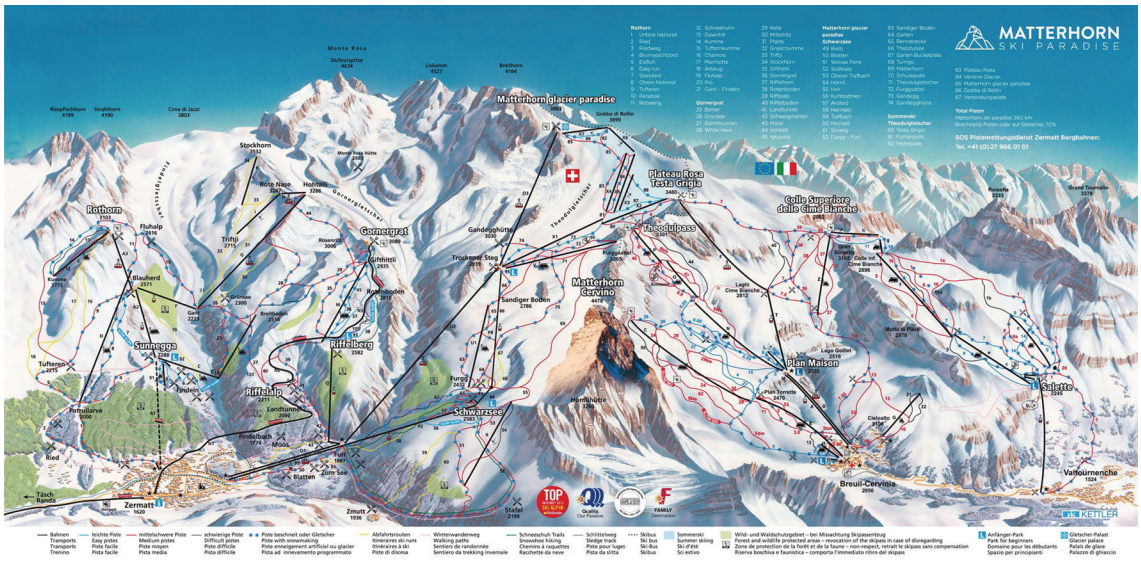
[33] Матерхорн је сигурно један од планинарски најпознатијих и најатрактивнијих европских врхова, а према појединим истраживањима он је и најфотографисанији планински врх на свету.

[34] Према подацима Швајцарске државне статистичке службе, Zermatt је 1850. године имао 369 становника, а у децембру 2012. године 5.786 становника (www.bfs.admin.ch, 2013).

[35] Разлике у степену развоја планинског туризма између овог подручја и Србије су очигледне јер је укупно у свим планинским местима у Србији у 2012. години забележено 397.388 долазака туриста.

[36] По броју долазака туриста најпосећенији месеци су јул и август са преко 65.000 долазака, а највише ноћења (око 150.000 месечно) оствари се у јануару, фебруару, марту, јулу и августу.

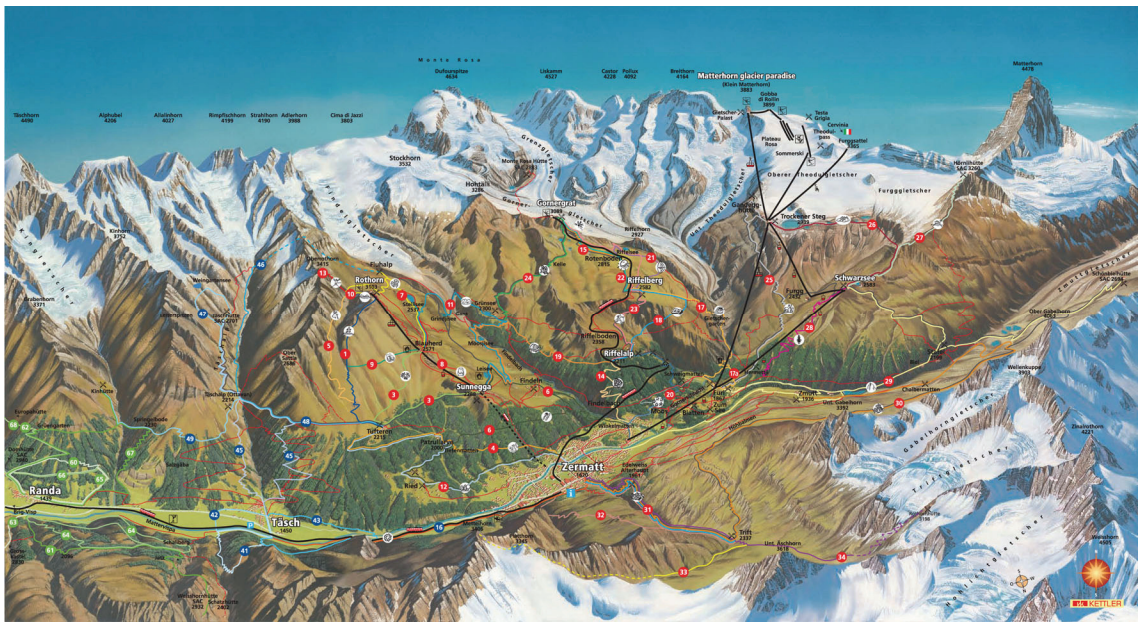
укупно 360 km алпских стаза (200 km на скијалишту Zermatt) различитих тежинских категорија, од којих је 21 km на глечеру тако да су у функцији у току целе године, са најдужом стазом од 25 km, са 38 km обележених тзв. „freeride“ стаза, са 2 специјална полигона за сноуборд, са могућношћу за тзв. „heliskiing“ – превоз хеликоптером до 4200 m н.в. у близини Монте Росе одакле је могућ „off-piste“ спуст са висинском разликом од 2.600 m, са могућностима за турно скијање, итд. Ски центар је опремљен системом за вештачко оснежавање који покрива 70% ски стаза, а опслужују га 54 инсталације за вертикални транспорт (34 у оквиру скијалишта Zermatt), међу којима је 13 гондола, као и две линије зупчасте железнице од којих је једна тунелска и иде до 2288 m н.в., а друга има крајњу станицу на 3089 m н.в. (www.gornergratbahn.ch, 2013). Укупан капацитет жичара износи 92.000 скијаша на сат, од чега 53.000 у оквиру скијалишта Zermatt (www.bluebookski.com, 2013). Зимску спортско-рекреативну понуду допуњује 15 km стаза за нордијско скијање, 70 km зимских пешачких стаза, уређена стаза за санкање дужине 1,6 km са висинском разликом од 235 m, 4 стазе за пешачење са крпљама, велико отворено клизалиште у центру насеља које поред клизања пружа могућности и за хокеј на леду, карлинг, ice-stick shooting, итд., а када временски услови дозвољавају у понуди су и летови параглајдингом са околних узлетишта.[37]



Карта 3.1: Ски центар Matterhorn (Zermatt – Cervinia) (Извор: www.zermatt.ch, 2013)

[37] Подаци да је од 2002. до 2012. године само у унапређење скијалишта уложено 336 милона CHF, од чега за висински транспорт чак 173 милона CHF, показују јасну намеру управљача да и даље развија планински туризам на највишем нивоу (www.zermatt.ch, 2013).

Летњу спорстко-рекреативну понуду, поред могућности скијања на 21 km ски стаза на глечеру, чини преко 400 km обележених планинарских и пешачких стаза, затим изванредни услови за високогорство и алпинизам, односно могућност успона на 38 врхова преко 4000 m н.в. који се налазе у непосредном окружењу међу којима је најатрактивнији Матерхорн (4478 m н.в.), планински бициклизам на једној од 6 уређених бициклистичких стаза различитих тежинских категорија укупне дужине 100 km, шумски авантуристички (адреналински) парк са великим бројем препрека, 7 зиплајнова, 32 висећа моста и др., терен за голф, отворени и затворени терени за тенис, риболов (мушчарење), kickbikes - спуштање низ планинске стазе двоточкашима сличним бициклу без педала, итд. У току летње сезоне, у функцији је поред обе линије зупчасте железнице и неколико жичара за панорамску вожњу односно за приступ скијалишту на глечеру.



Карта 3.2: Zermatt, летња туристичка карта (Извор: www.zermatt.ch, 2013)

Стандардизовани смештајни капацитети (хотели, пансиони, апартмани, планинарски домови, кампови и сл.) од којих многи имају и пратеће велнес и спа садржаје, обезбеђују максимални комфор туриста у току целе године, а ризорт поред различитих објеката јавне намене, музеја, верских и других објеката културе, има и велики број угоститељских, трговинских и других пратећих објеката и садржаја.

Zermatt је са окружењем повезан путном и железничком мрежом која омогућава да се до најближег аеродрома у Сиону стигне за око 2 часа.

Интересантна карактеристика ове дестинације је да је у самом насељу Zermatt забрањен саобраћај за путничка возила којима се може стићи само до оближњег насеља Täsch (удаљен 5 km) где је обезбеђено 2.900 паркинг места, од чега чак 2.100 у великој паркинг-гаражи у оквиру Матерхорн терминала, одакле је на сваких 20 минута могуће локалном железничком линијом стићи до центра Zermatta (www.zermatt.ch, 2013).

L'Espace Killy је једна од најпознатијих планинских туристичких дестинација у Француској, која се налази у њеном источном делу, на Савојским Алпима, у подножју два глечера: Grande Motte (са врхом на 3656 m н.в.) и Pissaillas (са врхом на 3488 m н.в.). Цео комплекс чине два туристичка центра - **Val d'Isere** и **Tignes** и више подцентара који су међусобно повезани у јединствену туристичку дестинацију. Val d'Isere је настао од неколико мањих села у високој и пространој алпској долини, где се кроз очување старог језгра главног средњег насеља на 1850 m н.в. и његовог проширења изградњом нових садржаја, формирао класичан алпски туристички центар. Други центар Tignes, фазно је развијан изнад насеља Tignes Les Brevieres (1550 m н.в.), Tignes Les Boisses (1800 m н.в.) и језера Chevril, као ново и плански грађено насеље на 2100 m н.в., око истоименог мањег језера[38].

Слика 3.6: Val d'Isere, летња панорама
(Извор: www.valdisere.com, 2013)

Слика 3.7: Tignes Val Claret, зими
(Извор: www.theskichannel.com, 2013)

Значајна карактеристика ове туристичке дестинације је то што се налази на подручју Националног парка Vanoise[39], а посебну вредност јој дају три

[38] Према подацима Националног института за статистику Француске (www.insee.fr, 2013), Val d'Isere има 1.563, а Tignes 2.178 становника (подаци се односе на 2010. годину).

[39] Национални парк Vanoise има укупну површину од 2.000 km^2, у оквиру које централна зона заштите заузима 535 km^2, а заштитна зона 1.465 km^2. У оквиру заштитне зоне налази се и 5

национална природна резервата која се налазе у њеном непосредном окружењу: Bailletaz, Grande Sassiere и Tignes-Champagny (www.parcnational-vanoise.fr, 2013).

Основу зимске понуде туристичке дестинације L'Espace Killy чини ски центар са укупно 300 km стаза за алпско скијање (159 ски стаза разврстаних у 4 тежинске категорије), које се простору од 1550 до 3450 m н.в., са 2 парка за сноубордере, са могућностима за тзв. „heliskiing“ и „freeriding“, односно изванредним условима за „off-piste“ скијање, са посебним зонама за почетнике, две посебно издвојене санкашке стазе за децу, затим са 21 km уређених стаза за нордијско скијање и биатлон које су разврстане у три тежинске категорије, итд. (www.valdinet.com, 2013). Скијалиште опслужује 96 јединица вертикалног транспорта међу којима су 2 линије зупчасте железнице и 10 кабинских жичара са укупним капацитетом од 156.000 скијаша на сат, док је систем за вештачко оснежавање је опремљен са 821 уређајем за прављење вештачког снега (www.skijanje.rs, 2013). Val d'Isere је познат и по томе што је дуги низ година домаћин такмичењу за Светски куп у алпском скијању (стазе за спуст, велеслалом и слалом и у мушкој и у женској конкуренцији).

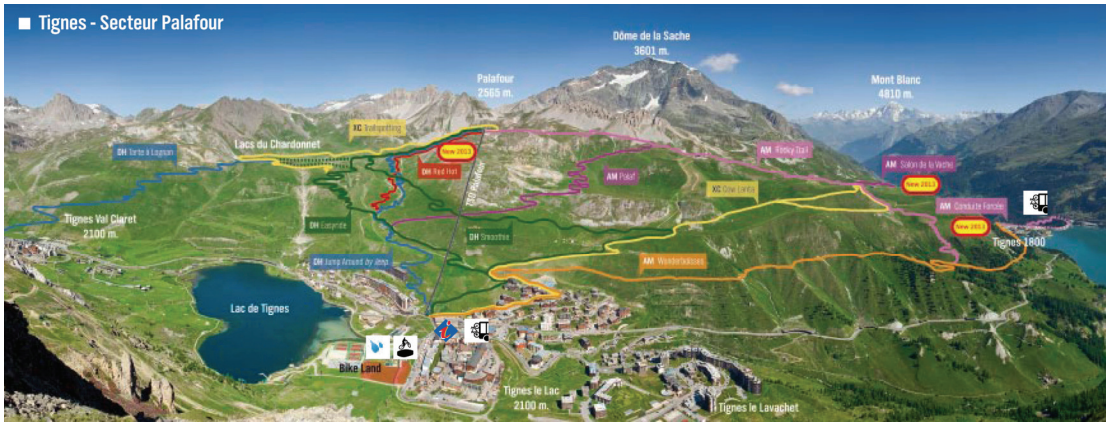
Карта 3.3: Ски центар L'Espace Killy (Val d'Isere – Tignes) (Извор: www.valdisere.com, 2013)

Осталу зимску спортско-рекреативну понуду обухватају: отворена клизалишта (од којих је једно на замрзнутом језеру у центру Tignes); вожња аутомобила и картинга на леду у оквиру посебних полигона; вожња моторних

националних природних резервата и 8 зона заштите битопа. За све зоне прописана су одговарајућа правила коришћења, уређења и понашања (www.parcnational-vanoise.fr, 2013).

санки и санки са псећом запрегом; пешачење са крпљама, планинарење, високогорство и „ice climbing“; планински бициклизам на снегу; параглајдинг и „snowkite“[40]; роњење испод леда у залеђеном језеру; различите спортско-рекреативне активности у затвореним објектима од којих је најзначајнији спортско-конгресни центар „Tignespace“[41] (Tignes), затим фитнес, велнес и спа центри са затвореним базенима у оквиру многобројних хотела, итд.

Летња спортско-рекреативна понуда је, слично као и зимска, врло обимна и изузетно разноврсна. Уређено је и обележено 36 стаза за планински бициклизам, различитих карактеристика и тежинских категорија, у укупној дужини од 150 km, док се за друмски бициклизам може користити део једне од најнапорнијих рута која се на овом подручју вози у оквиру познате трке Tour de France.



Карта 3.4: Стазе за планински бициклизам (Tignes) (Извор: www.tignes.net, 2013)

Уређене су и обележене многобројне пешачке, планинарске и високогорске стазе као и смерови за алпинизам, а постоје и одговарајући услови за кањониг, рафтинг, панорамске вожње жичарама али и хеликоптером, коришћење услуга центра за спортове на води на језеру Tignes (вожња кануа, кајака и педалина, једрење, итд.), јахање (коња и магараца), коришћење адреналинске стазе – авантуристичког парка у подцентру Les Brevieres (са 60 модула-препрека различитих тежинских карактеристика), коришћење многобројних отворених

[40] „Snowkite“ представља вожња скија (freeride, freestyle, cross-country скијање) уз помоћ посебне врсте падобрана-змаја који покреће ветар (www.tignes.net).

[41] У оквиру објекта „Tignespace“ у центру Tignes, налази се велика вишенаменска спортска хала (1.600 m^2) за рукомет, кошарку, тенис, одбојку, бадминтон и хокеј на ролерима, а која се може користити и као концертни простор, мања атлетска сала са стазом дужине 80 m и борилиштима за скок с` мотком, скок у даљ и скок у вис, простор за пењање уз зид-вештачку стену висине од 5 до 16 m, теретана, мања вишенаменска сала за сквош, џудо, мачевање, и сл., просторије за састанке (11 просторија површине од 14-188 m^2), конгресна сала са свом потребном опремом и 384 места за седење, пратећи угоститељски и сл. садржаји (www.tignespace.tignes.net, 2013).

спортских терена, голф игралишта у центру Tignes на 2100 m н.в., затим фитнес, велнес и спа центара у оквиру хотела и многих других садржаја, као и могућност коришћења већ поменутог спортско-конгресног центра „Tignespace“. Битна карактеристика летње спортско-рекреативне понуде на овом подручју је могућност скијања на глечеру Grande Motte изнад центра Tignes где је обезбеђено 20 km стаза за алпско скијање, али и парк за сноуборд, па чак и стаза за нордијско скијање (www.tignes.net, 2013). У зависности од временских услова у току године, могућност скијања у летњем периоду постоји и на глечеру Pissaillas изнад туристичког центра Val d'Isere.

Смештајни капацитети се састоје од значајног броја савремених хотела различитих категорија (од најлуксузнијих са пет звездица до јефтинијих са две звездице), пансиона, апартмана, кампова и др., а које прате одговарајући јавни и услужни објекти и садржаји.

Саобраћајна повезаност туристичких центара Val d'Isere и Tignes са окружењем остварена је квалитетним друмским саобраћајницама, растојање до најближег аутопута износи 60 km, најближа железничка станица удаљена је 30 km, док су најближи аеродроми у Шамберију (145 km), Женеви (175 km), Гренобл (215 km) и Лиону (220 km).

Schladming–Dachstein је позната планинска туристичка дестинација са целогодишњом понудом, која се налази у централном делу Аустрије, односно у западном делу Штајерске.

Слика 3.8: Шладминг, летња панорама
(Извор: www.bergfex.at, 2013)

Слика 3.9: Ски стаза изнад Шладминга
(Извор: www.terratravel.rs, 2013)

Само насеље Шладминг се налази на надморској висини од 750 m н.в., у долини реке Енс, а помиње се још у 12 веку. У дугом периоду Шладминг је био

познат као рударски центар, да би по отварању железничке пруге кроз долину Енса 1875. године, започео развој туризма на овом простору[42]. Данас је Шладминг насеље са 4.800 становника, које заједно са неколико околних насеља (Rohrmoos, Pruggern, и др.) чини туристички регион Schladming–Dachstein (www.schladming-dachstein.at, 2013).

Основу зимске спортско-рекреативне понуде ове туристичке дестинације чини ски-центар Schladming–Dachstein, који важи за један од најпознатијих и најкомплетнијих у Аустрији[43]. Ски-центар се састоји из неколико одвојених скијалишта који се простиру на надморској висини од 745 до 2.015 m, са јужне стране Шладмига, односно до 2700 m н.в. на глечеру Dachstein који се налази северно од Шладминга и долине реке Енс[44]. Скијашима је на располагању укупно 230 km стаза за алпско скијање (123 km у оквиру скијалишта Шладминг) различитих категорија и карактеристика, од којих је 2 km уређено за ноћно скијање, а чак 99% стаза је опремљено системом за вештачко оснежавање (www.schladming-dachstein.at, 2013), што је посебно значајно када се има у виду релативно мала надморска висина скијалишта. Поред тога, уређена су четири парка за сноубордере, обележене су стазе за „off-piste“, као и стазе за турно скијање, има неколико обележених и посебно уређених стаза за санкање међу којима је и стаза Hochwurzen дужине 7 km (једна од најдужих стаза ове врсте на подручју целих Алпа, са могућностима за ноћно санкање), затим стаза за сноутјубинг дужине 1 km, посебно уређено скијалиште које могу користити само деца са 5 ски-лифтова и 5 различитих ски-стаза, формиран је значајан број тзв. вртића на снегу, итд. За нордијско сијање обезбеђенео је чак 490 km стаза уз напомену да се могу користити само када има довољно природног снега. Ски центар опслужује укупно 85 жичара (44 у Шладмингу) од чега је 11 кабинских и 2 гондолске жичаре са укупним капацитетом од 103.500 скијаша на сат, а понуду скијалишта употпуњава и 97 ски-лоџева који се налазе поред стаза, са разноврсном понудом хране и пића. Осталу зимску понуду чине: неколико

[42] Први зимски спортски клуб основан је 1908. године, а први ски лифт је постављен 1953. године (www.skischladming.com, 2013).

[43] У Шладмингу је у фебруару 2013. године одржано светско првенство у алпском скијању, а дуги низ година заштитни знак овог туристичког центра је ноћна трка за Светски куп у мушком слалому, коју прати и по 50.000 гледалаца.

[44] Скијалиште Шладминг се састоји из четри повезане подцелине које се простиру на планинским ограницма Planai, Hauser Kaibling, Hochwurzen и Reiteralm, док су у окружењу скијалишта Galsterbergalm i Fageralm са јужне и Rittisberg, Dachsteingletscher, Ramsau am Dachstein и Stoderzinken са северне стране долине реке Енс.

клизалишта међу којима је и отворено клизалиште на залеђеном језеру површине 13 ха (што је једно од највећих природних клизалишта на ширем подручју) са могућностима за клизање, хокеј на леду, карлинг и сл.; око 300 km зимских стаза за пешачење, планинарење и пешачење са крпљама; вожња у кочијама-снакама; коришћење фитнес, велнес и спа садржаја у оквиру многобројних хотела; коришћење услуга новоизграђеног мултифункционалног конгресног центра у оквиру кога је и сала са 1.400 места (www.congress-schladming.at, 2013), и др.

Карта 3.5: Ски центар Schladming–Dachstein (Извор: www.skimap.org, 2013)

Иако је Шладминг познат пре свега по скијању, у летњем периоду ово подручје постаје једно од најзначајнијих и најпопуларнијих простора за планинарење и планински бициклизам у Аустрији. Више од 500 km обележених стаза за пешачење, планинарење, високогорство и алпинизам се простире на надморској висини од 750 до 2863 m н.в., са различитим нивоом тежине, различитих дужина и карактеристика – од лаких за почетнике до тешких стаза за искусније и физички спремније планинаре, и са преко 50 планинарских домова и склоништа поред стаза. Колики значај је посвећен развоју планинског бициклизма показује податак да је на подручју целог региона Schladming-Dachstein у оквиру 48 рута различитих типова и тежинских карактеристика, обележено чак 930 km стаза са укупном висинском разликом од 25.000 m (www.schladming-dachstein.at, 2013). Поред планинарења и бициклизма, летњу спортско-рекреативну понуду

чине: панорамска вожња жичарама, отворени и затворени терени за мале спортове, тенис и сквош, терен за голф, неколико авантуристичко-адреналинских паркова међу којима је и највећи парк ове врсте у Аустрији (адреналински парк Gröbming са преко 200 различитих модула-препрека), али и дечији авантуристички паркови са справама прилагођеним најмлађима, више тзв. зиплајнова од којих је „Zipline Stoderzinken“ савладава висинску разлику од 700 m са секцијама дугачким 1.500 и 1.000 m на којима се приликом спуштања достиже брзина од 65 km/h, стаза за боб на шинама дуга 1.330 m са висинском разликом од 120 m, пењање уз вештачке стене и зидове (на отвореном и у салама), више отворених и затворених базена, спа и велнес центара и аква-паркова са различитим врстама тобогана, скакаоница и сл., неколико језера уређених за пливање и спортове на води, јахање коња и магараца, куглање, стреличарство са статичним и покретним метама у виду 3Д модела животиња, кањонинг, рафтинг, параглајдинг и тандем параглајдинг, и многи други садржаји.

Слика 3.10: Gröbming адреналински парк
(Извор: www.bergfex.at, 2013)

Слика 3.11: Zipline Stoderzinken
(Извор: www.terratravel.rs, 2013)

На подручју дестинације Schladming-Dachstein, данас је туристима на располагању укупно око 30.000 лежаја у различитим категоријама и врстама смештаја. У самом насељу Шладминг има 5.500 лежаја, а у оближњем подцентру Rohrmoos 4.050 лежаја (www.schladming-dachstein.at, 2013). Поред различитих смештајних капацитета и одговарајућих пратећих угоститељских, и сл. услужних садржаја и јавних објеката, у Шладмингу и околини постоји десетак музеја са различитим поставкама и експонатима.

Шладминг има врло добар саобраћајни положај у односу на велика урбана подручја и емитивне центре у окружењу што представља значајан квалитет и развојни потенцијал. Туристички центар је за све врсте превоза лако доступан у

току целе године, а удаљен је око 90 km од Салцбурга, 170 km од Граца, 220 km од Минхена и око 280 km од Беча. Најближи аутопут је на растојању од 25 km ка западу, односно 55 km ка истоку, а кроз само насеље пролази железничка пруга са више директних линија за Салзбург, Грац, Линц и Беч. У свим претходно наведеним урбаним центрима постоје аеродроми који омогућавају и туристима из удаљених крајева да за релативно кратко време стигну до ове туристичке дестинације.

Vail (Вејл) је један од најпозантијих и најзначајнијих планинских туристичких центара у САД. Налази се на обронцима Стеновитих планина, у савезној држави Колорадо. Изградња туристичког центра започета је 1962. године у тада ненасељеној долини Вејл, а већ у децембру исте године отворена је прва туристичка сезона када је пуштена у рад прва гондола у САД као и два ски лифта који су били у власништву Шумске управе САД-а (United States Forest Service). Како се и данас туристички центар Вејл налази на подручју које је под контролом Шумске управе САД-а (подручје White River National Forest[45]), сви развојни планови, оперативни зимски и летњи планови и програми, планови изградње и уређења и сл., у обавези су да на годишњем нивоу добију одговарајуће сагласности и дозволе од федералних власти (www.fs.usda.gov, 2013). Данас насеље Вејл има око 5.000 сталних исто толико повремених становника, налази се на надморској висини од 2450 до 2500 m н.в., у истоименој долини поред трасе националног аутопута бр. 70 (www.vailgov.com, 2013).

Основу зимске спортско-рекреативне понуде представља ски-центар који се састоји из три повезана скијалишта (The Front Side of Vail, Back Bowls и Blue Sky Basin), простирући се на надморској висини од 2475 до 3427 m н.в., и који има 193 стазе различитих тежинских карактеристика за алпско скијање и сноуброд, са укупном површином стаза од 2.141 ha, од чега је на 158 ha постављен систем за вештачко оснежавање[46], 3 парка са различитим елементима за сноубордере, великим површинама за „freeriding“ и „off-piste“ скијање, 17 km стаза за нордијско скијање, итд. Ски-центар опслужује систем од 31 жичаре, међу којима су и две гондоле (са 10 и 12 места). Укупан капацитет система вертикалног транспорта

[45] Подручје White River National Forest је установљено 1891. године, а данас обухвата површину од 9.300 km^2. На овом подручју се налази 8 резервата природе, 12 ски-центара, 10 планинских врхова преко 4200 m н.в. и преко 3.000 km шумских сервисних путева (www.fs.usda.gov, 2013).

[46] Због релативно велике надморске висине на којој се ски-центар налази (од 2475 до 3427 m н.в.), као и значајних количина снежних падавина на овом подручју, природног снега најчешће има довољно на свим стазама.

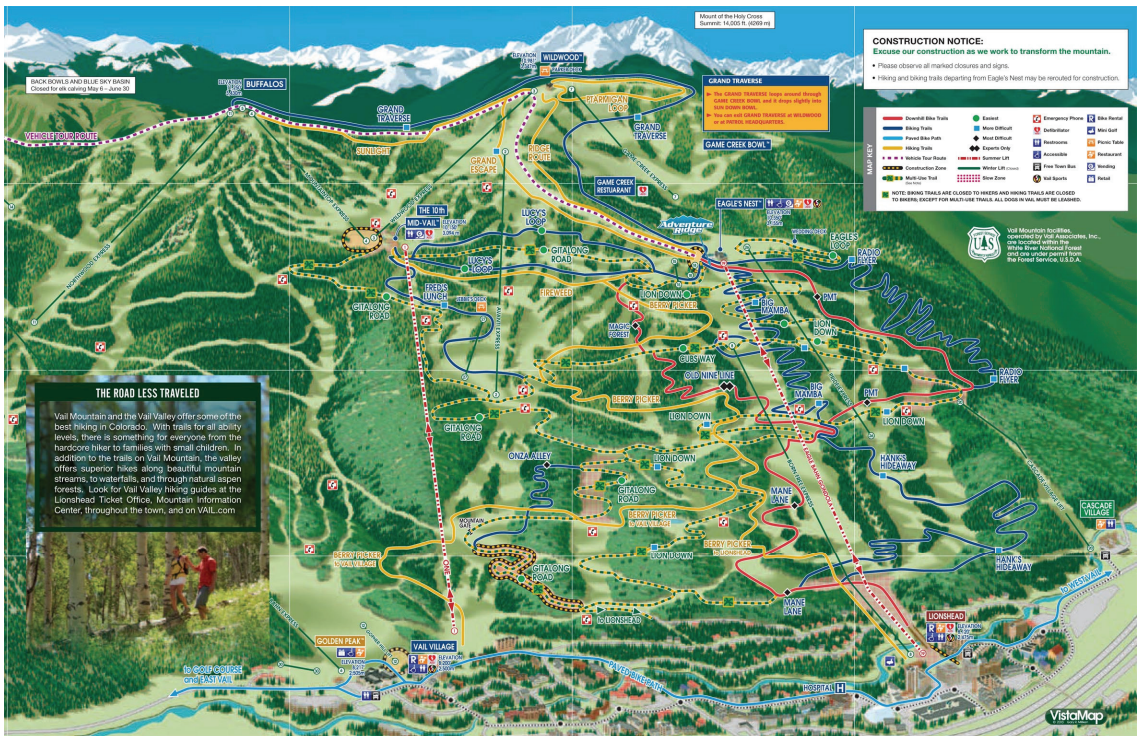
износи 54.963 скијаша на сат. Претходно наведени садржаји чине Вејл највећим појединачни ски-ризортом у САД и другим највећим ски-ризортом у Северној Америци (после центра Whistler-Blackcomb у Канади)[47]. Осталу зимску спортско-рекреативну понуду чине: тјубинг стаза за децу и одрасле са могућностима ноћне вожње; два клизалишта (отворено и затворено) за уметничко и рекеративно клизање, као и хокеј на леду; вожња моторних санки, вожња санки са псећом запрегом, вожња у санкама-кочијама са коњском запрегом; „ski biking“ за децу и одрасле; вожња дечијих моторних санки; пешачење са крпљама, итд., а после активности на снегу туристима су на располагању многобројни фитнес, велнес и спа центари (www.vail.com, www.vail.travel, 2013).

Карта 3.6: Скијалиште „The Front Side of Vail“ (Извор: www.vail.travel, 2013)

Озбиљнији развој летње туристичке и спортско-рекреативне понуде у Вејлу је покренут почетком 80-тих година 20. века, тако да је данас ово туристичка дестинација са развијеном целогодишњом понудом. Поред панорамске вожње гондолама, које омогућавају и превоз бицикала за спуст десетинама километара посебно уређених и различито категорисаних стаза за планински бициклизам, ту су и многобројне пешачке и планинарске стазе за све врсте корисника, стазе за високогорство и могућност успона на неки од околних врхова високих преко 4000 m н.в., као и посебно уређене стазе за планинско

[47] Да овај ски-центар задовољава све потребне савремене услове за врхунско скијање, показује и одлука Међународне скијашке федерације да се светско првенство у алпском скијању 2015. године одржи управо у Вејлу (www.vailbeavercreek2015.com, 2013).

трчање у укупној дужини преко 80 km са укупном висинском разликом од преко 5.000 m, затим око 100 km путева за друмски бициклизам, међу којима је и стаза дужине 11 km са 600 m висинске разлике за физички спремније бициклисте, игралишта за голф, тенис и друге спортове на отвореном и у спортским салама (безбол, кошарка, одбојка, фудбал, футсал, софбол, гимнастика и др.), јахање коња, рафтинг, кањониг, лов и риболов (мушичарење), параглајдинг, летење балоном, посета природњачком центру и алпској ботаничкој башти[48], различите активности у авантуристичком центру „Ridge at Vail“ који се налази на крајњој станици „Eagle Bahn“ гондоле на надморској висини од 3050 m (пењање уз вештачке стене и зидове, зиплајн, висећи мостови и препреке, мини голф, диск голф), као и многобројне друге активности и садржаји у самом насељу и ближем и даљем окружењу (www.vail.com, www.vail.travel, www.visitvailvalley.com, 2013).



Карта 3.7: Вејл, летња туристичка карта (Извор: www.vail.com, 2013)

Смештај у Вејлу је могућ у преко 150 различитих врста смештајних објеката, почев од луксузних хотела највећих светских ланаца (Ritz-Carlton, Four Seasons и сл.) са отвореним и затвореним базенима, велнес, спа, фитнес и другим спортско-рекреативним и пратећим садржајима, преко средњих и мањих хотела

[48] Алпска ботаничка башта „Betty Ford“ се налази у Вејлу на 2514 m н.в.. То је ботаничка башта на највећој надморској висини у САД (www.vail.com, 2013).

до апартмана и породичних вила са основним садржајима. Многобројни угоститељски и трговински центри, различити културни (биоскопи, позориште, галерије, музеји, итд.) и образовни (Walking Mountains Science Center, Vail Nature Center, Alpine Arts Center) објекти и садржаји на располагању су туристима током целе године.

Слика 3.12: Вејл, планинарске стазе
(Извор: www.neighbors.denverpost.com, 2013)

Слика 3.13: Вејл, тјубинг стазе
(Извор: www.flickr.com, 2013)

Саобраћајну повезаност са окружењем Вејл остварује преко националног аутопупа бр. 70 (Interstate 70), који пролази поред самог насеља и повезује ову туристичку дестинацију са Денвером који је најближи велики урбани центар у окружењу (160 km источно од Вејла). Најближи аеродром је Eagle County који се налази на 55 km западно од Вејла, док је најближи међународни аеродром у Денверу удаљен око 190 km. Када је у питању локални саобраћај, Вејл је познат по томе што је на подручју туристичког центра омогућен бесплатан јавни аутобуски превоз за све кориснике. Поред тога, туристима и посетиоцима је на располагању 9 јавних паркиралишта, као и велики број наменских паркинг простора уз смештајне капацитете, спортске, комерцијалне и сл. садржаје, који у потпуности задовољавају потребе туристичког центра (www.vaileventparking.com, 2013).

Имајући у виду приказане карактристике актуелног стања развоја планинског туризма у свету и Европи, као и опште трендове социјално-економског развоја и кретања на глобалном нивоу, могу се формулисати **опште тенденције развоја планинског туризма**:

– Унапређење зимске спортско-рекреативне понуде кроз прилагођавање класичних зимских спортова средовечној и старијој клијентели која све више

доминира, затим кроз формирање нове спортске и забавне понуде за делимично опадајуће млађе туристе у виду уређења објеката и полигона за екстремне спортове, авантуризам и сл. у комбинацији са забавним садржајима, као и кроз реаговање на климатске промене формирањем скијалишта на већим висинама, увођењем система за вештачко оснежавање са изградњом малих хидроакумулација, регулисањем водотокова, заштитом шума, итд.;

– Значајно унапређење и увећање летње спортско-рекреативне понуде кроз формирање великог броја све разноврснијих и атрактивнијих објеката и садржаја где због све већег техничко-технолошког напретка само машта, капацитетет простора и финансијска средства представљају ограничење, уз обогаћивање све значајнијим садржајима еко-, етно- и туризма посебних интереса, а затим и туринг и специфичног туризма, што подразумева уређење и заштиту природних вредности, сеоског градитељства, бројних полигона и стаза за активности посебних интереса и др.;

– Побољшање саобраћајне повезаности планинских дестинација са емитивним урбаним регионима кроз обнову железничког саобраћаја за тзв. средња путовања (унапређење међународних и националних мрежа али и изградња планинске железнице), као и све значајније повезивање са удаљеним тржиштима кроз коришћење ценовно све повољнијег авио саобраћај за тзв. далека путовања, уз обезбеђење боље доступности постојећих и изградњу нових аеродрома;

– Заштита, уређење и презентација до сада мање познатих или непознатих природних и етно-културних вредности, као поузданих мотива будуће туристичке тражње, уз посебну оријентацију на конзервацију и реконструкцију значајних културних добара као туристичких мотива;

– Растући утицај монополизације екстерних носилаца туристичког развоја на туристичку изградњу смештаја и других приватних садржаја – ланци хотела, туристичке корпорације и др., који „гуше“ конкуренцију малих и средњих предузимача из локалне и регионалне средине, што може допринети стандарду али не и привлачности понуде (Дабић Д., 2011:223);

– Јасна стандардизација смештаја уз промену и обогаћивање структуре и квалитета смештаја (претходно заступљену доминацију хотела преузимају апартмани различитих облика коришћења, туристички станови, пансиони и сл. објекти стандардизованог квалитета), све наглашенији развој приступачности

јавних садржаја, али и све веће прилагођавање садржаја захтевима одрживог развоја и заштите, прихватање критеријума капацитета простора у планинским подручјима, све већа заштита вода, унапређење коришћења алтернативних и обновљивих извора енергије, комплетност и територијална свеобухватност комуналне и техничке инфраструктуре, итд.

Најзначајнија **ограничења у даљем развоју планинског туризма** на глобалном нивоу представљају пре свега претње у виду климатских промена које условљавају подизање доње снежне границе, топљење глечера, регресивне промене флоре и фауне, већу учесталост временских непогода и сл., затим растућа конкуренција тематских паркова са вештачком целогодишњом понудом независном од временских прилика и промена, а који се формирају непосредно уз велике емеитивне центре, као и због све значајнијих ограничења због посвећивања веће пажње заштити природе и увођењу строжијих режима заштите.

Ипак, може се закључити да, глобално гледано, **планински туризам у свету и Европи има повољне перспективе**, јер ће туристички токови ка планинама бити све интензивнији (Јовичић Д., 2009:135). Предности које планине имају у односу на друге дестинације, а пре свега у односу на приморски туризам, манифестују се у могућностима подједнако квалитетног развоја и зимске и летње туристичке сезоне, њиховој релативно мањој удаљености од великих урбаних зона односно туристичких дисперзива, растућим потребама и све развијенијим навикама за одмором и рекреацијом у континенталним и ближим туристичким центрима, све приступачнијим ценама, у разноврсности комплексних мотива које планински туризам нуди, могућностима за директан аутентични и авантуристички контакт са природом, и сл.

3.1.3. Развој планинског туризма у земљама у окружењу

У оквиру овог одељка, анализира се развој планинског туризма и планинских туристичких центара (актуелно стање уз мањи осврт на историјат развоја) у Црној Гори, Босни и Херцеговини, Македонији, Хрватској, Бугарској и Румунији као основним конкурентима планинских туристичких дестинација у Србији, које са условима развоја у Србији поред географске близине имају сличности и због транзиционог периода у коме се налазе последњих двадесетак година.

Црна Гора, иако доминантно планинска земља, има знатно развијенији приморски од планинског туризма. На нешто мање од 300 km обале Јадранског мора која припада Црној Гори, према подацима Завода за статистику Црне Горе, остварује се преко 90% целокупног туристичког промета у овој земљи. Тако је 2011. године од укупно 1.373.454 долазака туриста, чак 1.245.340 или 90,67% остварено у приморским местима, док је само 49.184 или 3,58% долазака туриста забележено у неком од планинских туристичких центара[49]. Подаци о броју ноћења показују још већу доминацију приморског туризма јер је од укупно остварених 8.493.955 ноћења у 2011. години чак 96,79% остварено у приморским местима, а само 107.506 или 1,27% у планинским местима Црне Горе. Ако се има у виду податак да је исте 2011. године, према подацима Републичког завода за статистику Србије, већ на Дивчибарама остварено више ноћења (128.897) него у свим планинским местима Црне Горе заједно, може се закључити да је и поред изванредних природних услова и потенцијала, планински туризам у Црној Гори неразвијен.

Најзначајније планинске туристичке дестинације у Црној Гори су Дурмитор са туристичким центром на Жабљаку, Бјеласица са туристичким центром у Колашину, као и Проклетије са изузетним потенцијалима али и без формираног туристичког центра и заокружене туристичке понуде. Поред ових, у оквиру планинских подручја Црне Горе формирани су и многи мањи туристички центри или боље речено локалитети, као што су Ловћен са Његошевим маузолејом и другим културно-историјским и природним знаменитостима у непосредном окружењу, ски центар Локве код Берана, ски центар Вучје у општини Никшић, Веруша у општини Подгорица, Косаница код Пљеваља, итд.

Дурмитор са главним туристичким центром на Жабљаку, градском насељу које се налази на 1450 m н.в. и које је окружено са 23 планинска врха са висином од преко 2200 m н.в., са 18 планинских ледничких језера и кањоном реке Таре, најдубљим у Европи, је најразвијенија планинска туристичка дестинација у Црној Гори. На овом подручју је још 1952. године проглашен Национални парк „Дурмитор“, укупне површине 39.000 ха, на надморској висини од 500 до 2.523 m. Уважавајући значај овог подручја, UNESCO га 1980. године ставља на Листу Светског природног и културног наслеђа (www.nparkovi.me, 2013). У непосредној околини Жабљака постоји више ски-стаза за рекреативно скијање, алпске и

[49] Подаци преузети из Статистичког годишњака за 2012. годину, Завод за статистику Црне Горе.

нордијске дисциплине које су опремљене жичарама и ски-лифтовима. Најзначајнија је стаза „Савин кук“ која се налази се на падинама испод истоименог врха, на 5 километара од Жабљака, са највишом котом на 2010 m н.в. и висинском разликом од 800 метара. Поред зимског, на Дурмитору је развијен и летњи туризам и то пре свега у виду великог броја планинара који користе више од 20 обележених и велики број необележених планинарских и високогорских стаза које могу задовољити све категорије корисника, од рекреативаца до врхунских алпиниста[50], а све се више развија и (планински) бициклизам. Специфичност Дурмитора чини и могућност скијања у летњем периоду на снежнику „Дебели намет“ на локалитету „Велика калица“, где се сваке године у јулу месецу одржава традиционално такмичење у слалому[51]. Ипак, иако је једна од две најразвијеније планинске туристичке дестинације у Црној Гори, на Дурмитору ни приближно нису искоришћене могућности и постојећи потенцијали за развој туризма.

Слика 3.14: НП „Дурмитор“
(Извор: Д. С. Ђорђевић, јули 2008)

Слика 3.15: Ски стаза „Савин кук“
(Извор: www.cdm.me, 2013)

Бјеласица са туристичким центром у Колашину, спада у најразвијеније планинске туристичке дестинације у Црној Гори. Због изузетних природних реткости, на делу овог подручја, 1952. године проглашен је национални парк „Биоградска гора“ у површини од 5.650 ha са прашумским резерватом који захвата 1.600 ha. Национални парк се простире на надморским висинама од 832 до

[50] Последњих година Дурмитор је постао врло популарна планинарска дестинација за многобројне иностране туристе - планинаре од којих су најзаступљенији Чеси, Словаци, Словенци, Немци, Италијани, уз традиционално значајно присутне туристе из Србије и Босне и Херцеговине.

[51] Дурмитор је једина туристичка дестинација у Европи јужно од Алпа, која има могућност летњег скијања на природном снегу. Ипак, то може бити само мања атракција јер масовно коришћење овог локалитета није могуће због ограничене величине и нарушавања природног режима.

2139 m н.в., са више планинских глечерских језера од којих је најпознатије Биоградско (www.nparkovi.me, 2013) Главни носилац понуде зимског туризма на овом подручју је ски центар „Бјеласица“ на Језеринама који је од Колашина удаљен 8,5 km. Ски центар се налази на надморској висини од 1.420 до 1.880 m, а нагиб ски стаза на појединим деловима достиже 60 степени. Укупна дужина стаза је око 30 километара, са укупним капацитетом свих жичара од око 6.300 скијаша на сат. Стазе и техничка опремљеност ски центра омогућавају да се истовремено скија више од 10.000 скијаша (www.skijanje.rs, 2013). Компаративна предност ове туристичке дестинације је добра саобраћајна повезаност са окружењем (магистрални пут Подгорица – Бијело поље, железничка пруга Београд – Бар, итд.), али слично као и код Дурмитора потенцијали овог попдручја су знатно већи од искоришћених.

Слика 3.16: НП „Биоградска гора“ (Извор: www.nparkovi.me, 2013)

Карта 3.8: Ски центар Бјеласица - Језерине (Извор: www.adriatravel.me, 2013)

Проклетије које се простиру на територији Црне Горе, Албаније и Србије (АП Косово и Метохија) представљају једну од најзначајнијих потенцијалних планинских туристичких дестинација у целој југоисточној Европи. Огромни природни потенцијали овог подручја су такорећи потпуно неискоришћени и тек се у даљој перспективи може очекивати озбиљнији развој туризма. У црногорском делу Проклетија, на територији општине Плав 2009. године је проглашен Национални парк „Проклетије“, површине 16.630 ha. Развој туризма у овом крају је тек у зачетку, а само кроз озбиљне дугорочне пројекте који укључују прекограничну сарадњу наведених држава може се постићи напредак у овој области. У актуелном стању, поред недостатака смештајних капацитета и неодговарајуће туристичке и комуналне инфраструктуре, најзначајнији проблем црногорских Проклетија је врло лоша саобраћајна повезаност са окружењем.

Слика 3.17: НП „Проклетије“
(Извор: Д. С. Ђорђевић, октобар 2011)

Слика 3.18: Проклетије, долина Грбаје
(Извор: Д. С. Ђорђевић, јуни 2009)

Основни фактори, који су утицали и још увек утичу на недовољан развој планинског туризма у Црној Гори су:[52]

1) Недовољно развијена саобраћајна и комунална инфраструктура. Основну развојну препреку представља недовољно развијена саобраћајна инфраструктура. Будућа изградња као и обнова постојеће саобраћајне инфраструктуре основа је даљег развоја. Битни инфраструктурни проблеми повезани су и са ниским нивоом изграђености комуналне и техничке инфраструктуре, а један од највећих проблема представља повремена несигурност у снабдевању планинских подручја електричном енергијом.

2) Расељавање становништва. Други проблем са којим се суочавају пре свега општине у северној Црној Гори представља врло слаба демографска слика. Наиме, висока стопа исељавања становништва у овом региону забележена у последњих двадесетак година посебно је изражена у сеоским подручјима, где све више доминира старо становништво.

3) Недостатак образованих и стручних кадрова. Битан развојни проблем је недостатак стручних и образованих кадрова, који је изражен на нивоу целе Црне Горе, а посебно у њеним најмање развијеним регионима.

4) Туристичка супра и инфрастуктура у врло лошем стању. Туристички смештајни капацитети које планинска подручја Црне Горе могу да понуде или су недовољни или се налазе у врло лошем стању. У циљу даљег развоја потребно је реновирати постојеће и изградити нове капацитете, али и обезбедити одговарајућу

[52] *Program razvoja planinskog turizma u Crnoj Gori*, Međunarodni institut za turizam Ljubljana, Podgorica (2005).

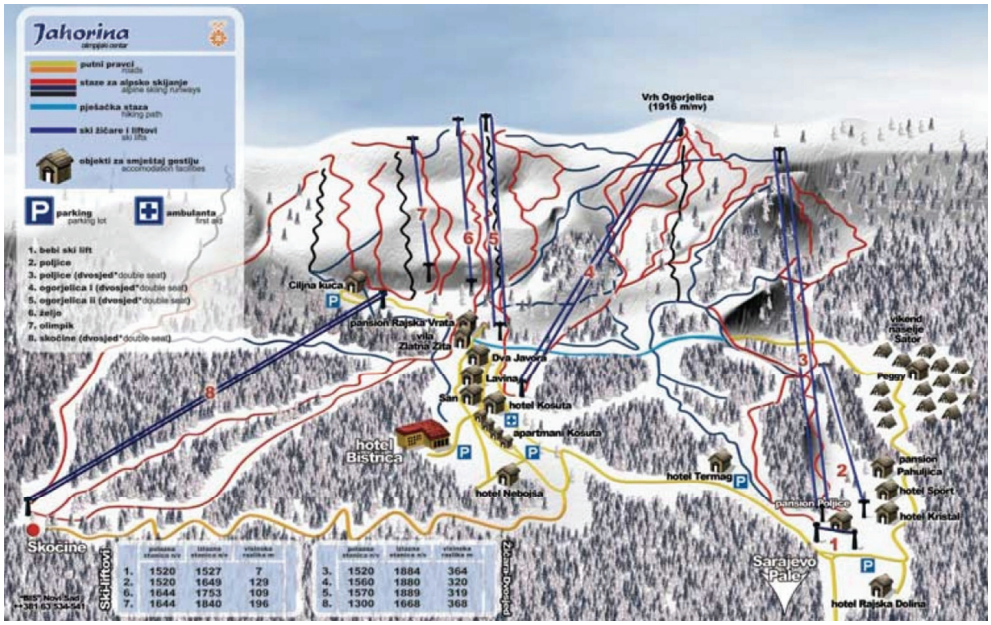
туристичку инфраструктуру јер је постојећа, слично као и код смештајних капацитета, недовољна и/или у врло лошем стању.

У Сарајеву, главном граду **Босне и Херцеговине**, одржане су 1984. године 14. Зимске олимпијске игре. За потребе овог, највећег светског такмичења у зимским спортовима, изграђени су многобројни нови и уређени постојећи спортски, смештајни, туристички, инфраструктурни и др. објекти у самом граду (ледена дворана и клизалиште), као и на околним, олимпијским планинама Јахорини и Бјелашници (стазе и пратећи садржаји за алпско скијање), Игману (стазе за нордисјко скијање, ски скакаонице) и Требевићу (боб и санкашка стза). Саме зимске олимпијске игре које су овај крај учиниле познатим широј светској јавности, као и наведени објекти и пратећи садржаји, у наредном периоду су омогућили значајан развој планинског туризма на овом подручју[53]. Међутим, само осам година по одржавању игара, на овом подручју је букнуо грађански рат, чиме је даљи развој планинског туризма за дуже време заустављен. У савременим условима, многи објекти и садржаји су обновљени, али је развој планинског туризма у Босни и Херцеговини и даље значајно испод могућности и потенцијала које постојећи услови пружају.

Јахорина се налази у југоисточном делу Босне и Херцеговине, пружајући се од северозапада ка југоистоку са највишим врхом Огорјелица (1916 m н.в.). Дужина масива Јахорине износи 25-30 km а ширина 5-15 km. Изванредна конфигурација терена, обиље квалитетног снега и погодни климатски услови чине ову планину врло интересантном за развој туризма (Turistički Master plan za Jahorinu, 2007:7). Иако је пуну афирмацију Јахорина добила кроз одржавање 14. Зимских олимпијских игара 1984. године, када су на њеним падинама одржана такмичења у алпским дисциплинама за жене, развој туризма је започет још крајем 19. и почетком 20. века, када 1878. године Аустроугарска буржоазија овде гради ловачку кућу са мањим смештајним капацитетима, да би нешто касније на истом месту био изграђен дом „Романија“ са 60 лежаја. Први хотел на Јахорини је изграђен 1923. године (хотел „Шатор“ са 70 лежаја), а затим и 1926. године Дом армије са 80 лежаја (www.oc-jahorina.com, 2013). Данас је туристички центар на Јахорини, који је од Сарајева удаљен 30-так km, а од Пала 15 km, најзначајнији и

[53] Зимске олимпијске игре су за већину места у којима су одржане биле значајан подстицај за развој планинског туризма и планинских подручја уопште, о чему је било говора у посебном делу овог рада о историјату развоја планинског туризма у Европи и свету – 1. ЗОИ у Шамонију 1924., 2. ЗОИ у Сен Морицу 1928., 3. ЗОИ у Лејк Плесиду 1932. године, итд., учиниле су да су ова места и данас познате и развијене туристичке дестинације.

најразвијенији планински туристички центар у Босни и Херцеговини. Смештајни капацитети се састоје од већег броја викенд кућа, апартмана и пансиона као и неколико савремених хотела. Скијалиште има преко 20 km уређених стаза за алпско скијање које се налазе на надморској висини од 1200 до 1890 m, и од којих део има инсталације за вештачко оснежавање, као и могућност ноћног скијања, док нордијски центар „Двориште“ има уређене стазе од 2,5 до 5 km за нордијско скијање са централним стадионом и стрелиштем за биатлон (www.skijanje.rs, 2013). Летња туристичка понуда (затворени базени, планинарење, планински бициклизам, итд.) заостаје за зимском што се огледа и у мањем туристичком промету у том периоду. Укупно гледано, иако се туризам на Јахорини знатно „опоравио“ од ратних дешавања[54], могућности и потенцијали нису довољно искоришћени, тако да туристички промет заостаје за значајнијим планинским туристичким центрима у региону.



Карта 3.9: Ски центар Јахорина (Извор: www.skijanje.rs, 2013)

Бјелашница се налази у средишном делу Босне и Херцеговине, југозападно од Сарајева од кога је удаљена 30-так километара. У току 14. Зимских олимпијских игара 1984. године, на Бјелашници су одржана такмичења у алпским дисциплинама за мушкарце. Прва жичара пуштена је у рад 1983. године, тако да ова планина нема дугу традицију скијања. Данас ски центар располаже са 10,5 km

[54] Иако на овом подручју није било директних војних сукоба, доста објеката у току рата је девастирано због неодговарајућег одржавања, боравка војске и/или избеглица итд.

стаза опремљених одговарајућим системом жичара, део стаза је оспособљен за ноћно скијање, а у току су радови на постављању инсталација за вештачко оснежавање. Скијалиште се простире од Бабиног дола на 1250 m н.в. до самог врха планине на 2067 m н.в. (www.bjelasnica.ba, 2013). Због специфичних климатских карактеристика (врло ниске температуре, велика количина снега, ветрови великих брзина, и сл.) на врху Бјелашнице је још 1894. године изграђена метеоролошка станица. Поред ски стаза са пратећом инфраструктуром, изграђени су и различити смештајни и угоститељски капацитети, као и велики паркинг простор у Бабином долу који има капацитет од 800 места (www.zoi84.ba, 2013). Летња туристичка понуда, као и на већини планина у Босни и Херцеговини, ограничена је на пешачење – планинарење, бициклизам, спортске активности на теренима за мале спортове и сл., тако да је број туриста у овој половини године значајно мањи у односу на зимску сезону.

Карта 3.10: Ски центар Бјелашница (Извор: www.zoi84.ba, 2013)

Игман се уздиже непосредно уз Сарајевско поље и са својом надморском висином од 1200 до 1500 m и планинском климом која зими омогућава квалитетно бављене зимским спортовима, а лети изванредне услове за климатски туризам, представља значјан потенцијал за развој планинског туризма. За потребе 14. зимских олимпијских игара на Игману, на Великом пољу изграђене су стазе за биатлон са средиштем које је било једно од најмодернијих те врсте у свету, као и стазе за нордијско скијање са тренинг стазама у укупној дужини од готово 60 km, са комплетном инфраструктуром и пратећим објектима. Данас се може користити око 30 km ових стаза а већина пратећих објеката је значајно девастирана. На

Малом пољу изграђене су 70 и 90-метарска ски скакаоница са свом потребном пратећом инфраструктуром. Данас скакаонице нису у функцији. Такође, изграђен је и низ смештајних и других пратећих објеката од којих се посебно истиче тренутно девастирани хотел „Ски“ као и девастирани хотел „Игман“ (www.zoi84.ba, 2013). На Игману данас фунционишу стазе за алпско скијање у дужини од око 2 km које углавном користе рекреативци. За само 10-15 година због ратних дешавања, Игман је од перспективног планинског и спортског туристичког центра са значајним капацитетима за међународна такмичења, постао планина на којој нема много туриста.

Слика 3.19: Игман - скакаонице
(Извор: www.skijanje.hr, 2013)

Слика 3.20: Адреналински парк на Влашићу
(Извор: www.ekapija.ba, 2013)

Влашић је планина која доминира средњом Босном, са највишим врхом Паљеник на 1943 m н.в.. Туристички центар се развија на локалитету Бабановац који се налази на надморској висини од 1260 m, где је још седамдесетих година 20. века изграђена 90 метарска ски скакаоница на којој су се одржавала међународна такмичења[55]. У истом периоду уређено је више ски стаза (око 15 km) са пратећим смештајним и другим туристичким капацитетима тако да је Влашић већ у том периоду био један од најзначајнијих ски центара у тадашњој СФРЈ. У периоду одржавања 14. олимпијских игара у Сарајеву, Влашић је имао статус „Резервног аклиматизационог спортског центра“ (www.skijanje.ba, 2013). Данас овај ски центар располаже са 10,5 km уређених ски стаза од којих је на појединим повремено омогућено и ноћно скијање уз вештачко оснежавање по потреби. У

[55] Ски скакаоница на Влашићи је данас у неупотребљивом стању. Очекује се њена реконструкција и обнова како би се ставила у функцију.

Бабановцу је изграђен већи број викенд објеката, пансиона и апартмана као и неколико савремено опремљених хотела са пратећим садржајима. У летњим условима, заступљено је планинарење, планински бициклизам (обележене и по тежини разврстане бициклистичке стазе), а да се све већа пажња поклања летњој туристичкој понуди, потврђује и формирање „адреналинског парка" са бројним садржајима[56].

Национални парк „Козара" обухвата централни део планине Козаре. Основан је 1967. године у површини од 3.910 ha, а у циљу заштите бројних културно-историјских споменика (пре свега из Другог светског рата), природних лепота и других знаменитости овог подручја, као и ради унапређења туризма и стварања повољних услова за одмор и рекреацију (www.npkozara.com, 2013). Поред монументалног меморијалног комплекса на Мраковици, на овом подручју су изграђени мањи смештајни капацитети са пратећим садржајима, обележене су бројне пешачке стазе, а уређене су и две ски стазе које су опремљене системом за оснежавање вештачким снегом и расветом за ноћно скијање.

Национални парк „Сутјеска", основан 1962. године, простире се на подручјима општина Фоча и Гацко, укупне површине 17.350 ha и обухвата заштићено подручје Сутјеске, строги природни резерват прашуме Перућица, делове планина Маглић, Волујак и Зеленгора (www.npsutjeska.net, 2013). Некада изузетно посећен због познатог меморијалног комплекса на Тјентишту, посвећеног дешавањима у Другом светском рату, данас је у туристичком смислу прилично запостављен[57].

Купрес је планинска туристичка дестинација на 1250 m надморске висине са оштром планинском климом и готово 5 месеци под снегом, а традиционално је одредиште за скијаше рекреативце, посебно привлачно и лако доступно туристима са подручја Далмације и Херцеговине. Постоје два скијалишта, Стожер-Врана са 4,5 km ски стаза на надморској висини од 1300 до 1758 m н.в. и ски центар Чајуша са 13,5 km ски стаза које су опремљене инсталацијама за

[56] Адреналински парк у близини Бабановца отворен је у летњој сезони 2013. године, а поред „авантуристичке висинске шетње кроз дрвеће" садржи и пратеће садржаје - пешачке и бициклистичке стазе, спортске терене, базен за пецање, затворени базен и спа центар итд. (www.eko-fisvlasic.ba, 2013).

[57] У оквиру НП „Сутјеска" налази се највиши врх Босне и Херцеговине (и Републике Српске), Маглић висок 2386 m, као и делови других атрактивних планина Зеленгора и Волујак које са суседним Биочом, Трновачким Дурмитором и др. имају велики број атрактивних планинарских стаза које привлаче велики број планинара. Како се све ове планине, као и сам НП „Сутјеска" налазе у граничном појасу са Црном Гором, за успешан развој планинског туризма на овом подручју неопходни су озбиљнији пројекти прекограничне сарадње ових земаља.

вештачко оснежавање и расветом за ноћно скијање (www.skijanje.rs, 2013). Лети је понуда на Купресу такође интересантна за све љубитеље чисте нетакнуте природе и активног одмора са понудом која укључује параглајдинг, планинарење, лов, јахање, бициклизам, итд.

Поред наведених планинских туристичких центара, у Босни и Херцеговини функционише више локалитета на којима се са више или мање успеха развија зимски и/или летњи планински туризам. Када се сумира претходно изнето, може се закључити да је, без обзира на тешке и негативне последице условљене грађанским ратом деведесетих година 20. века, ниво развоја планинског туризма у Босни и Херцеговини још увек далеко испод могућности и потенцијала које пружају природни (изузетна планинска подручја) и створени (садржаји и објекти грађени за потребе ЗОИ и „имиџ“ који доноси одржавање овакве манифестације) услови.

У **Македонији**, која је претежно планинска земља, слично као и у претходно разматраним државама, развијеност планинског туризма није у складу са природним условима и потенцијалима који постоје. Према подацима Државног завода за статистику Републике Македоније[58] у току 2012. године у свим планинским местима у овој земљи забележено је 68.809 долазака туриста који су остварили укупно 144.293 ноћења[59]. Упоређујући ове податке са бројем туриста у Србији исте године, долази се до закључка да је укупан број туриста у планинским местима Македоније приближан броју туриста који посете Копаоник, а да је број остварених ноћења тек нешто већи од броја остварених ноћења на Дивчибарама, док су Тара, Копаоник и Златибор далеко изнад овог броја.

Најпознатији планински туристички центар у Македонији је Попова Шапка која се налази на Шар планини, 18 km од Тетова и 53 km од Скопља, на надморској висини од 1700 m. На овом подручју је још 1934. године изграђен први планинарски дом, а данас постоји више хотела, већи број одмаралишта, пансиона, планинарских домова и сл., као и викенд насеље са око 500 кућа (www.saraski.com.mk, 2013). Ски центар данас има око 20 km уређених стаза од којих три задовољавају критеријуме FIS–а и на којима се сваке године одржава

[58] *Туризам во Република Македонија 2008-2012*, Република Македонија, Државен завод за статистика, Скопје (2013:16).

[59] Када се разматра број туриста у планинским местима у Македонији, мора се напоменути да (према методолошком упутству надлежног Државног завода за статистику) у тај број не спадају и туристи који бораве у туристичким местима на обалама језера, иако се многа од њих налазе на надморским висинама од преко 500 m н.в., а од којих је најпознатије Охридко језеро на 695 m н.в..

међународни Шарпланински куп у слалому и велеслалому. Скијалиште се простире на надморској висини од 1100 до 2500 m, а познато је и по изванредним теренима за скијање/сноубординг ван уређених стаза. До 2001. године функционисала је и гондола дужине 7 km која је повезивала Тетово и Попову Шапку. Летња понуда је слабија и састоји се углавном од пешачких, планинарских и високогорских тура. Имајући у виду природне потенцијале овог дела Шар планине, као и релативну близину већих градских центара (Тетово и Скопље) као и добру саобраћајну повезаност (ауто пут до Тетова), развијеност планинског туризма на овом подручју је далеко испод могућности.

Слика 3.21: Попова Шапка, Шар планина
(Извор: www.snow-forecast.com, 2013)

Слика 3.22: НП „Маврово“
(Извор: www.npmavrovo.org.mk, 2013)

Македонија има три проглашена национална парка (Пелистер, Маврово и Галичица) и један који је у поступку за проглашење (Шара), а сви се налазе у планинским подручјима. НП „Пелистер“ је прво проглашено заштићено подручје у Македонији (1948. године), има површину од 12.500 ха и велики број врхова и узвишења преко 2000 m н.в. од којих је највиши Пелистер са 2601 m н.в.. У оквиру овог националног парка постоје скијалишта Пелистер и Ниже поле. НП „Маврово“ је највећи национални парк у Македонији (73.088 ха), проглашен 1949. са проширењем 1952. године, а обухвата делове масива Кораба, планине Бистра и јужне огранке Шар планине, као и Мавровско језеро и део долине реке Радика. Простире се на надморској висини од 600 до 2.764 m, са 52 врха преко 2000 m н.в. од којих је највиши Големи Кораб (2764 m н.в.) који је и највиши врх Македоније. У току зиме туристима је на располагању ски центар „Заре Лазаревски“ са стазама за алпско и нордијско скијање, сноубординг и сл. и одговарајућим системом жичара, док летња понуда обухвата планинарење, високогорство, пешачке туре,

планински бициклизам, кањонинг, рафтинг, итд. Смештајни капацитети на подручју НП „Маврово“ обухватају 13 хотела, 2 мотела и 4 одмаралишта, који функционишу у току целе године (www.npmavrovo.org.mk, 2013). НП „Галичица“ је проглашен 1958. године, у крајњем југозападном делу Македоније, обухватајући истоимену планину која се налази између Охридског и Преспанског језера. Површина националног парка је 22.750 ха, а простире се на надморској висини од 695 m (Охридско језеро) до 2255 m н.в. (врх Магаро). Развој планинског туризма на овом простору је повезан са садржајима језерског туризма на Охридском и Преспанском језеру, а понуда обухвата планинарење, бициклизам, параглајдинг, спелеолошки туризам и сл. (www.galicica.org.mk, 2013).

Слично као и у Црној Гори, односно Босни и Херцеговини, планински туризам и у Македонији није развијен у складу са потенцијалима и могућностима које постојећи, пре свега, природни услови пружају.

Хрватска је пре свега позната по приморском туризму[60] који доминира у укупном туристичком промету. Према подацима Државног завода за статистику Републике Хрватске, у току 2011. године преко 85% од укупног броја долазака туриста односно преко 93% од укупног броја ноћења, остварено је у приморским местима. Исте године у планинским местима у Хрватској забележено је 280.000 долазака туриста (2,44% од укупног броја) који су остварили 448.000 ноћења (0,74% од укупног броја)[61]. Овакав туристички промет јесте знатно већи од туристичког промета у планинским местима Црне Горе и Македоније (заједно), али је и далеко испод туристичког промета у планинским местима Србије где је само на Златибору у току 2011. године остварено више (475.300) ноћења него у свим планинским местима Хрватске.

Планинска или горска Хрватска обухвата Горски котар и Лику простирући се између приморја и перипанонске Хрватске у површини од око 7.900 km^2 или на око 14% територије државе (Bilen M., Bučar K., 2004:135). Компаративне предности овог подручја представљају значајне међународне друмске и железничке саобраћајнице које туда пролазе, као и близина јадранске обале што омогућава развој различитих облика и врста туризма (излетнички, транзитни,

[60] Дужина морске обале копненог дела Хрватске износи 1.880 km, док је дужина морске обале острва укупно 4.398 km (према подацима Хрватског хидрографског института из Сплита).

[61] *Statistički ljetopis Republike Hrvatske 2012*, Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, Zagreb (2012)

комбиновани и др.). Ипак, осим појединих издвојених подручја (Плитвичка језера, Бјелоласица, Платак, Делнице, итд.), горска Хрватска није значајније туристички валоризована. Значај за развој планинског туризма имају и поједине планине перипанонске Хрватске, посебно оне у близини великих урбаних центара односно емитивних подручја туристичке потражње, као што је Медведница са туристичким центром Сљеме у непосредној близини Загреба.

Плитвичка језера спадају у светске раритете и као једна од најлепших природних знаменитости у Европи представљају ресурс по коме је Хрватска препознатљива на међународном туристичком тржишту. Налазе се у Лици на реци Корани, а чини их 16 језера чија се вода прелива из једног у друго преко седрених (бигрених) баријера у дужини од укупно 10 km. Ово подручје проглашено је за национални парк 1949. године, а од 1979. налази се на UNESKO-вој Листи светске баштине. НП „Плитвичка језера“ има површину од 29842 ha, а простире се на надморској висини од 367 до 1279 m н.в. (www.np-plitvicka-jezera.hr, 2013). Први мањи туристички објекат на овом подручју изграђен је још 1861. године, а пет година касније и први хотел (Bilen M., Bučar K., 2004:137). Посебан импулс развоју туризма на овом подручју даје изградња Личке пруге 1925. године, а затим и, непосредно после Другог светског рата, квалитетна друмска саобраћајница која Плитвице повезује са северозападном и медитеранском Хрватском омогућујући развој, пре свега, излетничког и транзитног и у знатно мањој мери стационарног туризма. И данас ово подручје има знатно већи број посетилаца који се задржавају краће од 24 часа и по дефиницији (и статистици) не спадају у туристе. Према подацима Туристичке заједнице општине Плитвичка језера[62], у току 2011. године на овом подручју забележено је 167.382 долазака туриста који су остварили 218.450 ноћења, док је укупан број посетилаца износио 1.083.141, а што је условљено специфичношћу туристичке понуде.[63]

Планински туристички центар Бјелоласица се налази на истоименој планини у Горском котару, у пространој котлини на 620 метара надморске висине где се спајају планинска и медитеранска клима. Саобраћајно је добро повезан са Загребом (132 km) и Ријеком (80 km) и један је од малобројних ски центара у

[62] *Izvješće o radu TZO Plitvička jezera za 2011. godinu*, Turistička zajednica općine Plitvička jezera, Korenica (2012).

[63] Приликом планирања, програмирања и реализације инфраструктуре и других пратећих садржаја, овако велика разлика у броју туриста и броју посетилаца захтева специфична решења због појаве тзв. шпицева који могу проузроковати различите проблеме у функционисању.

Хрватској. Располаже са 5,5 km ски стаза (без система за вештачко оснежавање) које се налазе на надморској висини од 620 до 1392 m н.в. и које опслужује 6 жичара (www.bjelolasica.hr, 2013). Летња понуда се, поред мањег броја отворених терена за мале спортове, састоји од бициклизма, рафтинга на оближњим рекама Добри, Мрежници и Купи, планинарења, рекреативног пешачења, и сл.

Слика 3.23: Плитвичка језера
(Извор: www.np-plitvicka-jezera.hr, 2013)

Карта 3.11: ХОЦ Бјелоласица
(Извор: www.bjelolasica.hr, 2013)

У непосредној близини Загреба, на 10-так километара удаљености, у оквиру Парка природе „Медведница“ на истоименој планини, налази се планински туристички центар Сљеме[64]. Поред бројних природних и културно-историјских знаменитости, планинарских, бициклистичких и поучних стаза са пратећим и др. туристичким објектима, који су у понуди ПП „Медведница“ (www.pp-medvednica.hr, 2013), на вршном гребену и северним обронцима планине налази се скијалиште са око 4 km ски стаза које се простиру на надморској висини од 720 до 1025 m н.в.. Ски стазе су опремљене системом за вештачко оснежавање, као и одговарајућим осветљењем за ноћно скијање. Уз одличне услове за рекреативно скијање, скијалиште Сљеме пружа добре услове и за одржавање различитих скијашких такмичења међу којима је најпознатија и најпрестижнија FIS трка Светског скијашког купа – трофеј „Снежна краљица“ која се овде одржава од 2005. године (www.vipsnowqueentrophy.com, 2013). Великом туристичком промету који се остварује у току целе године у оквиру ПП „Медведница“, поред разноврсне туристичке понуде, највише доприноси

[64] До лета 2007. године, осим аутомобилом, до врха Сљемена је било могуће стићи и гондолом за четири особе, која је у дужини од 4 km свакодневно превозила излетнике, планинаре и скијаше још од 1964. године (www.skijanje.hr, 2013).

непосредна близина Загреба као значајног емитивног подручја туристичке потражње.

У оквиру планинских подручја Хрватске, осим НП „Плитвичка језера“, постоје још три национална парка, и то: НП „Пакленица“ на јужним падинама Велебита, проглашен 1949. године, површине 9500 ха, са највишим врхом Ваганski врх 1757 m н.в. (www.paklenica.hr, 2013), НП „Рисњак“ проглашен 1953. године, који поред средишњег дела масива Рисњака обухвата и планински масив Сњежника као и изворишни део реке Купе, површине 6350 ха, на надморској висини од 290 до 1528 m н.в. (www.risnjak.hr, 2013), као и НП „Северни Велебит“ проглашен 1999. године, површине 10900 ха, који се простире на надморској висини од 518 до 1676 m н.в. (www.np-sjeverni-velebit.hr, 2013). Туристичка понуда наведених НП обухвата пешачке туре, планинарење, слободно пењање, планински бициклизам и сл., а у току године на подручју сва три национална парка забележи се укупно око 150.000 посетилаца[65].

Хрватска није доминантно планинска земља и нема високе планине (само један врх у Хрватској прелази 1800 m н.в.), а има изузетно дугу и атрактивну морску обалу и преко 1000 острва, тако да је очекивано да приморски туризам (уз туризам великих градова) такорећи апсолутно доминира. Ипак, планински туризам има своје место у туристичкој понуди Хрватске, али имајући у виду све природне услове и потенцијале, постоје значајне могућности за његово унапређење, поготово кроз повезивање са другим видовима туризма.

Бугарска последњих двадесетак година посвећује значајну пажњу развоју планинског туризма. За то постоје врло повољни услови јер планинска подручја захватају велика пространства, многа од њих су у близини већих урбаних центара, а у овој земљи се налазе и два од три највиша врха на Балканском полуострву[66]. На планинама Бугарске реализовано је петнаестак већих или мањих планинских туристичких центара од којих су најзначајнији Боровец, Бањско и Пампорово, а затим и Витоша која се налази у непосредној близини Софије (гондола полази готово из предграђа), док је за Србију због потенцијалне прекограничне сарадње,

[65] Према *POSJETITELJI VAŽNIJIH TURISTIČKIH ZNAMENITOSTI I ATRAKCIJA*, Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, Zagreb (2012).

[66] Највиши врх Балканског полустрва и Бугарске је Мусала (2925 m н.в.) на планини Рили, док је Вихрен (2914 m н.в.) који се налази на планини Пирин други највиши врх у Бугарској и трећи на Балканском полуострву, одмах иза Митикаса (2918 m н.в.), највишег врха Олимпа који се налази у Грчкој.

врло значајан започети ски центар Берковица у граничном подручју на Старој планини (Крунић Н., Милијић С., Ђурђевић Ј., 2010:8).

Карта 3.12: Ски центар Боровец
(Извор: www.skijanje.rs, 2013)

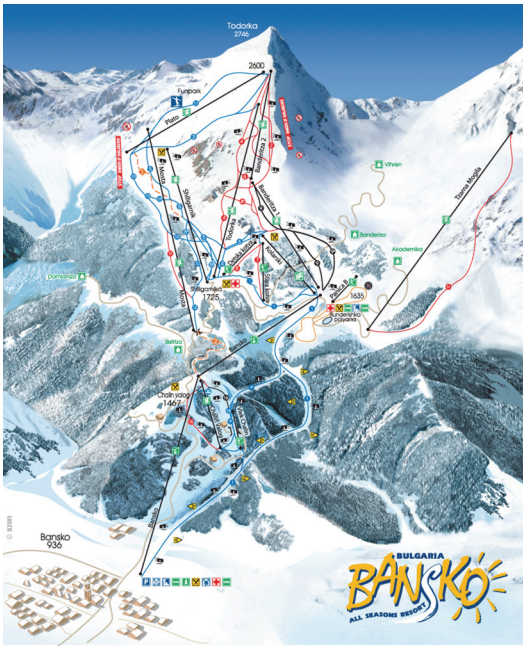
Слика 3.24: НП „Рила“
(Извор: www.bgtourinfo.net, 2013)

Боровец је планински туристички центар који се налази на северним падинама планине Риле на надморској висини од 1.350 m, уз Национални парк „Рила“[67], удаљен око 70 km од Софије и око 130 km од Пловдива. Почеци туризма датирају са краја 19. века када је ту основан ловни резерват бугарских царева. Данас овај туристички центар поред савремених смештајних капацитета са различитим пратећим садржајима, располаже са 58 km уређених ски стаза које се простиру на надморским висинама од 1.390 до 2600 m н.в. и од којих су поједине снабдевене системом за вештачко оснежавање као и осветљењем за ноћно скијање (www.bulgariaski.com, 2013). Осим стаза за алпско скијање и сноубординг уређене су и стазе за нордијско скијање и биатлон у укупној дужини од 35 km као и две ски скакаонице. Скијалиште је опремљено одговарајућим системом жичара међу којима је и једна гондола. Последњих година све већа пажња се посвећује и развоју летње туристичке понуде која поред, у Бугарској традиционално врло развијеног планинарства и високогорства, обухвата и адреналински парк, параглајдинг, јахање, вожњу теренских возила, планински бициклизам[68], итд. Према подацима Националног института за статистику Бугарске (www.nsi.bg, 2013), у Боровецу је у току 2012. године забележено 111.195 долазака туриста који

[67] НП „Рила“ је највећи национални парк у Бугарској, површине 81.046 ha, основан је 1992. године, а годишње има преко 200.000 посетилаца (www.panparks.org, www.rilanationalpark.bg, 2013).

[68] Од 2010. године туристима је у Боровецу на располагању Парк за планински бициклизам са 20 km стаза различитих нивоа тежина, међу којима је и стаза за међународна такмичења. За летњу сезону 2013. године пуштена је у рад и нова, 14 km дуга стаза која је осветљена тако да омогућава и ноћну вожњу (www.borovets-bg.com, 2013).

су остварили 322.756 ноћења, што је у односу на Копаоник исте године, значајно више у погледу броја долазака туриста (67.175 на Копаонику), и незнатно више у погледу броја остварених ноћења (298.432 на Копаонику).



Карта 3.13: Ски центар Бањско
(Извор: www. www.skijanje.rs, 2013)

Слика 3.25: „Velo Park“ Пампорово
(Извор: www.veloparkpamporovo.com, 2013)

Бањско је млађи планински туристички центар који се развио око истоименог старог средњовековног насеља. За само петнаестак година Бањско је од малог туристичког центра са неколико нижеразредних хотела, постао један од највећих и најзначајнијих планинских туристичких центара у југоисточној Европи са више од 120 хотела различитих категорија и величина са многобројним пратећим садржајима. Само насеље Бањско се налази у подножју планине Пирин на 900 m н.в., на око 160 km од Софије. Ски центар располаже са 70 km стаза за алпско скијање које се простиру од 1100 до 2600 m н.в. и од којих је део покривен системом за вештачко оснежавање, као и за ноћно скијање, а формиран је на северним падинама Пирина у оквиру истоименог националног парка[69] (www.bulgariaski.com, 2013). Из центра насеља до скијалишта води гондола, а поред стаза за алпско скијање уређен је и сноуборд парк као и стазе за нордијско скијање и биатлон. Како је Бањско познато и по својим термоминералним

[69] Национални парк „Пирин“ захвата 40.356 ha, проглашен је 1962. године (прво као Народни а од 1999. као Национални парк). Од 1983. године налази се на UNESCO-вој Листи светске културне и природне баштине (www.pirin.bg, 2013).

изворима, током целе године туристима су на располагању многобројни спа центри, док летња туристичка понуда обухвата планинарење, високогорство и алпинизам, (планински) бициклизам, јахање, голф, тенис, итд. Као главни проблем у овом туристичком центру јавља се масовна (и неконтролисана) изградња различитих врста објеката која последњих година прети да превазиђе граничне капацитете овог простора.

Пампорово је планински туристички центар смештен на Родопским планинама на 1650 m н.в., у јужном делу Бугарске, удаљен око 240 km од Софије и 85 km од Пловдива. Ски центар се простире на надморској висини од 1.450 до 1926 m н.в., располаже са 37 km стаза за алпско скијање са аутоматизованим системом за вештачко оснежавање и осветљењем за ноћно скијање (стаза од 700 м), као и са 25 km стаза за нордијско скијање (www.winter.pamporovoresort.com, 2013). Поред скијања, Пампорово постаје познато и по новоизграђеним стазама за планински бициклизам на којима се одржавају највећа међународна такмичења[70], тако да овај туристички центар посећује све више туриста и у летњем периоду. Према подацима Националног института за статистику Бугарске (www.nsi.bg, 2013), у Пампорову је у току 2012. године забележено 73.263 долазака туриста који су остварили 244.851 ноћења, што је у односу на Копаоник исте године, нешто више у погледу броја долазака туриста (67.175 на Копаонику), и нешто мање у погледу броја остварених ноћења (298.432 на Копаонику).

По туристичком промету, у Бугарској у великој мери доминира приморски туризам, али је последњих двадесетак година учињено много напора у циљу развоја планинског туризма, што је дало одговарајуће резултате који се огледају у значајном повећању туристичког промета, као и у побољшању позиције бугарских планинских центара на међународном туристичком тржишту.

Румунија има врло добре природне услове и потенцијале за развој планинског туризма, јер око 48% територије земље заузимају Карпати, планински масив у оквиру кога су формирана два резервата биосфере[71], већи број националних паркова, паркова природе и других заштићених подручја. Међутим, планински туризам у Румунији није адекватно развијен, посебно у поређењу са

[70] „Velo Park Pamporovo“ се састоји од 5 специјализованих стаза за планински бициклизам, различитих нивоа тежине и укупне дужине 25 km, на којима је у октобру 2013. години одржано Европско првенство у спусту (www.bulgariaski.com, www.veloparkpamporovo.com, 2013).

[71] Резервати биосфере су Retezat на Јужним Карпатима и Pietrosul Mare на планинском масиву Родна у северном делу Источних Карпата (www.unesco.org, 2013).

суседном Словачком и Бугарском, а од тридесетак постојећих планинских туристичких центара већина није довољно инфраструктурно опремљена, док највиши део румунских Карпата, планина Фагарас, са врхом Молдовеану (2544 m н.в.)[72] није довољно туристички валоризована услед саобраћајне изолованости (Милијић С., Крунић Н., Ђурђевић Ј., 2010:391). Најзначајнији и инфраструктурно најопремљенији планински туристички центри у Румунији су Појана Брашов и Синаја.

Карта 3.14: Ски центар Појана Брашов
(Извор: www.romaniaturistica.ro, 2013)

Слика 3.26: НП „Ретезат“
(Извор: www.wonderfulromania.ro, 2013)

Појана Брашов је највећи, најпознатији и најопремљенији планински туристички центар у Румунији, који се налази се на око 170 km од Букурешта и 12 km од Брашова (250.000 становника), на надморској висини од око 1050 m у подножју Поставару масива у Јужним Карпатима. Основана је 1895. године као прво туристичко место у округу Брашов, од 1906. године је почела да се развија као зимски туристички центар, да би већ три године касније ту било одржано прво скијашко такмичење у Румунији, а 1951. године и Међународне студенске зимске игре (www.brasovtravelguide.ro, 2013). Данас, Појана Брашов располаже са значајним смештајним капацитетима у више хотела, пансиона и других објеката, различитим туристичким и другим пратећим садржајима, скијалиштем које се простире на надморској висини од 1.020 до 1.799 m, са укупно 24,5 km ски стаза, од којих је 10-так km стаза изграђено у последњих неколико година, док су

[72] Највиши врх Карпата је Герлаховски штит на Високим Татрама у Словачкој висок 2655 m н.в., док је врх Молдовеану, висок 2544 m н.в., највиши врх Румуније.

поједине стазе опремљене системом за вештачко оснежавање[73] (www.poianabrasov.com, 2013). Летња туристичка понуда обухвата пешачке и планинарске активности добро обележеним и уређеним стазама, јахање, параглајдинг, тенис и сл. спортове, коришћење спа центара и базена и др. Да Појана Брашов има све услове за организацију великих спортских догађаја, показује и одржавање такмичења у алпском скијању, клизању и брзом клизању на Европском зимском олимпијском фестивалу младих која су одржана у овом туристичком центру у фебруару 2013. године.

Синаја се налази у подножју Буцеги масива, у долини реке Прахова, на надморској висини од 800 до 1.000 m. Удаљена је око 120 km од Букурешта и 44 km од Брашова, са којима је повезана добрим друмским и железничким саобраћајницама. Као планинско туристичко место, Синаја се помиње још 1869. године, када је изграђен први хотел. Неколико година касније, почиње изградња дворца Пелеш (данас значајне туристичке атракције), који касније постаје летња краљевска резиденција. Између два светска рата Синаја постаје једно од главних одредишта румунске аристократије која ту гради већи број летњиковаца.

Слика 3.27: Планина Буцеги
(Извор: Д. С. Ђорђевић, мај 2010)

Слика 3.28: Дворац Пелеш
(Извор: Д. С. Ђорђевић, мај 2010)

У савременим условима, Синаја има већи број хотела различитих категорија, потребне туристичке и пратеће капацитете, као и скијалиште које се простире од 860 до 2000 m н.в., са укупно 18 km стаза различитих тежинских категорија које су покривене одговарајућим системом жичара међу којима је и гондола која из самог насеља скијаше и друге туристе превози до 2000 m н.в.

[73] Само у току 2011. године у развој овог туристичког центра уложено је 25 милона ЕУР-а (www.poianabrasov.com, 2013)

(www.ski-in-romania.com, 2013). Поред алпског скијања, постоје могућности и за нордиско скијање, као и атрактивна боб стаза дужине 1.500 m, са 13 кривина и 132 m висине разлике. Летњи садржаји обухватају велики број планинарских стаза, од мање захтевних до врло тешких које су добро обележене и које повезују више планинарских домова, као и планински бициклизам за који такође постоји одређен број уређених и обележених стаза. Утоку целе летње сезоне у функцији је и гондола која осим туриста има могућност и за превоз бицикала (www.brasovtravelguide.ro, 2013).

Општа оцена је да развој планинског туризма у Румунији, укупно гледано, није на нивоу природних услова и потенцијала које Карпати пружају. Ипак, последњих година се, слично као и у Бугарској, уочава тренд све значајнијег и све обимнијег инвестирања у планинске туристичке центре, што може довести до тога да у наредном периоду Румунија у области планинског туризма постане једна од водећих земаља у региону.

Имајући у виду претходно изложено, може се закључити да земље у непосредном окружењу Србије иако имају различит степен развијености планинског туризма и различит ниво опремљености инфраструктуром, у последњих 20-так година интензивно развијају планинске дестинације и то пре свега као зимске туристичке центре. И поред изузетних природних услова које осим Хрватске имају све разматране земље, степен развијености планинског туризма није у складу са потенцијалима, што се нарочито односи на Црну Гору и Македонију, као и у нешто мало мањој мери на Босну и Херцеговину, док су Румунија а нарочито Бугарска последњих година значајно унапредили своје планинске туристичке дестинације улажући значајна средства не само у смештајне капацитете већ и у спортску, туристичку и комуналну инфраструктуру. Осим развоја зимског туризма, све већа пажња посвећује се и летњој туристичкој понуди, тако да су многи познати ски центри постали значајне планинске туристичке дестинације са целогодишњом понудом.

3.1.4. Историјат и фазе развоја планинског туризма у Србији

У оквиру овог одељка, у првом делу се у сажетом облику даје општи осврт на развој туризма у Србији, у другом делу се разматра историјат и дефинишу фазе развоја планинског туризма у Србији, у трећем делу се анализирају

карактеристични статистички подаци о туристичком промету и туристичким смештајним капацитетима у периоду од 1955. до 2012. године, да би се на крају одељка, на основу приказаног, дефинисао одговарајући закључак о досадашњем развоју планинског туризма у Србији.

Настанак туризма на простору данашње Србије условљен је географским положајем који је утицао на развој саобраћаја и угоститељства још у најстарија времена. Угоститељство, као непосредни претеча и чинилац туризма, јавља се још у предхеленско доба, када се на караванским путевима Балкана формирају први „караван сераји“, „ханови“ и „механе“ претежно египатског порекла (Dabić D., Milijić S., 1998:28). У каснијим периодима, на истим или сличним правцима, прво стари Грци граде „leshe“ и „kapelione“, уводећи прве угоститељске стандарде, затим Римљани граде „stationes“ и „tabernae“, да би се у византијском периоду функција угошћавања у значајној мери повезивала са манастирима и црквеним коначиштима. Поред тога, долазак и боравак у местима са лековитим изворима, као претеча бањског туризма, био је на овим просторима распрострањен још у доба Римљана, о чему сведоче трагови материјалне културе пронађени у многим нашим бањама (Нишка, Врњачка, Гамзиградска, Звоначка, Куршумлијска, Сијаринска, Ковиљача, Сокобања и др.)[74].

У средњовековној Србији, нарочито на њеном врхунцу у време владавине Цара Стефана Душана када се уводи и законска регулатива о угошћавању, путовањима, трговини и сл.[75], граде се и обезбеђују многобројни друмови са караванским станицама, хановима и манастирским свратиштима, куда су се кретали каравани између Медитерана и средње Европе. Владавина Турака на овим просторима, донела је више стагнације него развоја у саобраћају и угоститељству, али је у значајаној мери поспешила развој бања и бањских места, о чему сведоче многобројни материјални трагови из тог периода.

У Србији 19. века, са свеукупним развојем, почиње обнављање бања и друмских угоститељских објеката (механе, крчме и сл.), док се у Београду и другим већим градовима, нарочито са обе стране границе на Сави и Дунаву,

[74] Из овог периода потиче и пракса изградње вила, најчешће раскошних кућа у слободној природи, које су као секундарно боравиште богатих слојева становништва биле намењене одмору и рекреацији, представљајући претече викенд и/или климатског туризма (Станковић М. С., 2000:8-9)

[75] „Ако се где догоди којему било госту, или трговцу, или калуђеру, те му узме што разбојник или лопов, или која год сметња, да иду ти сви цару, да им плати цар, што буду изгубили, ...“, Душанов Законик (160. О гостима и о разбојницима, www.dusanov-zakonik.com, 2013).

формирају најпре савременије кафане, а затим и први хотели[76], тако да се у другој половини 19. века, кроз међузависност контнуалног развоја градова и бањских места са једне, односно саобраћаја и угоститељства са друге стране, јављају први организовани облици туризма, најпре градског (Београд, Ниш и др. на подручју тадашње Србије, односно Нови Сад, Суботица и др. у тадашњој Аустругарској), као и бањског (Брњачка Бања[77], Сокобања и др.).

У периоду после Првог светског рата, под утицајем убрзаног целокупног а у оквиру тога и туристичког развоја који је захватио Европу, у Србији почиње прави, значајнији развој туризма. По броју ноћења и домаћих посетилаца предњачиле су бање, а по укупном броју посетилаца и стандарду услуга доминирали су Београд и други већи (пре свега војвођански) градови. Поред градског и бањског, започео је и развој туризма на рекама, и то најпре на Дунаву где се појављују за то време луксузни бодови-хотели, а затим и 30-тих година почиње озбиљнији развој нових видова туризма у нископланинским климатским местима, лов риболов и сл. (Dabić D., Milijić S., 1998:29).

После Другог светског рата, у оквиру тадашње Југославије, Србија је важила као простор од најмањег туристичког значаја. У периоду до краја 50-тих година 20. века туризам је био у функцији масовног социјалног одмора и опоравка радника и младих, са скромним избором и релативно ниским стандардом активности и садржаја, са преовлађујућим бањским а затим и градским туризмом, уз слабљење туризма на рекама и постепено јачање још увек недефинисаних облика туризма у нископланинским излетничким и климатским местима.

Значајнији узлазни тренд развоја туризма у у Србији почиње 60-тих година 20. века када се постепено комерцијализују постојећи социјални и формирају нови комерцијални садржаји понуде, а затим и у већој мери него у претходном периоду, стварају услови за инострани туризам. У том периоду, уводе се нови организациони видови дечијег и ђачког, здравственог, спортског и рекреативног туризма, а од 70-тих година започиње и развој сеоског туризма. Иностраним

[76] Први хотел у Београду („Велико здање“ или „Код јелена“ - по бронзаној глави јелена која је висила изнад улаза) изградио је кнез Михаило Обреновић у периоду од 1841. до 1843. године, на углу садашњих улица Краља Петра и Грачаничке, на месту где се налазио Цинцар хан (www.politika.rs, 12.03.2012.).

[77] За званичан почетак туризма у Србији прихваћена је 1868. година када је у Врњачкој Бањи формирано „Основателно фундаментално друштво лековите киселе и вруће воде у Врњцима“, иако су поједини облици организованог бањског туризма забележени и у ранијем периоду, нарочито у Сокобањи (Дабић, 2011:145).

туристима нуде се поједини облици градског туризма, ексклузивног лова, манастирске туре, а нешто касније и планинска места, сеоски туризам и др.

Деценија између 1979. и 1989. године представља досад најуспешније раздобље туристичког промета у Србији, са максималним резултатима између 1984. и 1987. године[78]. Ако се као показатељ промета разматра број ноћења, најуспешнија је била 1986. година са 14.146.800 ноћења (од тога 90,3% домаћих и 9,7% страних)[79]. У структури ноћења по врстама туристичких места у 1986. години предњачиле су бање са 30,4%, затим остала туристичка места са 24,4%, док су уједначено била заступљена седишта републике и покрајина са 19,6% и планинска места са 19,5%, и мало заступљена остала места са 6,1%, уз просечну дужину боравка од 3,0 дана. Исте године у Србији је забележено 4.715.600 долазака туриста (од тога 81,9% домаћих и 18,1% страних). У структури долазака по врстама туристичких места у 1986. години предњачила су седишта републике и покрајина са 38,2%, затим остала туристичка места са 33,8%, док су приближно била уједначена бањска места са 10,6% и планинска места са 10,1% (уз остала места са 7,3%). Рекордни број иностраних ноћења од 1,527.200 остварен је 1984. године (односно 11,6% од укупних ноћења), уз долазак око 926.000 иностраних туриста (односно 20,8% од укупних долазака).

Од 90-тих година 20. века, кроз тзв. транзициони период, започиње приватизација друштвене имовине која се интензивира почетком 21. века, али уз бројне неправилности. Иако се стварају релативно погодни услови за иностранa улагања, на том плану нема значајнијих резултата[80]. С друге стране, наставља се централизација управљања туризмом кроз нова овлашћења ресора туризма, управљање свим јавним скијалиштима од стране ЈП Скијалишта Србије и сл.

---

[78] Подаци преузети из: *Организација и уређење туристичких подручја Србије – Експертиза*, Стратегија просторног развоја Србије, Студијско-аналитичке основе, Републичка агенција за просторно планирање, Београд (2009)

[79] Према подацима Републичког завода за статистику, у 2012. години у Србији је остварено укупно 6.484.702 ноћења (без података за АП Косово и Метохију), што је више него двоструко мање у односу на 1986. годину.

[80] Ресор туризма у оквиру извршне власти фаворизује иностране фирме и експерте у изради Стратегије развоја туризма Републике Србије и мастер планова неких значајних туристичких дестинација, који протежирају у Европи неприхваћене америчко-канадске моделе великих „туристичких ризорта“ са више од 20.000 лежаја (иако се ради о локалитетима у заштићеним природним добрима Копаоника, Голије, Старе планине и др.), уз досад неостварене тврдње о значајном уласку страног капитала (*Организација и уређење туристичких подручја србије – Експертиза, 2009:6).*

На основу претходно приказаног општег осврта на историјат развоја туризма у Србији, могу се издвојити следеће чињенице које карактеришу стање туризма у Србији:[81]

- већина смештајних капацитета (без обзира на комерцијализацију и приватизацију) потичу из времена доминантног социјалног туризма, најчешће без пратеће туристичке инфраструктуре,
- знатан број туристичких објеката је запуштен и дотрајао, због неодржавања и ненаменског коришћења (посебно од стране избеглих и/или интерно расељених лица),
- комерцијално коришћење најатрактивнијих туристичких ресурса отежано је или онемогућено због њихове неприступачности и неуређености,
- у туристичком кадру доминирају угоститељско-хотелијерске струке, док спортско-рекреативне функције аниматора и локалних водича, неопходне за организовану понуду у простору, нису интегрисане у јединствен туристички производ,
- због доминантно партијских критеријума запошљавања, незадовољавајућа је стручност кадра у туризму,
- још увек не делује тржишна регулатива партнерства јавног, приватног и невладиног сектора,
- евидентна је несталност и неусклађеност законске регулативе, без консензуса о интересима, циљевима и политикама развоја туризма, односно без континуитета у управљању туризмом (готово свака Влада – нови закон),
- наведене чињенице потврђује изузетно низак степен искоришћености постојећих смештајних капацитета, као прави показатељ кризе српског туризма.

Планински туризам, као један од млађих видова туризма на подручју Србије, почиње да се развија тек у 20. веку и то најпре на мотивима летњег термализма, климатизма, излета, планинарења, лова, риболова и обиласка културних споменика (Дабић Д., 2011:184). На већ релативно афирмисан бањски туризам, почетком 20. века (нарочито од 30-тих година), надовезује се концепт климатизма односно ваздушних бања на нижим планинама, заснован на лечилишном фактору планинске климе, подстакнут већ створеним навикама

[81] Према: *Организација и уређење туристичких подручја Србије – Експертиза*, Стратегија просторног развоја Србије, Студијско-аналитичке основе, Републичка агенција за просторно планирање, Београд (2009).

бањских гостију да из подпланинских бањских места често посећују околне планинске обронке. Као прва ваздушна бања са здравствено-лечилишним активностима помиње се Златибор, а нешто касније и Дивчибаре, Фрушка гора (Иришки Венац), Ивањица, Рудник и др., који постепено прерастају у планинска туристичка места, задржавши климатску и здравствено-рекреативну функцију у одређеном обиму.

Слично као и у алпским земљама, само нешто касније, планинарство је и у Србији било иницијатор развоја планинских спортова и планинског туризма, а већину данас туристички актуелних планина први су „открили“ планинари, на њима скијали и градили своје објекте. Као почетак организованог планинарства у Србији сматра се оснивање „Српског планинарског друштва“, средином јуна 1901. године (Вељковић Б., 2002:41), догађај који по појединим ауторима представља и почетак организованог развоја планинских подручја у Србији. Тако, M., Pucar M., Milijić S., Korać M. (2011:286-288), односно Крунић Н., Милијић С., Ђурђевић Ј. (2010:6) досадашњи развој планинских подручја Србије деле у следећих пет фаза:

- Иницијално-спорадична фаза – од 1901. до Другог светског рата, која почиње оснивањем „Српског планинарског друштва“ и која представља почетак истраживања и развоја туризма на планинским подручјима Србије;
- Припремно-развојна фаза – од краја Другог светског рата до 1968. године, период у коме развој планинских подручја прати интензивирање општих токова развоја (индустријализације) након Другог светског рата;
- Развојна (студијско-планска) фаза – од 1968. до 1990. године, која почиње када је у сарадњи са OECD-ом 1968. године израђена „Студија о могућностима развоја зимског туризма у Југославији“, односно период у коме убрзано расте интересовање за квалитетним зимским туризмом у Србији, покреће се развој постојећих и формирање нових нископланинских и средњепланинских центара и формирају први високопланински центри на Шар-планини и Копаонику;
- Фаза кризе – од 1990. до 2007. године, која је обележена одсуством друштвено-економског интереса за развој, напуштањем система планског усмеравања развоја и препуштањем развоја утицајима и интересима спонтаног и неконтролисаног деловања тржишта;

– Фаза постепеног опоравка – од 2007. године, када долази до постепеног интензивирања државних улагања у формирање јавних скијалишта, изградњу капиталне инфраструктуре и др.

Осим бањског и лечилишног туризма, односно првих облика организованог планинарства, лова, риболова и обиласка културних споменика, на развој туризма у планинским подручјима Србије утицао је и викенд туризма (викенд и стационарни туризам у индивидуалним објектима), који се појављује после Првог светског рата када богатији грађани граде виле и летњиковце претежно на нижим планинама, а шири замах остварује од почетка 60-тих година 20. века (Дабић Д., 2011:184). Сеоски туризам, који се јавља почетком 70-тих година 20. века претежно на ниским планинама и у њиховим подножјима, и то као комерцијализација традиционалног гостопримства на српском селу, допринео је да се, пре свега домаћи туристи све више интересују за поједина планинска подручја Србије која су до тог периода била мање позната широј јавности (нископланинска подручја у општинама Косјерић, Љиг, Лучани, Кнић и др.).

Озбиљнији развој зимског туризма на вишим планинама у Србији почиње крајем 70-тих година 20. века, када под утицајем боравка домаће клијентеле у европским планинским центрима убрзано расте интересовање за квалитетнијим условима за боравак и активности туриста, нарочито у зимским периоду. И поред тога, до средине 80-тих година, у понуди планинских туристичких центара, значајно је учествовао социјални туризам, са дечијим, омладинским и радничким одмаралиштима, просечно нижег стандарда и са скромнијом туристичком инфраструктуром, као и недовољно диференцираним видовима понуде у простору (Дабић Д., 2011:185).

Имајући у виду претходно наведено, као и уважавајући чињеницу да је за развој планинског туризма значајна појава и развој и других видова туризма у оквиру планинских подручја (бањски, лечилишни, викенд, сеоски и сл.), досадашњи развој планинског туризма у Србији може се поделити у више карактеристичних периода:

– почетни период спорадичног развоја који траје до Првог светског рата;
– период првог значајнијег развоја између Првог и Другог светског рата;
– период опоравка од краја Другог светског рата до краја 50-тих година 20. века;
– почетни период озбиљнијег развоја планинских дестинација 60-тих година 20. века;

- период развоја планинских туристичких центара од 70-тих до краја 80-тих година 20. века;
- период кризе и својинске трансформације који траје од почетка 90-тих година 20. века до половине прве деценије 21. века;
- период постепеног опоравка који почиње половином прве деценије 21. века.

У почетном периоду спорадичног развоја који траје до Првог светског рата, планински туризам у класичном смислу такорећи не постоји, већ се јављају појединачне или релативно ретке групне посете планинским подручјима, гради се мањи број објеката за одмор и опоравак, а планине се по правилу посећују у летњој половини године. О начину коришћења и степену уређености појединих планинских подручја, сликовито сведочи текст објављен у Трговинском гласнику 1892. године: „Златибор је врло здраво место. Овамо долазе рековалесценти који су наклоњени и пате од разних плућних болести. Њих упућују лекари и многима добро чини... И за потпуно здраве добро је овамо провести извесно време на чистом ваздуху, јер човек се чисто препороди и осећа се много лакше и веселије кад неко време овамо проведе. Што је најнеугодније и најнеудесније то је: у самом Златибору нема нигде какве куће нити грађевине, да човек може ноћивати, од кише се склонити, осим колиба што су код трговачких џелата, али оне су само за момке трговачке“ (www.zlatibor.org.rs, 2013).

Слика 3.29: „Краљева чесма“ на Златибору изграђена 1894. године, фотографија из 1914. године (Извор: www.zlatibor.org, 2013)

Као почетак организованог развоја туризма на Златибору узима се 1893. година када је овај крај посетио Краљ Александар Обреновић и када је

организован пољски ручак крај извора Кулашевац који се од тада назива Краљева вода[82]. Године 1908. на Златибор из здравствених разлога долази Краљ Петар I Карађорђевић, који ће овај крај касније посећивати више пута. У том периоду изграђени су први значајнији објекти на Златибору: хотел „Краљева вода“ (данас је на том месту ресторан „Србија“ изнад језера), вила „Чигота“ и пекара (www.zlatibor.org.rs, 2013). Све до Пврвог светског рата, а нарочито у периоду између два рата, на овом подручју граде се бројни летњиковци.[83]

Као што је већ напоменуто, једна од најзначајних активности за популарисање и условно речено, развој планинских подручја у периоду пре Првог светског рата, је оснивање „Српског планинарског друштва“ (СПД), средином 1901. године. Као неке од значајнијих активности Српског планинарског друштва у периоду до Првог светског рата, осим бројних излета на Авалу, Космај, Букуљу, Рудник, Ваљевске планине и сл., могу се издвојити изградња планинарског павиљона на Авали 1902. године, који постаје стециште београдских планинара, место за сусрете и пријатне друштвене приредбе, као и за то време озбиљно организован ноћни успон на Ртањ 1903. године, коме су осим представника СПД-а, присуствовали и чланови једне класе војне академије. Поред активности СПД-а које су у почетку организоване пре свега из Београда, нешто касније, углавном 1910. и 1911. године, почиње оснивање подружница или самосталних планинарских друштава и у другим деловима Србије: у Нишу, Крагујевцу, Брусу (организују од 1910. године излете на Копаоник), Пироту (организују у лето 1910. године излет на Миџор), Врању, Крушевцу, Ужицу итд. (Котлајић Б., 1978:14).

Године 1909. Српско планинарско друштво проширује своје активности покрећући нове спортове у Србији: скијање и санкање, формирајући „Секцију за скијање и санкање на бобу“. Исте године, у Кошутњаку је изграђена стаза дужине 1050 метара, а већ наредне године чланови СПД-а набављају за то време савремене скије и бобове. Нешто касније, у зиму 1913/14. у Београду је формирано прво вештачко клизалиште (са природним ледом) у Велосипедском клубу, на терену некадашњег Ратничког дома (Котлајић Б., 1978:14-15).

У периоду првог значајнијег развоја планинских подручја, између Првог и Другог светског рата, почиње нешто масовнија изградња објеката и уређење појединих пре свега нископланинских подручја Србије, граде се

[82] Годину дана касније, 1894. године, на овом локалитету изграђена је чесма са натписом: „Краљ Александар I 20. августа 1893.“, и која представља први зидани објекат на овом делу Златибора.

[83] Историјат развоја туризма на Копаонику и Тари, разматра се у посебним одељцима овог рада.

саобраћајнице које их повезују са градским насељима и долинским путевима, наставља се развој планинарства, почиње озбиљнији развој скијашког спорта, итд., тако да се знатно повећава број посетилаца планинских подручја. Тако на пример, на Златибору се убрзо после рата граде нови објекти, што се посебно интензивира после изградње пута од Ужица до Краљеве воде, 1927. године када се на овој релацији уводи и аутобуска линија. Од тог периода па све до Другог светског рата граде се бројне виле, ресторани као и гостионице са собама за туристе. Године 1931. у туристичком насељу гради се водовод тако што је вода са извора Ђурковац и чесме Краља Александра пумпама изведена у одговарајући резервоар и разведена до објеката. Посебно цвета излетиште на Оку, где је отворено дечије одмаралиште и народно купатило са два базена, рибњаком, рестораном и неколико дрвених зграда са 20 соба, граде се објекти и на локалитетима Палисад и Рибница, тако да је 1939. године на Златибору боравило 1.960 гостију, а до Другог светског рата била су сграђена укупно 34 туристичка објекта за одмор и опоравак (www.zlatibor.rs, 2013).

На Дивчибарама чланови „Здравственог друштва Дивчибаре"[84], граде кућице за одмор у стилу сеоских бачија које већ у лето 1926. године примају своје прве госте. Поред смештајних објеката, изграђено је купатило, локална централа за снабдевање електричном енергијом, продавнице, услужне радње и сл. (www.divcibare.rs, 2013) Због своје благородне климе и убрзаног тадашњег развоја, Министарство трговине и индустрије Краљевине Југославије 1932. године прогласило је Дивчибаре климатско – туристичким местом. Пред Други светски рат, на Дивчибарама је било 1.116 лежајева у одмаралиштима и приватном смештају (Студија оправданости проглашења туристичког простора „Дивчибаре", 2011:49).

Као и у претходном периоду, активности планинара и планинарских организација утичу на развој планинских подручја и долазак посетилаца на планине, с тим да је између два светска рата тај утицај знатно израженији. Осим бројних планинарских излета на већ раније посећиване и планинарима Србије познате планине, све је веће интересовање за планине на Косову и Метохији –

[84] „Здравствено друштво Дивчибаре" основано је 28. децембра 1925. године у Ваљеву. Иако је пут од Ваљева до Дивчибара у то време трајао 12 – 16 сати, оснивање наведеног друштва и њихове активности на Дивчибарама јасно говоре о препознатом потенцијалу овог вредног простора (Студија оправданости проглашења туристичког простора „Дивчибаре", 2011:49).

Шар-планину[85] и Проклетије. Како озбиљније планинарење подразумева и изградњу планинарских објеката, интензивира се њихова изградња омогућавајући вишедневни боравак планинара и других посетилаца на планинама. Два најпознатија објекта изграђена у овом периоду су Митровића дом на Авали који је као барака изграђен 1924. године, а касније проширен – дограђен и као такав отворен 1933. године, као и планинарски дом на Копаонику[86] који је отворен за зимску сезону 1935/36. године. Поред ових објеката које је изградило Српско планинарско друштво и његове подружнице су, као и излетничка или туристичка друштва појединих већих градова изградили објекте[87] на Ваљевском планинама, Фрушкој гори, Вршачким планинама, Голији, Бељаници, Јастрепцу, Букуљи, Бесној кобили, Руднику, Тари, Гочу, Златибору, Шар-планини, Сувој планини, Јухору, Овчару и Каблару итд. (Вељковић Б., 2002:55-56).

Када се разматра развој скијашког спорта и рекреације у периоду између два светска рата, подаци говоре да се прво организовано скијање јавља 1922. године и то у зимско-планинској секцији Српског планинарског друштва, а у спортском смислу тек 1929. године, када је на Авали одржано такмичење у скијашком трчању на стази укупне дужине 8 km. Од 1935. године, када је Српско планинарско друштво саградило дом на Копаонику, скијаши пре свега из Београда редовно посећују ову планину, и све до марта 1941. одржавају се разна скијашка такмичења[88]. Зимско-спортски савез Београда који је основан 1931. године, као и скијашке секције у београдским спортским клубовима (Север, БУСК, Југославија, СОКО, Удружење студената – планинара) које се оснивају и функционишу све до 1941. године у многоме су допринели популарисању и развоју скијања у Србији. Мора се напоменути, да у овом периоду и кад је реч о рекреативном али и такмичарском скијању, доминира скијашко трчање, а да се тек од 1938. године постепено уводи и алпско скијање. Поред тога Београд је од

[85] Интересантан је податак да је Војно-географски институт из Беча 1877. године објавио да је Љуботен висок 3050 m, што се сматрало тачним све до 1923. године (Вељковић Б., 2002:122). Љуботен, иако не највиши један је од најупадљивијих врхова Шар планине, висок 2498 m.

[86] Детаљније о овом објекту, као и о историјату развоја туризма на Копаонику у целини, говори се у посебном одељку овог рада.

[87] Иницијална средства за подизање ових објеката углавном су обезбеђена уз финансијску помоћ разних организација (најчешће државних), а пре свих од тадашњег Министарства народне привреде (Maksin M., Pucar M., Milijić S., Korać M., 2011:287).

[88] Изградња железничке пруге Краљево – Рашка – Косовска Митровица, која је пуштена у саобраћај 1931. године (Маловић Г., 2013:36), повезујући се на већ постојећу пругу Београд – Ниш са краком до Крагујевца и Краљева, значајно је допринела бољој саобраћајној повезаности и приступачности Копаоника.

1936. године имао и две скакаонице, једну на Авали (20 м), и једну у Кошутњаку (40 м) која је обновљена 1953. године (www.skijanje.rs, 2013).

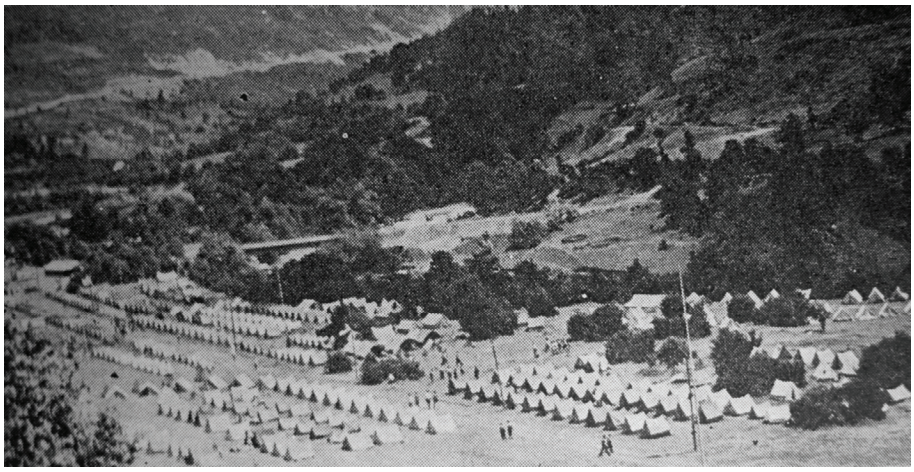
У току Другог светског рата већина објеката који су се користили за смештај и пратеће активности посетилаца на планинским подручјима Србије је оштећено или уништено. Тако, на пример, изузев Митровићевог дома на Авали, рат је опустошио све остале планинарске домове и објекте у Србији (Котлајић Б., 1978:42), предратни Санаторијум на Тари је толико оштећен да се до 1953. године није користио (Мисаиловић И., 2006:42), велики број вила и летњиковаца на Златибору је порушен или оштећен, итд. У таквим условима, **у периоду опоравка који траје од краја Другог светског рата до краја 50-тих година 20. века**, основни циљ је био обнављање постојећих објеката а затим уз интензивирање општих токова развоја, започиње се и са изградњом нових објеката намењених туризму у планинским подручјима Србије. Као и у претходним периодима развоја, и у послератном периоду једну од водећих улога имају организације планинара[89] и њихове активности, у оквиру којих се до краја 1950. године обнављају или подижу следећи планинарски објекти: кућа на Букуљи са 30 лежаја, објекат на Руднику са 20 лежаја, дом на Копаонику са 220 лежаја, као и дом на Бесној Кобили са 60 лежаја (Котлајић Б., 1978:42). У наредних десетак година изградња планинарских објеката се интензивира тако да је до 1960. године на планинским подручјима Србије постојао 61 планинарски објекат са 2047 лежајева, што је приближно исто као и у Словенији у то време (Maksin M., Pucar M., Milijić S., Korać M., 2011:287).

Осим изградње објеката, планинари су и својим масовним акцијама (тзв. слетови) у многоме доприносили популарисању планина и утицали да се све више људи упућује у планинска подручја Србије. Први слет у организацији Планинарског савеза Србије одржан је на Копаонику у јулу 1951. године уз учешће преко 2000 планинара[90], други слет одржан је у лето 1954. године на Тари уз учешће 1720 планинара и око 400 гостију, трећи слет јула 1955. на Голији (1231 учесник), пре четвртог слета који је јула 1961. године одржан на Малом Јастерпцу

[89] У оквиру Фискултурног савеза Србије, 1946. године оснива се Одбор за планинарство, а затим се планинари осамостаљују оснивајући 27. јуна 1948. године Планинарски савез Србије, који функционише и данас (Котлајић Б., 1978:22)

[90] Централни догађај овог слета био је пренос посмртних остатак Јосифа Панчића од Београда до Копаоника. Успех у организацији вишедневног скупа са преко 2000 учесника, још је већи ако се узме у обзир податак да се у то време до Копаника односно места где се слет организовао могло доћи једино пешице, као и да је ту од објеката постојао само један планинарски дом.

(1231 учесник), на Проклетијама на Сланим пољанама у близини Пећи, у јулу 1956. године одржан је савезни слет са учешћем преко 4000 планинара из целе Југославије, све до деветог слета који се одржава од 4. до 7. јула 1971. године на Копаонику када учествује преко 6000 планинара[91] (Котлајић Б., 1978:44-45).



Слика 3.30: Слет планинара на Проклетијама 1956. године (Извор: Котлајић Б., 1978:171)

Период значајнијег развоја планинског туризма у Србији почиње 60-тих година 20. века, упоредо са друштвено-економском стабилизацијом земље, када прво почиње спонтана изградња викенд кућа на ниским планинама и у планинским подножјима уз постојећа бањска места, као и на новим саобраћајно све доступнијим локацијама у атрактвином планинском окружењу, мотивишући у све већој мери туристичко освајање планина, али и местимично стварајући озбиљне проблеме због неадекватне инфраструктурне опремљености, недостатка јавних садржаја, па и преоптерећења постојеће туристичке понуде (Дабић Д., 2011:184,239). У том периоду почиње и изградња првих већих и озбиљнијих смештајних и туристичких капацитета у ниско и средње планинским подручјима Србије, као и њихово уређење за потребе развоја туризма. На Златибору, који је још између два светска рата био афирмисан као ваздушна бања, уређује се вештачко језеро, граде се савремени смештајни, угоститељски и здравствено лечилишни објкети, међу којим су најзначајнији хотел „Палисад“ који почиње са радом 1965. године, као и Специјални здравствени завод „Златибор“ (данашња

[91] О значају оваквих планинарских акција, односно њиховој масовности, довољно говори податак да је на Републичкој планинарској акцији „Копаоничка трансверзала“ која је одржана од 7. до 9. јуна 2013. године учествовало око 200 планинара (www.gss.rs, 2013), као и подаци Републичког завода за статистику према којима је у периоду од 1. до 31. јула 2012. године Копаоник посетило укупно 1718 туриста који су остварили 8956 ноћења (www.stat.gov.rs, 2013).

Специјална болница "Чигота") који је отворен 1964. године (www.zlatibor.rs, 2013). У нешто каснијем периоду на Златибору се гради низ хотела, ресторана и других пратећих садржаја, уређују се ски стазе на Обудојевици и Торнику, граде спортски терени и сл.[92]. Током 60-тих година уређује се и изграђује и Дивчибаре на Ваљевским планинама, такође познато предратно климатско – туристичко место.

Слика 3.31: Златибор 60-тих година, по изградњи вештачког језера
(Извор: www.zlatibor.org, 2013)

Једна од кључних активности за развој савременог планинског туризма у Србији је израда „Студије о могућностима развоја зимског туризма у Југославији“, која је у сарадњи са OECD-ом урађена 1968. године. Студијом су установљени потенцијали планинских подручја Србије за развој целогодишњег туризма, а поред тога значајно је и то што су у току израде Студије наши стручњаци имали прилику да се упознају са процесом планирања и имплементације развоја планинских центара у Швајцарској и Француској, као и проблемима који прате такве комплексне подухвате. (Maksin M., Pucar M., Milijić S., Korać M., 2011:287).

[92] Подаци о порасту броја долазака туриста на Златибору у периоду од 50-тих до 70-тих година 20. века довољно говоре о развоју туризма на овој планини. У 1953. години било их је 1.393, године 1967. већ око 20.000, 1973. преко 55.000, а 1975. око 71.000. Тим прометом Златибор већ тада постаје најпосећенији центар планинског туризма у Србији (www.zlatibor.rs, 2013).

У складу са све већим интересовањем домаћих туриста за квалитетним зимским туризмом на високопланинским подручјима, **интензивнији развој планинских туристичких центара почиње 70-тих година 20. века**, са изградњом првог високопланинског ски-центра чија реализација је започела 1972. године на Шар-планини у општини Штрпце на подпланинском локалитету Брезовица и на планинском локалитету Стојкова кућа/Молика, претежно у складу са планским документима, у оквиру касније проглашеног Националног парка Шар-планина. Истовремено, почетком 70-тих година на Тари у општини Бајина Башта, започиње изградња и реализација првог средњепланинског туристичког центра целогодишње понуде, на локалитетима Калуђерске Баре, Шљивовица, Митровац и Предов Крст, у оквиру касније проглашеног Националног парка Тара. Почетком 80-тих година просторни развој планинског туризма улази у најинтензивнију фазу кроз изградњу туристичког центра на Копаонику[93], на локалитету Суво Рудиште (Центар, Крст и Сунчана Долина), са смештајним капацитетима на подручју општине Рашка и скијалиштима претежно на територији општине Брус. Поред тога, 1981. године проглашава се Национални парк Копаоник у оквиру кога се туристички центар и налази. Нешто касније започиње изградња и уређење локалитета Сребрнац, а још касније и подпланинског туристичког насеља Брзеће, који се налазе на подручју општине Брус. И на осталим планинама Србије – Голији, Златару, Руднику, Власини и др., у овом периоду је остварен одређени ниво развоја планинског туризма али у знатно мањој мери (Дабић Д., 2011:240).

Период кризе који се јавља услед распада СФРЈ, ратних догађања и одсуства економске и социјалне стабилности током прилагођавања тржишној привреди, **траје од почетка 90-тих година 20. века до половине прве деценије 21. века**, а карактеристичан је по стагнацији и неравномерном просторном развоју планинског туризма (иако је његово учешће у укупном туризму порасло, што указује на виталност овог вида туризма у Србији), као и по својинској трансформацији у оквиру које се дотадашњи друштвени, пре свега смештајни капацитети приватизују са идејом да ће приватни сектор преузети обавезе државе и друштвених предузећа у вези са пословањем ових садржаја, али нису постигнути задовољавајући резултати, јер су нови власници били мање туристички посленици, а више препродавци некретнина (Дабић Д., 2011:185,240).

[93] Детаљнији приказ развоја туризма на Копаонику и Тари даје се у посебним одељцима овог рада.

Поред тога, овај период је карактеристичан и по делимичном напуштању концепта планске изградње туристичких и рекреативних објеката, што је довело до неравномерног и неконтролисаног развоја туризма на планиским подручјима Србије (Maksin M., Pucar M., Milijić S., Korać M., 2011:287).

У периоду постепеног опоравка који се јавља у другој половини прве деценије 21. века, интензивирају се државна улагања у формирање нових и унапређење постојећих јавних скијалишта, изградњу капиталне инфраструктуре и др., али још увек без довољне усклађености планске регулативе просторног развоја туризма и заштите планинских подручја (Крунић Н., Милијић С., Ђурђевић Ј., 2010:6). У овом периоду, а нарочито у последњих неколико година, примећује се постепено покретање развоја планинског туризма пре свега у постојећим туристичким центрима (односи се претежно на смештај, туристичку и саобраћајну инфраструктуру): на Копаонику се постављају нове жичаре, унапређује се систем за вештачко оснежавање[94], започиње изградња нових смештајних капацитета, унапређује се летња туристичка понуда (стазе за планински бициклизам), и сл., на Златибору се проширује и уређује постојеће скијалиште на Торнику, поставља се нова жичара, систем за вештачко оснежавање, унапређују летњи садржаји и сл., унапређују се садржаји на Тари, Дивчибарама, Голији, а започиње и изградња вископланинског центра на Старој планини у оквиру локалитета Јабучко Равниште где је изграђен нови хотел високе категорије, као и прва гондола у Србији, на Бесној кобили у општини Врање уређује се ново скијалиште, и др.

Убрзани развој планинског туризма у Србији, односно све већи значај који овај вид туризма има у односу на укупан **туристички промет** у другој половини 20. и почетком 21. века, може се уочити и на основу статистичких података о броју долазака и броју ноћења туриста у планинским местима Србије.

Према подацима Републичког завода за статистику[95] учешће броја долазака туриста у планинска места у укупном броју долазака туриста у Србију континуално се повећава све до почетка 21. века када се стабилизује на око 20%. Тако, 1955. године од укупног броја долазака туриста у Србију, само 3,18% је забележено у планинским местима, већ 1970. године проценат се удвостручује и

[94]Према подацима ЈП „Скијалишта Србије“ (www.skijalistasrbije.rs, 2013) на Копаонику је системом за вештачко оснежавање покривено 97% скијалишта.

[95] Према Статистичким годишњацима Републичког завода за статистику од 1981. до 2013. године и Саопштењима Републичког завода за статистику (www.stat.gov.rs, 2013).

износи 6,42%, 1985. године износи близу 10%, да би се почетком 21. века стабилизовао и достигао 20%, односно од тада сваке године приближно једна петина свих долазака туриста у Србију односи се на планинска места. Истовремено, у периоду до 1990. године континуално расте број туриста који долазе у планинска места, када је и достигнут рекорд са 498.000 забележених долазака. Деведесетих година, у време кризе, број туриста се нагло смањује, да би се постепени опоравак осетио после 1995. године, као и после поновне кризе 1999., када појединих година као што је 2008. достиже близу 450.000, али до 2012. године још увек нису достигнути рекорди из периода 1985. – 1990. Када су у питању доласци странаца, ту се (условно) може рећи да је рекордна 1990. година када у планинским местима Србије борави близу 40.000 регистрованих страних туриста, иако је према приказаним подацима број долазака страних туриста у периоду од 2008. до 2012. већи јер се у том периоду као страни туристи рачунају и држављани бивших република СФРЈ.

Табела 3.2: Однос укупног броја долазака туриста и броја долазака страних туриста у Србију и планинска места у појединим годинама у периоду од 1955. до 2012. године[96] (Извор: Републички завод за статистику)

Година	Број долазака туриста УКУПНО			Од тога СТРАНИХ туриста			% (ђ/в)
	Србија	Планинска места	% (в/б)	Србија	Планинска места	% (ђ/д)	
а	б	в	г	д	ђ	е	ж
1955.	887.700	28.200	3,18	50.700	1.400	2,76	4,96
1966.	2.460.000	104.500	4,25	472.900	14.700	3,11	14,07
1970.	3.323.000	213.500	6,42	686.500	22.800	3,32	10,68
1975.	4.021.000	330.900	8,23	842.200	13.700	1,63	4,14
1980.	4.327.700	428.200	9,89	868.400	19.500	2,25	4,55
1985.	4.746.000	467.000	9,84	847.000	18.000	2,13	3,85
1990.	3.940.000	498.000	12,64	880.000	39.000	4,43	7,83
1993.	2.085.000	251.000	12,04	70.000	2.000	2,86	0,80
1995.	2.432.000	379.000	15,58	91.000	3.000	3,30	0,79
2000.	2.169.000	359.000	16,55	166.000	11.000	6,63	3,06
2002.	2.210.000	425.000	19,23	312.000	15.000	4,81	3,53
2005.	1.989.000	401.000	20,16	453.000	21.000	4,64	5,24
2008.	2.266.166	448.854	19,81	646.494	39.826	6,16	8,87
2010.	2.000.597	376.648	18,83	682.681	42.297	6,20	11,23
2012.	2.079.643	397.388	19,11	809.967	48.644	6,01	12,24

[96] Од 2000. године нису обухваћени подаци за АП Косово и Метохију, а туристи из република бивше СФРЈ обухваћени су као страни туристи.

График 3.4: Број долазака туриста (укупно и страних) у планинска места у Србији у појединим годинама у периоду од 1955. до 2012. године
(Извор: Републички завод за статистику)

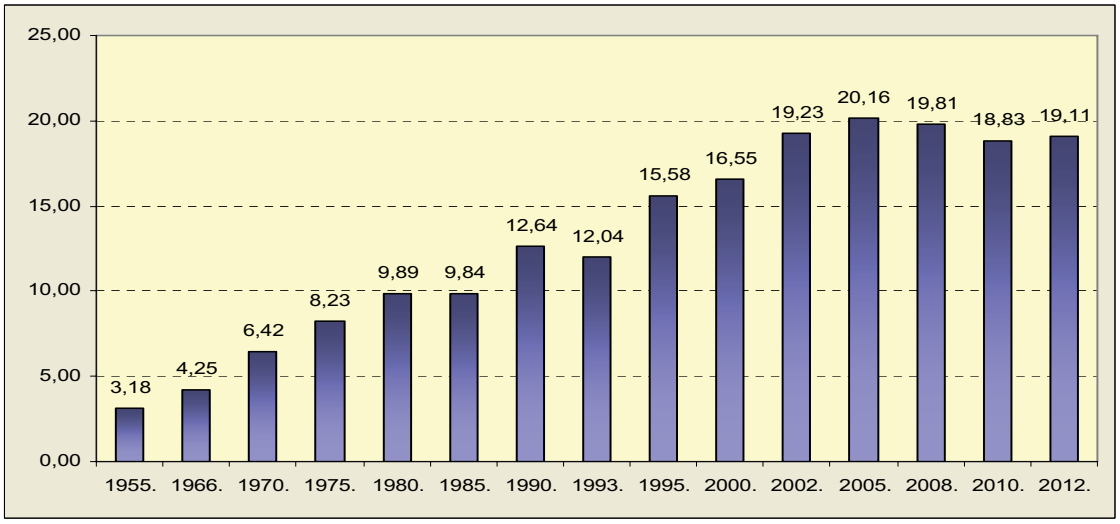


График 3.5: Удео (%) броја долазака туриста у планинска места у односу на укупан број долазака туриста у Србију у појединим годинама у периоду од 1955. до 2012. године
(Извор: Републички завод за статистику)

Када се анализирају подаци о броју ноћења туриста, и ту се може уочити сличан тренд као и код самог броја долазака туриста. Учешће броја ноћења туриста у планинским местима у укупном броју ноћења туриста у Србији такође се повећава континуално у другој пловини 20. до почетка 21. века, с тим да се

максимални проценат достиже 2002. године, када је близу 30% свих ноћења туриста у Србији остварено у планинским местима. У наредним годинама, ово учешће се смањује и до краја периода достиже око 25%. За укупан број ноћења је, исто као и код броја туриста, рекордан период од 1985. – 1990. године, који је чини се за сада још увек недостижан. Када су у питању страни туристи, осим сличних карактеристика као код претходно разматране категорије, остварено је значајно повећање крајем посматраног периода (2012. година) али се овај податак не може директно поредити са рекордом из 1990. због већ напоменуте промене начина евиденције туриста (од 2000. године као страни туристи рачунају се и држављани бивших република СФРЈ).

Табела 3.3: Однос укупног броја ноћења туриста и броја ноћења страних туриста у Србији и планинским местима у појединим годинама у периоду од 1955. до 2012. године[97] (Извор: Републички завод за статистику)

Година	Број ноћења туриста УКУПНО			Број ноћења СТРАНИХ туриста			% (ђ/в)
	Србија	Планинска места	% (в/б)	Србија	Планинска места	% (ђ/д)	
а	б	в	г	д	ђ	е	ж
1955.	2.501.900	173.300	6,93	153.100	2.100	1,37	1,21
1966.	5.773.800	473.400	8,20	825.700	17.900	2,17	3,78
1970.	7.675.600	731.600	9,53	1.136.400	28.600	2,52	3,91
1975.	9.966.900	1.382.300	13,87	1.381.900	22.500	1,63	1,63
1980.	12.028.400	2.010.000	16,71	1.466.800	31.900	2,17	1,59
1985.	13.897.000	2.648.000	19,05	1.238.000	53.000	4,28	2,00
1990.	11.670.000	2.730.000	23,39	1.256.000	124.000	9,87	4,54
1993.	6.869.000	1.556.000	22,65	183.000	7.000	3,83	0,45
1995.	8.125.000	2.129.000	26,20	254.000	12.000	4,72	0,56
2000.	7.696.000	2.030.000	26,38	431.000	46.000	10,67	2,27
2002.	7.207.000	2.106.000	29,22	738.000	57.000	7,72	2,71
2005.	6.499.000	1.766.000	27,17	992.000	70.000	7,06	3,96
2008.	7.334.106	1.912.008	26,07	1.398.887	135.714	9,70	7,10
2010.	6.413.515	1.466.907	22,87	1.452.156	129.131	8,89	8,80
2012.	6.484.702	1.600.489	24,68	1.796.217	155.121	8,64	9,69

[97] Од 2000. године нису обухваћени подаци за АП Косово и Метохију, а туристи из република бивше СФРЈ обухваћени су као страни туристи.

График 3.6: Број ноћења туриста (укупно и страних) у планинским местима у Србији у појединим годинама у периоду од 1955. до 2012. године
(Извор: Републички завод за статистику)

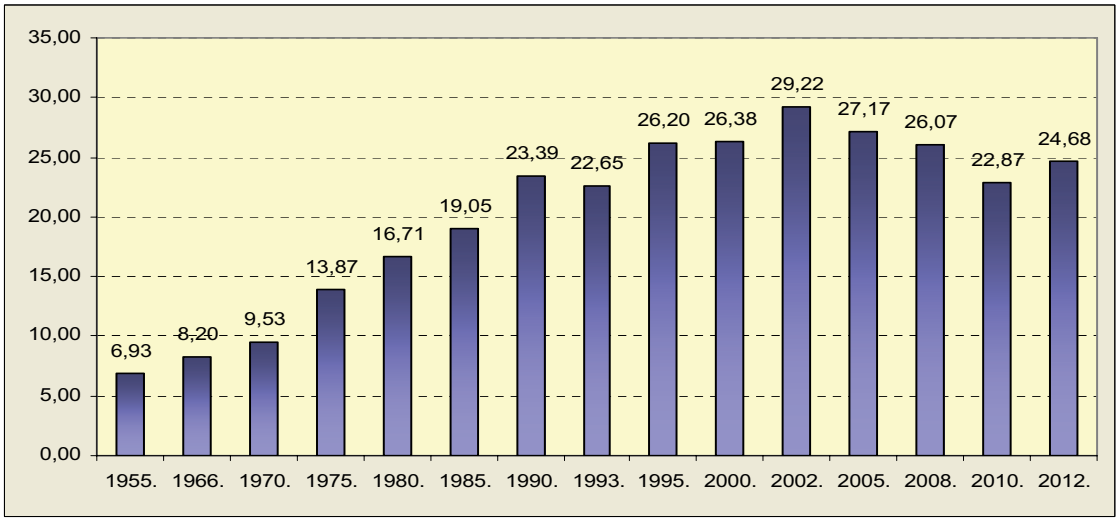


График 3.7: Удео (%) броја ноћења туриста у планинским местима у односу на укупан број ноћења туриста у Србији у појединим годинама у периоду од 1955. до 2005. године
(Извор: Републички завод за статистику)

Када се анализирају подаци који се односе на **смештајне капацитете**, односно на број лежаја[98], трендови су слични као и код претходне две категорије

[98] Приказани и анализирани подаци односе се на регистровани број лежаја по евиденцији Републичког завода за статистику. Прави број лежаја на терену значајно је већи од приказаног (у појединим туристичким дестинацијама и више него двоструко).

података. Удео броја лежаја у планинским местима у односу на укупне смештајне капацитете у Србији и овде се континуално повећава и то са око 9% у 1955. години до нешто више од 25% у 2005. години. Ипак, у периоду после 2005. године овај удео се смањује на испод 20%, када се значајно повећава удео броја лежаја првенствено у великим градским центрима и донекле бањама, да би се 2012. године удео броја лежаја у планинским местима поново увећао на преко 21%. Укупан број регистрованих лежајева у планинским местима, повећава се све до средине деведесетих, достижући 1995. године максимум са скоро 23.500 лежаја, да би после значајнијег пада забележеног 2000. године постепено растао и нови максимум достигао тек 2012. године са преко 24.000 регистрованих лежаја.

Табела 3.4: Однос броја лежаја у планинским местима у односу на укупан број лежаја у оквиру смештајних капацитета у Србији у појединим годинама у периоду од 1955. до 2012. године[99] (Извор: Републички завод за статистику)

Година	**Број лежаја у оквиру смештајних капацитета у Србији**			
	Укупно	**Планинска места**	**Остала места**	**% (в/б)**
а	б	в	г	д
1955.	16.905	1.564	15.341	9,25
1966.	50.472	6.037	44.435	11,96
1970.	74.096	10.882	63.214	14,69
1975.	91.281	13.009	78.272	14,25
1980.	108.521	16.729	91.792	15,42
1985.	115.880	19.365	96.515	16,71
1990.	116.462	22.077	94.385	18,96
1993.	109.784	22.544	87.240	20,53
1995.	108.319	23.492	84.827	21,69
2000.	92.490	20.701	71.789	22,38
2002.	87.325	21.069	66.256	24,13
2005.	86.731	21.989	64.742	25,35
2008.	116.179	21.782	94.397	18,75
2010.	119.427	22.808	96.619	19,10
2012.	113.385	24.209	89.176	21,35

[99] Од 2000. године нису обухваћени подаци за АП Косово и Метохију

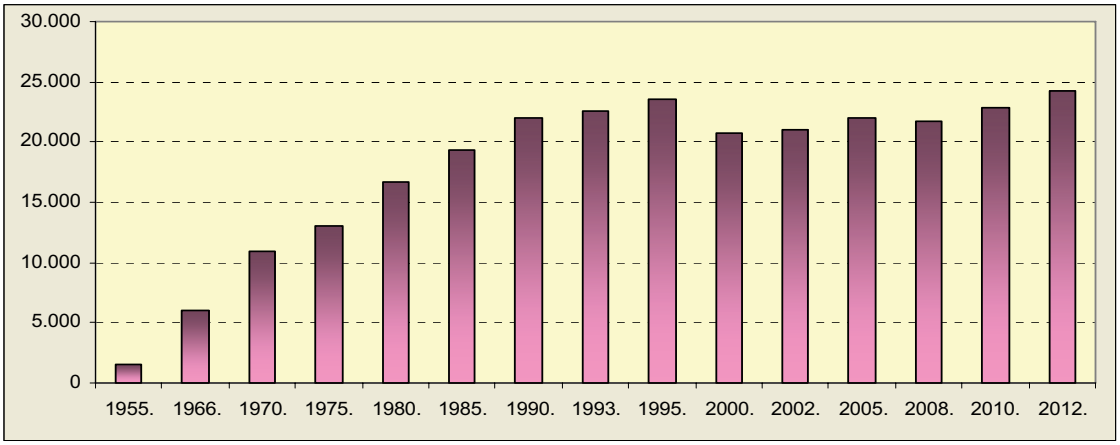


График 3.8: Број лежаја у планинским местима у Србији у периоду од 1955. до 2012. године (Извор: Републички завод за статистику)

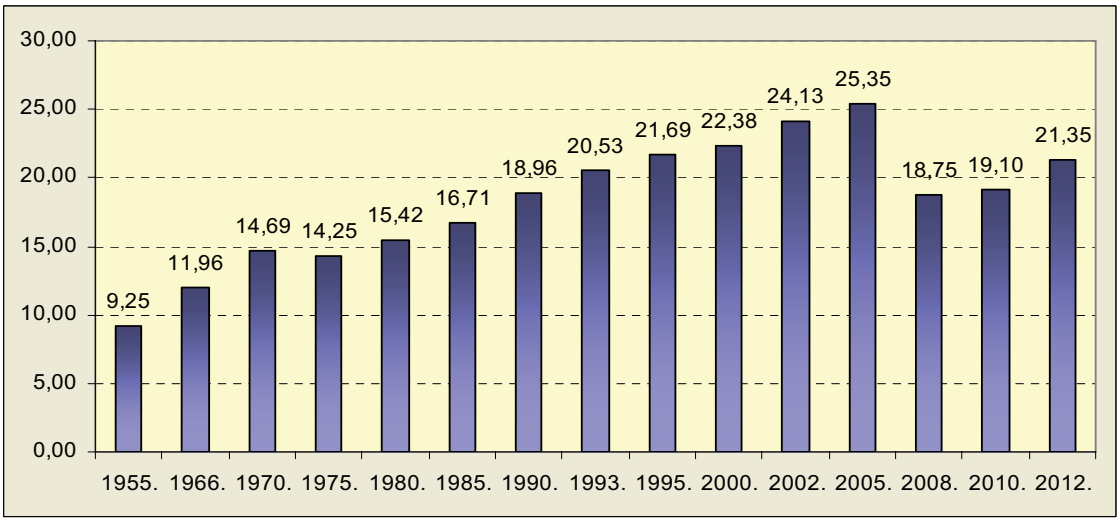


График 3.9: Удео (%) броја лежаја у планинским местима у односу на укупан број лежаја у оквиру смештајних капацитета у Србији у појединим годинама у периоду од 1955. до 2012. године (Извор: Републички завод за статистику)

На основу претходно приказаних општих карактеристика развоја кроз више историјских периода, као и приказаних карактеристичних статистичких података, може се закључити да досадашњи развој планинског туризма у Србији, у најкраћем карактерише следеће (Дабић Д., 2011:240):

– почетак развоја на приступачним ниским и средњим планинама, првенствено са летњом понудом, а у складу са ранијим европским искуствима (осим што је

за разлику од Европе, у периоду после Другог светског рата, понуда у Србији имала претежно социјални карактер);
- касније појава зимског туризма на високим планинама, инспирисана већ афирмисаним, помодним алпским центрима треће генерације, непосредно уз висока скијалишта и уз занемаривање летње понуде (иако је њихова даља градња у Алпима у међувремену ограничена или напуштена у корист поливалентних, целогодишњих центара са високим ски-стадионима и развијеном летњом понудом);
- покушаји појединих нископланинских и средњепланинских центара (који немају одговарајуће природне услове) да уведу и значајнију зимску понуду, за коју нема увек довољно рационалних услова осим за дечије ски-школе и почетнике;
- недовољно озбиљно схватање потребе да се у високопланинске центре уведе значајнија летња понуда.

3.1.5. Актуелно стање развоја планинског туризма у Србији

У овом одељку разматра се актуелно стање развоја планинског туризма у Србији кроз приказ основних карактеристика најзначајнијих планинских туристичких дестинација, анализирају се актуелни карактеристични статистички подаци о туристичком промету и туристичким смештајним капацитетима и на основу тога даје одговарајући закључак.

Најзначајнији носиоци развоја планинског туризма у Србији данас су Златибор, Копаоник, Тара, Дивчибаре и Стара планина. Развој Шарпланине и Проклетија које спадају међу најзначајније планине по природним и туристичким потенцијалима, због политичке ситуације није у надлежности Републике Србије. На осталим планинама у Србији остварен је мањи степен развоја планинског туризма, а нешто више од осталих истичу се Голија, Мокра гора, Златар, Власина, Бесна кобила, Гоч, Ртањ, Рудник, Фрушка гора и др.

Златибор је најстарија планинска туристичка дестинација у Србији[100], која се развила као климатски и спортско-рекреативни центар на благим падинама истоимене планине, на просечној надморској висини од око 950-1000 m н.в..

[100] Више о историјату развоја туризма на Златибору и другим планинским туристичким местима видети у посебном одељку овог рада у оквиру кога се разматра историјат развоја планинског туризма у Србији.

Налази се у југозападној Србији, непосредно уз главну друмску и неколико километара од главне железничке саобраћајнице које спајају Београд и јужни Јадран, тако да има изузетно добар саобраћајни положај, који још више добија на значају када се има у виду отварање војног аеродрома „Поникве“ за комерцијалне летове. Туристички центар од Београда је удаљен око 230 km, а од Ужица које је регионални центар овог краја, 23 km. Према подацима Републичког завода за статистику, Златибор је последњих неколико година и најпосећенија планинска туристичка дестинација у Србији[101], и по укупном броју домаћих и страних туриста и по броју остварених ноћења домаћих и страних туриста[102].

Слика 3.32: Златибор, Обудојевица (Извор: Д. С. Ђорђевић, јануар 2011)

Слика 3.33: Златибор, део туристичког центра (Извор: Д. С. Ђорђевић, јуни 2011)

Туристичке и природне карактеристике подручја омогућили су развој туристичке дестинације са целогодишњом понудом. У оквиру самог туристичког центра изграђени су бројни спортско-рекреативни садржаји (отворени и затворени базени, спортска хала, отворени терени за мале спортове, фудбалска игралишта, многобројна дечија игралишта, тјубинг стаза, кружне пешачке стазе, мања скијашка и санкашке стазе, мање клизалиште и др.), Специјална болница за болести штитасте жлезде и болести метаболизма са посебним комерцијалним здравствено-рекретивним програмом „Чигота“, различити садржаји јавних

[101] Упоредни преглед података о туристичком промету и смештајним капацитетима у планинским туристичким местима у Србији приказан је у другом делу овог одељка.

[102] Поред званичних података Републичког завода за статистику где су евидентирани само пријављени туристи, мора се имати у виду да на Златибору у току године борави изузетно велики број нерегистрованих туриста који су смештени у разним облицима приватног смештаја. Непоуздани подаци о стварном броју туриста и укупним смештајним капацитетима, односно коришћење процена ових података, могу створити и одређене недоумице у процесу планирања и програмирања инфраструктуре у овим подручјима.

службе и сервиса, многобројни угоститељски и други комерцијални садржаји, итд. У околини туристичког центра понуду чине етно-музеј Сирогојно, купалишта и излетишта на неколико мањих језера[103], различите излетничке, планинарске и бициклистичке стазе, полигони за јахање коња, узлетишта за параглајдинг, стазе за нордијско скијање на Тић пољу и Врањевини, и др. На 10-так km од туристичког центра, налази се скијалиште Торник, на северним падинама испод истоименог највишег врха Златибора (1496 m н.в.). Ски центар се простире на надморској висини од 1110 до 1490 m н.в., има укупно 7 km ски стаза за алпско скијање које су у целини опремљене системом за вештачко оснежавање и које опслужују три жичаре (један шестосед и два ски-лифта) укупног капацитета око 5.400 скијаша на сат, као и једном покретном траком дужине 150 m (www. skijalistasrbije.rs, 2013).

Карта 3.15: Торник – летња туристичка понуда (Извор: www.skijalistasrbije.rs, 2013)

Карта 3.16: Ски центар Торник (Извор: www.skijanje.rs, 2013)

У последњих неколико година у оквиру ски центра Торник побољшана је и летња туристичка понуда, у оквиру које су на располагању панорамска вожња жичаром, планински бициклизам (са стазама различите тежинске категорије, укупне дужине око 21 km), вожња скутером и картингом, дечије игралиште, тјубинг стаза, пешачке и планинарске стазе, док је у завршној фази изградња стазе за боб на шинама. У току 2013. године вршиле су се припреме за изградњу

[103] На вештачкој акумулацији у самом центру није дозвољено купање већ се користи за вожњу педалина са стазом око језера, клупама за одмор и сл., док се нешто веће Рибничко језеро користи искључиво за водоснабдевање туристичког центра. Према речима председника општине Чајетина, Милана Стаматовић (дневни лист „Вечерње новости“, 12. август 2013.) по изградњи новог водоводног система (Сушица, Доброселичка река), Рибничко језеро ће се користити у спортско-рекреативне сврхе.

панорамске гондоле која ће повезати центар Златибора и ски центар Торник, укупне дужине 9 km (што је чини једном од најдужих гондола ове врсте на свету) и која ће омогућити бржу и једноставнију комуникацију између туристичког центра где се налази већина смештајних капацитета и самог ски центра.

Према подацима Републичког завода за статистику на Златибору је у 2012. години регистровано 5.404 лежаја[104], док се на основу стварног стања на терену, процењује да Златибор располаже са око 15.000 хиљада лежаја у различитим врстама смештајних капацитета: 10-так хотела, апартманско насеље „Краљеви конаци“, неколико одмаралишта, више вила и пансиона, већи број викенд кућа и адаптираних стамбених објкеката и сл., као и адаптиране и нове сеоске и викенд куће у околним сеоским насељима.

Основни недостаци Златибора као планинске туристичке дестинације (Дабић Д., 2011:252) су преоптерећеност изградњом, неартикулисаност физичких структура понуде према наменама, недовољан стандард садржаја понуде, неодговарајућа организованост и промоција нових туристичких производа и физичких садржаја на којима се они реализују, значајан обим непланске изградње која се у појединим случајевима „на силу“ уводи у легалне токове, недовољна уређеност и комунална опремљеност насеља, односно некомплетност инфраструктурних система. У наредном периоду, изградња и проширење туристичке понуде биће ограничени планираном заштитом кроз проглашење Парка природе „Златибор“ који је у процедури доношења.

Копаоник је највећа и најзначајнија зимска планинска туристичка дестинација у Србији. Према подацима Републичког завода за статистику, и по укупном броју туриста и по броју остварених ноћења, Копаоник је последњих неколико година најпосећенији планински туристички центар у Србији у току зимских месеци, односно други најпосећенији планински туристички центар на годишњем нивоу, одмах после Златибора. Основне карактеристике планинског подручја, положај, историјат и актуелно стање развоја туризма, као и карактеристични статистички и други значајни подаци о Копаонику, разматрани су у посебном одељку овог рада.

Тара, средњепланинска туристичка дестинација са целогодишњом туристичком понудом, формирана је на неколико локалитета у оквиру и поред истоименог националног парка. Према подацима Републичког завода за

[104] Статистички годишњак Србије 2013., Републички завод за статистику Србије, Београд (2013).

статистику, према броју туриста и броју ноћења који они остваре, Тара је трећа најпосећенија планинска туристичка дестинација у Србији, одмах иза Златибора и Копаоника. Основне карактеристике планинског подручја, положај, историјат и актуелно стање развоја туризма, као и карактеристични статистички и други значајни подаци о Тари, разматрани су у посебном одељку овог рада.

Дивчибаре је нископланинска туристичка дестинација формирана у централном делу планине Маљен, у западној Србији. Туристички центар се налази на 980 m н.в., 37 km јужно од Ваљева које је регионални центар овог краја, односно око 120 km од Београда, тако да има добар географски положај у односу на значајне емитивне центре[105]. Према подацима Републичког завода за статистику, Дивчибаре је после Златибора, Копаоника и Таре, четврта најпосећенија планинска туристичка дестинација у Србији[106], и представља најзначајанију туристичку дестинацију на Ваљевским планинама.

Слика 3.34: Дивчибаре, центар
(Извор: www.divcibare.rs, 2013)

Слика 3.35: Околина Дивчибара
(Извор: Д. С. Ђорђевић, јули 2009)

Туристичка понуда се доминантно састоји у излетничком и стационарном одморишно-рекреативном туризму, уз планинарење као један од видова туризма посебних интереса. Иако је тежиште понуде на летњој сезони, постојећи природни потенцијали за климатизам као и друге бројне видове туризма посебних интереса нису адекватно искоришћени (Дабић Д., 2011:189). У туристичком центру су изграђени различити спортско-рекреативни објекти, мањи садржаји јавних служби и сервиса (зелена пијаца, станица полиције, црква и сл.), као и

[105] Једна од најповољнијих карактеристика Дивчибара је управо добар географски положај у односу на Београд и значајне емитивне центре Војводине, одакле је и највећи број туриста.

[106] Дивчибаре су 1966. године са 121.559 ноћења биле по промету прво међу туристичким местима Србије, али су га у међувремену многа места претекла (Дабић, Д., 2011:260).

неколико угоститељских и других комерцијалних садржаја. Из центра до околних врхова уређено је и обележено више пешачко-планинарских стаза као и кружна планинарска стаза која повезује значајније врхове и видиковце у окружењу. Последњих неколико година, уложени су одређени напори у формирању зимске понуде, али је због природних услова развој алпског скијања значајно ограничен[107], док за нордијско скијање има више потенцијала али се они недовољно користе.

Туристички смештај се састоји из неколико хотела различитих категорија, неколико одмаралишта и пансиона, док је највећи број лежаја обезбеђен у оквиру већег боја викенд кућа, као и вила и наменски грађених објеката са више соба и апартмана за издавање туристима. Према подацима Републичког завода за статистику на Дивчибарама је у 2012. години регистровано 2.160 лежаја, док су процене да су укупни капацитети преко 4.000 лежаја.

Природне специфичности и реткости овога краја условиле су да су у непосредној близини Дивчибара проглашена четири строга резервата природе[108], док је за цело подручје Ваљевских планина у току процедура стављања под заштиту, а што ће условити одређена ограничења, пре свега када је у питању даљи дисперзивни развој туристичке понуде у простору Дивчибара и околине.

Слика 3.36: Дивчибаре, ски стаза
(Извор: www.divcibare.rs, 2013)

Слика 3.37: Дивчибаре, клисура Црне реке
(Извор: Д. С. Ђорђевић, јули 2009)

Основни недостаци туристичке дестинације Дивчибаре су недовољна организованост и развијеност летње туристичке понуде у оквиру које је

[107] Највиши врхови у окружењу Дивчибара су Краљев сто са 1104 m н.в., Црни врх са 1096 m н.в., Паљевине са 1068 m н.в., итд., тако да нема услова за формирање озбиљнијих стаза за алпско скијање, осим за почетнике и школе скијања.

[108] Строги резервати природе су Црна река, Чалачки поток, Забалац и Вражји вир.

недовољно здравствено-рекреативних садржаја са велнес и фитнес програмима, културних, забавних и спортско-рекреативних садржаја, уз недостатак понуде туризма посебних интереса у околини (стазе за планински бициклизам, јахање, узлетишта за параглајдинг, кањонинг[109], итд.). У оквиру зимске туристичке понуде недостатак представљају релативно скромни услови за развој алпског скијања, као и недовољно развијени садржаји за нордијско и турно скијање за које постоје добри природни услови, недостатак клизалишта и сл. У погледу инфраструктурних система недостају боље приступне саобраћајнице, мрежа комуналне инфраструктуре није у складу са потребама туристичког центра, тако да се јављају значајни проблеми пре свега у области водоснабдевања и одвођења отпадних вода, а недовољно је развијен и систем јавних служби.

Стара планина је високопланинска туристичка дестинација, која има изузетне природне услове и потенцијале за развој како зимске, тако и летње туристичке понуде, али је у актуелном стању више потенцијални него остварени туристички ризорт. Налази се у источној Србији, у граничном подручју са Бугарском, на око 50 km југоисточно од Књажевца, и на приближно истој удаљености северно од Пирота. Од Ниша и међународног аеродрома удаљена је најближим путем око 70 km, односно око 100 km преко Књажевца, док је од Београда удаљеност око 310-340 km, у зависности од изабраног путног правца[110]. Највиши врх Старе планине, истовремено и највиши врх централне Србије[111] је Миџор који је висок 2169 m н.в., док се постојећи смештајни капацитети налазе на локалитету испод Бабиног зуба на 1570 m н.в., односно на Јабучком Равништу на 1460 m н.в. Последњих неколико година, држава је преко ресора економије, регионалног развоја и туризма уложила значајна средства у развој ове туристичке дестинације кроз унапређење пре свега зимске туристичке понуде и изградњу нових смештајних капацитета (хотел на локалитету Јабучко Равниште).

[109] У околини Дивчибара постоји неколико клисура, међу којима је за кањониг најинтересантнија клисура Црне реке са гребеном Љути крш, коју одликује више водопада и извора питке воде са густим четинарским и листопадним шумама у окружењу. Међутим, због заштите природе, неопходно је да се начин коришћења заштићених подручја, организује на такав начин да се поштују прописана правила заштите.

[110] Битан недостатак Старе планине као туристичке дестинације је релативно лош саобраћајни положај, који је још више погоршан неодговарајућим стањем постојећих саобраћајница, тако да су се дешавали застоји и/или прекиди саобраћаја чак и у летњем периоду. Ипак, последњих година учињени су значајни напори у побољшању саобраћајне мреже на овом подручју.

[111] Највиши врх Србије је Ђеравица са висином од 2656 m н.в.. Налази се у оквиру масива Проклетија, на којима је као и на масиву Шарпланине, на подручју АП Косово и Метохија више врхова преко 2500 m н.в..

Слика 3.38: Стара планина, Јабучко Равниште (Извор: Д. С. Ђорђевић, сеп. 2012)

Слика 3.39: Стара планина, зими (Извор: www.jpstaraplanina.rs, 2013)

У оквиру зимске туристичке понуде ски центар Стара планина располаже са више од 13 km уређених ски стаза различитих тежина за скијаше свих категорија, као и стазама са слободну вожњу. Већи део ски стаза опремљен је системом за вештачко оснежавање. Ски центар опслужује систем жичара укупног капацитета око 6.800 скијаша на сат, међу којима и прва гондола у Србији (осмосед), која скијаше са локације Јабучко Равниште уводи у систем стаза и жичара, док у оквиру дечијег парка на локалитету „Маркова ливада“ постоји покретна трака дужине 72 m (www.skijalistasrbije.rs, 2013).

Карта 3.17: Ски центар Стара планина (Извор: www.skijalistasrbije.rs, 2013)

Летња понуда ове планинске туристичке дестинације далеко заостаје за зимском, иако су услови за њен развој врло повољни. Неколико обележених и недовољно уређених пешачких и планинарских стаза укупне дужине око 14 km, међу којима је и стаза до „Миџора“, највишег врха планине, ни приближно не одговара потенцијалима које ово подручје има у погледу развоја планинарства. Поред тога, на локалитету Јабучко Равниште уређене су четири стазе за планински бициклизам укупне дужине само 2,6 km (www.skijalistasrbije.rs, 2013), док је гондола у летњим условима оспособљена и за преовоз бицикала, а неколико узлетишта за параглајдинг више су дело ентузијаста него део организоване туристичке понуде.

Смештајни капацитети састоје се од новоизграђеног хотела на локацији Јабучко Равниште, раније изграђених објеката на локалитету испод Бабиног зуба[112], као и адаптираних или новоизграђених објеката за смештај туриста у околним или подпланинским селима (Црни Врх, Балта Бериловац, Иново, Кална, и др.), укупног капацитета око 650 лежаја.

Због очувања и унапређења изузетних природних вредности овог подручја, 1997. године проглашен је Парк природе Стара планина, али ни до данас постојећа туристичка и рекреативна понуда није интегрисана са активностима заштите, уређења, презентације и културолошког коришћења природних и створених вредности на овом подручју.

Развој туризма на Старој планини је тек започет, а због изузетних потенцијала ове високе планине за најразноврснију зимску и летњу понуду, планирана је изградња планинског туристичког центра са компактним комплексом туристичке понуде са централизованим смештајем и непосредним контактом са туристичком инфраструктуром, крајњег укупног капацитета 22.861 лежај и 26.835 једновремених скијаша, уз планирани развој кроз више фаза[113]. Поред тога, постоје и добри услови за развој прекограничне сарадње са Бугарском, уз коришћење различитих европских фондова који би омогућили бржи и успешнији развој ове туристичке дестинације.

[112] Новоизграђени хотел „Стара планина“ на локалитету Јабучко Равниште располаже са 146 соба и апартмана, хотел „Бабин зуб“ располаже са 67 лежаја, док истоимени планинарски дом има капацитет од 72 лежаја (www.jpstaraplanina.rs, 2013).

[113] Према Просторном плану подручја Парка природе и туристичке регије Стара планина („Службени гласник РС“, број 115/08).

Од осталих планина у Србији, нешто значајнији развој остварен је на Голији, Мокрој гори, Златару, Власини, Бесној кобили, Гочу, Ртњу, Руднику, Фрушкој гори и др. Са скромним статистички регистрованим смештајним капацитетима и туристичким прометом, на већини од ових планина туристичка понуда се базира на поједностављеним летњим садржајима и/или је формирана основна зимска понуда са мањим скијалиштима.

Планинске туристичке дестинације у Србији обухватају и планинска сеоска насеља са иницираним руралним туризмом, планинска викенд насеља, као и подпланинска бањска места (Дабић Д., 2011:190). У појединим **планинским сеоским насељима**, пре свега на нижим средњим и ниским планинама, постоји одређени степен развоја руралног туризма, али ова насеља нису функцијски интегрисана у планинске туристичке центре и места, чак и када су у њиховој близини. Поред тога, планински туристички центри на већим висинама (на пример Суво Рудиште на Копаонику) још више су изоловани од околних села у којима и нема услова за рурални туризам због депопулације, старења, запуштених физичких садржаја и сл. За разлику од њих, све су учесталија **планинска викенд насеља** која се граде у околни планинских туристичких центара и подпланинских бањских места, због коришћења њихове саобраћајне и техничке инфраструктуре, а посебно због оформљене туристичке инфраструктуре и јавних садржаја, чиме стичу значајне бенефите уз избегавање плаћања високих комуналних накнада и такси јер се објекти врло често граде без спровођења процедуре прибављања одговарајућих дозвола. Последњих година, у оваквим насељима све је више објеката који туристима нуде смештај у различитим врстама соба и апартмана, и који неретко прерастају у праве мање породичне хотеле и пансионе. **Подпланинска бањска места** Србије, иако за то постоје одговарајући потенцијали и природни услови нису функцијски интегрисана са планинским туристичким центрима и местима, нити сами планински центри и места у довољној мери протежирају бањски туризам као туристички мотив и део своје понуде, због чега се пропуштају изузетне шансе за квалитетну интегрисану понуду планинског и бањског туризма.

О значају који планински туризам данас заузима у оквиру туристичке привреде Србије, сведоче и **подаци о оствареном туристичком промету** као и о **смештајним капацитетима** у планинским туристичким дестинацијама. Према подацима Републичког завода за статистику, у 2012. години нешто преко 19%

долазака туриста забележених у Србији односи се на неки од планинских туристичких центара, по чему је овај вид туризма одмах иза великих градских центара а испред бањских места, док је од укупног броја остварених ноћења туриста у Србији око 25% остварено у планинским туристичким местима, по чему је планински туризам одмах иза бањских места али и испред великих градских центара. Када се разматра просечан број ноћења који су туристи остварили у туристичким местима у Србији у периоду од 2006. до 2012. године[114], планински туристички центри су са нешто преко 4 ноћења по доласку туриста иза бањских места (преко 6 ноћења), али и значајно испред великих градских центара где се просечно остваре око 2 ноћења по доласку туриста.

Табела 3.5: Структура броја долазака туриста (укупно и страних) по врстама туристичких места у Србији у 2012. години (Извор: Републички завод за статистику)

Врста туристичког места	**Укупан број долазака**	**%**	**Од тога страних**	**%**	**% (г/б)**
а	б	в	г	д	ђ
Београд	632.512	30,41	460.424	56,84	72,79
Нови Сад	108.769	5,23	62.408	7,71	57,38
Бањска места	347.192	16,69	37.104	4,58	10,69
Планинска места	**397.388**	**19,11**	**48.644**	**6,01**	**12,24**
Остала турист. места	518.048	24,91	175.828	21,71	33,94
Остала места	75.734	3,64	25.559	3,16	33,75
Укупно у Србији	2.079.643	100,00	809.967	100,00	38,95

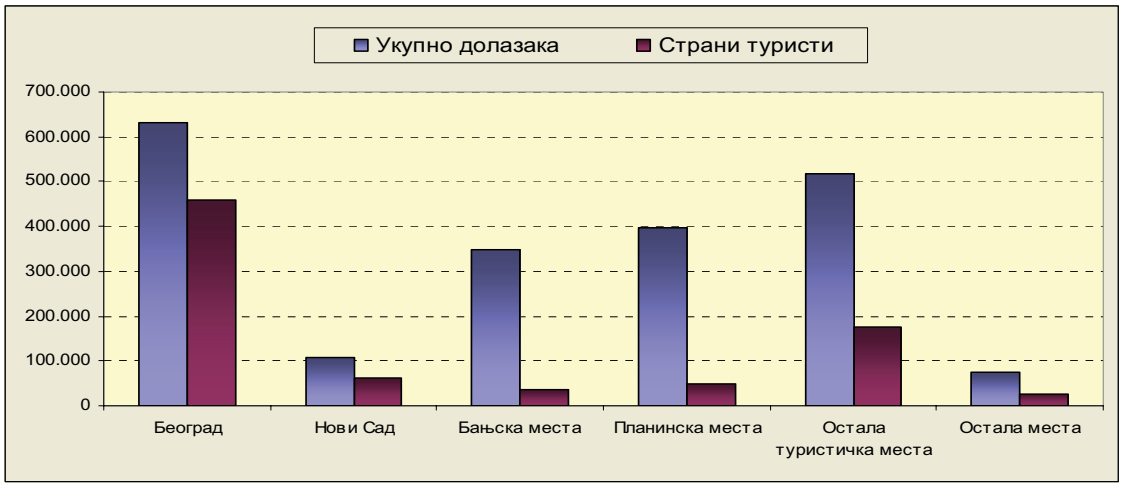


График 3.10: Број долазака туриста (укупно и страних) по врстама туристичких места у Србији у 2012. години (Извор: Републички завод за статистику)

[114] За поређење наведеног показатеља разматран је вишегодишњи период због добијања репрезентативнијих података него што би то било уколико се пореде подаци за једну годину.

Табела 3.6: Структура броја ноћења туриста (укупно и страних) по врстама туристичких места у Србији у 2012. години (Извор: Републички завод за статистику)

Врста туристичког места	**Укупан број ноћења**	**%**	**Од тога страних**	**%**	**% (г/б)**
а	б	в	г	д	ђ
Београд	1.245.211	19,20	918.728	51,15	73,78
Нови Сад	220.842	3,41	144.631	8,05	65,49
Бањска места	2.035.938	31,40	134.439	7,48	6,60
Планинска места	**1.600.489**	**24,68**	**155.121**	**8,64**	**9,69**
Остала турист. места	1.198.988	18,49	393.010	21,88	32,78
Остала места	183.234	2,83	50.288	2,80	27,44
Укупно у Србији	6.484.702	100,00	1.796.217	100,00	27,70

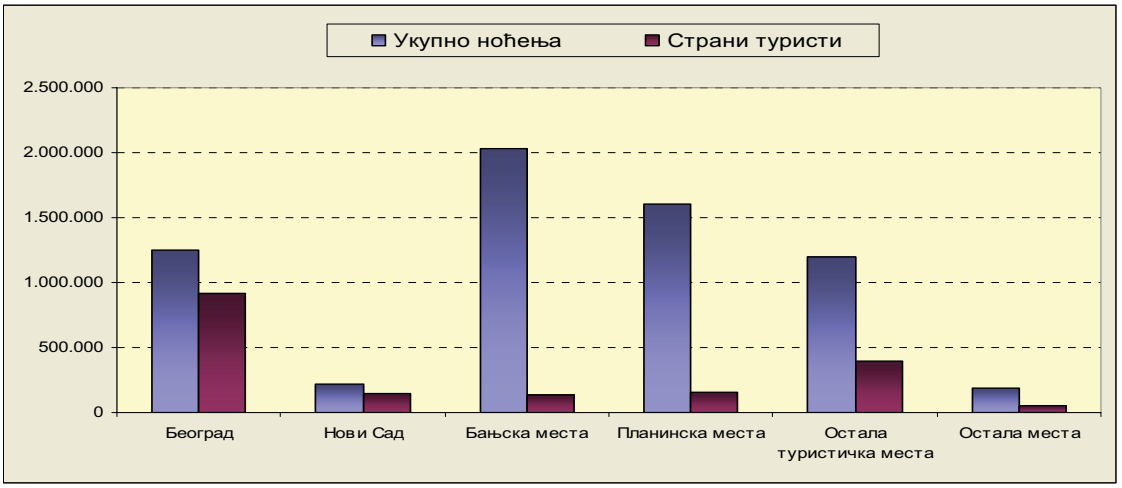


График 3.11: Број ноћења туриста (укупно и страних) по врстама туристичких места у Србији у 2012. години (Извор: Републички завод за статистику)

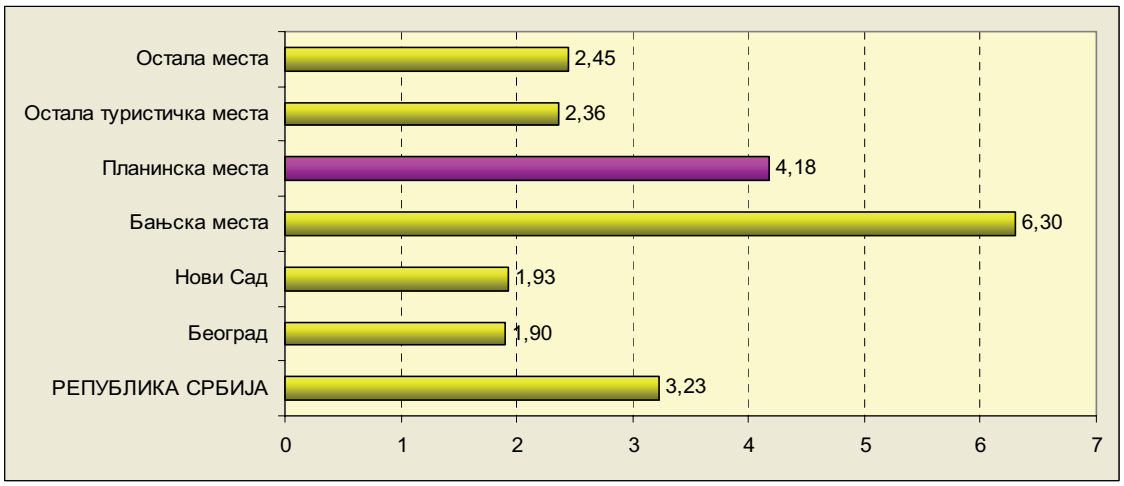


График 3.12: Просечан број ноћења по доласку туриста по врстама туристичких места у Србији у периоду од 2006. до 2012. године (Извор: Републички завод за статистику)

Структура расположивих смештајних капацитета, односно броја лежаја по врстама туристичких места у Србији у 2011. години, показује да се у оквиру планинских туристичких места налази око 18% од укупних смештајних капацитета, што овај вид туризма сврстава на треће место, иза бања (око 30%) и осталих туристичких места (око 23%), а испред великих градских центара.

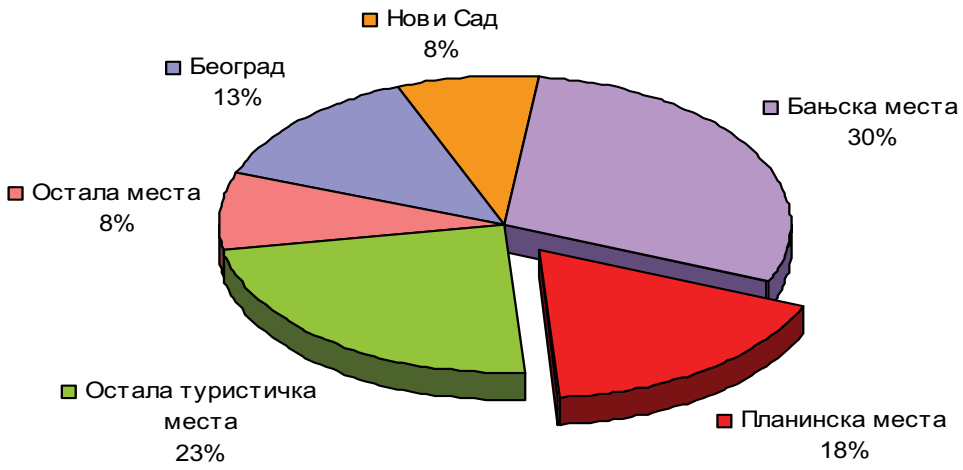


График 3.13: Структура броја лежаја по врстама туристичких места у Србији у 2011. години (Извор: Републички завод за статистику)

У структури броја долазака туриста у оквиру најзначајнијих планинских туристичких места у Србији, јасно се у 2012. години издвајају Златибор са 110.934 долазака или приближно 28% од свих долазака, Копаоник са 67.175 (16,90%) и Тара са 60.460 (15,21%), односно око 60% од свих долазака туриста забележених у планинским туристичким местима у Србији остварено је у ове три дестинације, док на сва остала планинска туристичка места долази преосталих 40%. У структури броја долазака страних туриста, показатељи су слични, с` тим да је после убедљиво најпосећенијег Златибора (37,38%), а затим и Копаоника (16,10%), на трећем месту испред Таре, Мокра гора са 12,10% од укупног броја долазака страних туриста. Разлог томе је што Мокра гора има врло велики проценат страних у односну на укупан број туриста и то 43,46%, а што је убедљиво највише у Србији. Према овом показатељу на другом месту је Златибор где је од укупног броја 16,39% страних долазака туриста.

Табела 3.7: Број долазака туриста (укупно и страних) у планинска места Србије у 2012. години (Извор: Републички завод за статистику)

Планинска места	Укупан број долазака	%	Од тога страних	%	% (г/б)
а	б	в	г	д	ђ
Златибор	110.934	27,92	18.185	37,38	16,39
Копаоник	67.175	16,90	7.830	16,10	11,66
Тара	60.460	15,21	4.211	8,66	6,96
Дивчибаре	28.730	7,23	954	1,96	3,32
Стара планина	12.750	3,21	1.359	2,79	10,66
Мокра гора	13.539	3,41	5.884	12,10	43,46
Ивањица	14.044	3,53	916	1,88	6,52
Златар	4.895	1,23	673	1,38	13,75
Гоч	10.055	2,53	0	0,00	0,00
Рудник	8.289	2,09	471	0,97	5,68
Остала планин. места	66.517	16,74	8.161	16,78	12,27
Укупно у Србији	397.388	100,00	48.644	100,00	12,24

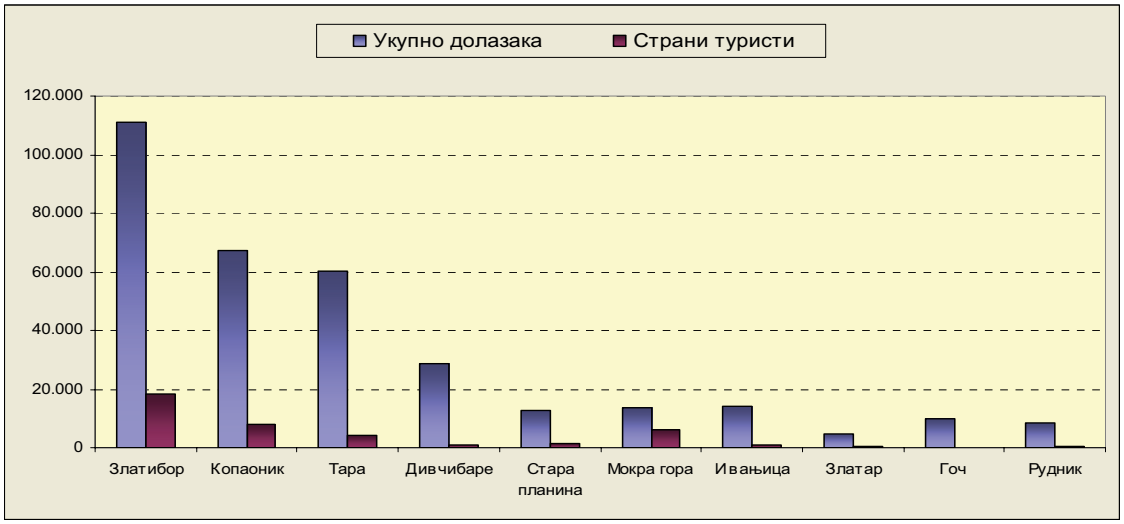


График 3.14: Број долазака туриста (укупно и страних) у планинска места Србије у 2012. години (Извор: Републички завод за статистику)

У структури броја ноћења туриста у планинским туристичким местима у Србији у току 2012. године, исто као и код броја долазака, доминирају Златибор са 463.363 (28,95%) остварених ноћења, Копаоник са 298.432 (18,65%) и Тара са 228.700 (14,29%) ноћења, што чини око 62% од укупног броја остварених ноћења. За разлику од броја долазака, код остварених ноћења страних туриста, после убедљивих Златибора (39,75%) и Копаоника (23,82%), на трећем месту је Тара

(9,26%), испред Мокре горе (6,11%), где туристи очигледно бораве мањи број дана. Код односа броја ноћења домаћих и страних туриста, као и код броја долазака, доминира Мокра гора (36,01% остварених ноћења страних туриста), испред Златибора где страни туристи остваре 13,31% од укупног броја ноћења.

Табела 3.8: Број ноћења туриста (укупно и страних) у планинским местима Србије у 2012. години (Извор: Републички завод за статистику)

Планинска места	Укупан број ноћења	%	Од тога страних	%	% (г/б)
а	б	в	г	д	ђ
Златибор	463.363	28,95	61.660	39,75	13,31
Копаоник	298.432	18,65	36.955	23,82	12,38
Тара	228.700	14,29	14.367	9,26	6,28
Дивчибаре	115.633	7,22	2.789	1,80	2,41
Стара планина	36.266	2,27	3.072	1,98	8,47
Мокра гора	26.338	1,65	9.483	6,11	36,01
Ивањица	71.316	4,46	1.726	1,11	2,42
Златар	12.746	0,80	1.287	0,83	10,10
Гоч	55.505	3,47	0	0,00	0,00
Рудник	52.397	3,27	3.406	2,20	6,50
Остала планин. места	239.793	14,98	20.376	13,14	8,50
Укупно у Србији	1.600.489	100,00	155.121	100,00	9,69

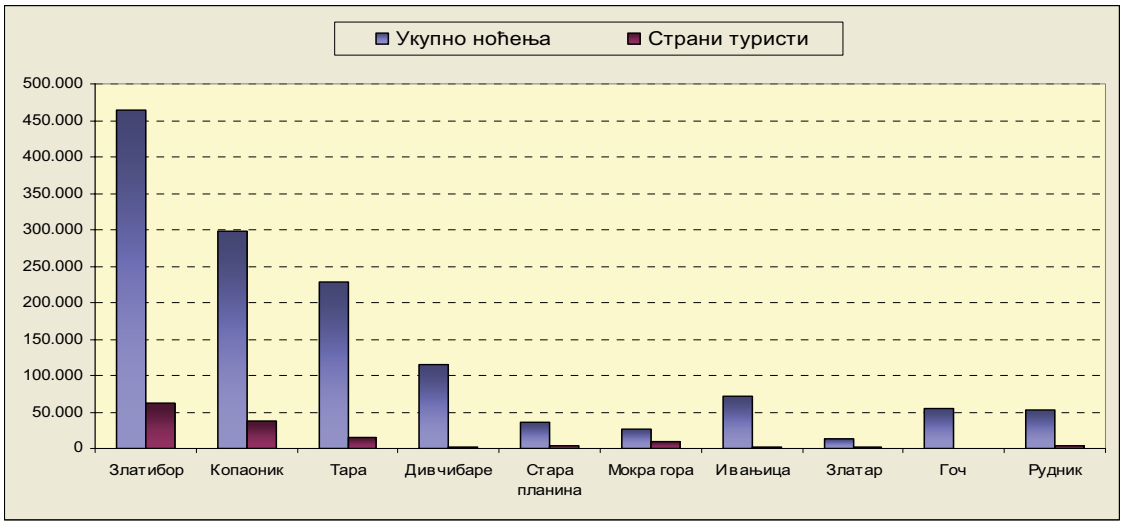


График 3.15: Број ноћења туриста (укупно и страних) у планинским местима Србије у 2012. години (Извор: Републички завод за статистику)

Када се разматрају подаци о смештајним капацитетима у планинским туристичким местима у Србији, мора се имати у виду да су то подаци о

регистрованом броју лежаја по евиденцији Републичког завода за статистику, који не приказују стварно стање на терену, где у зависности од дестинације може имати нешто више, или чак двоструко или троструко више лежаја за смештај туриста. У том смислу, наредна анализа броја лежаја и броја ноћења по лежају се може сматрати као условна.

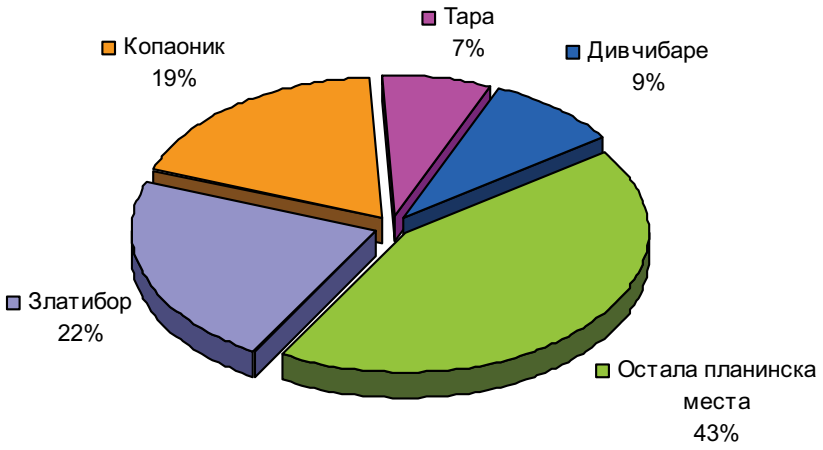


График 3.16: Структура регистрованих лежаја у планинским местима Србије у 2012. години (Извор: Републички завод за статистику)

Према статистички регистрованом броју лежаја у 2012. години, доминирају Златибор са 5.404 и Копаоник са 4.480 лежаја, за којима следе Дивчибаре са 2.160 и Тара са 1.730 лежаја, док остале планинске дестинације имају значајно мање смештајне капацитете. Занимљив показатељ, који приказује рентабилност смештајних капацитета је просечан број остварених ноћења по регистрованом лежају у току године у одређеној туристичкој дестинацији. По овом показатељу, највећи број ноћења по једном лежају у току 2012. године имали су Рудник (157 ноћења) и Мокра гора (147 ноћења), док Златибор са 85 и Копаоник са 66 ноћења по лежају у току 2012. године, иако најпосећенији планински туристички центри, имају значајно мању искоришћеност смештајних капацитета[115].

Однос броја остварених ноћења и броја долазака туриста, показује колико се један туриста задржава у одређеној дестинацији. Према овом показатељу, туристи су се у оквиру планинских туристичких места у току 2012. године, најдуже задржавали на Руднику (6,32 ноћења) и Гочу (5,52 ноћења), а што

[115] Због великог броја статистички нерегистрованих лежаја, али и статистички нерегистрованих туриста на Златибору и Копаонику, ови показатељи се морају узети као условни.

показује другачију структуру туриста у односу на најпосећеније планинске дестинације где се просечно оствари око 4 ноћења по једном доласку туристе, а нарочито у односу на Мокру гору, где се просечно оствари испод 2 ноћења по једном доласку.

Табела 3.9: Број регистрованих лежаја, просечан број ноћења по лежају и просечан број ноћења по доласку туриста у планинским местима Србије у 2012. години (Извор: Републички завод за статистику)

Планинска места	**Број лежаја**	**Број ноћења по лежају**	**Број ноћења по доласку**
а	б	г	в
Златибор	5.404	85,74	4,18
Копаоник	4.480	66,61	4,44
Тара	1.730	132,20	3,78
Дивчибаре	2.160	53,53	4,02
Стара планина	645	56,23	2,84
Мокра гора	178	147,97	1,95
Иваньица	942	75,71	5,08
Златар	657	19,40	2,60
Гоч	412	134,72	5,52
Рудник	332	157,82	6,32
Остала планин. места	7.269	32,99	3,60
Укупно у Србији	24.209	66,11	4,03

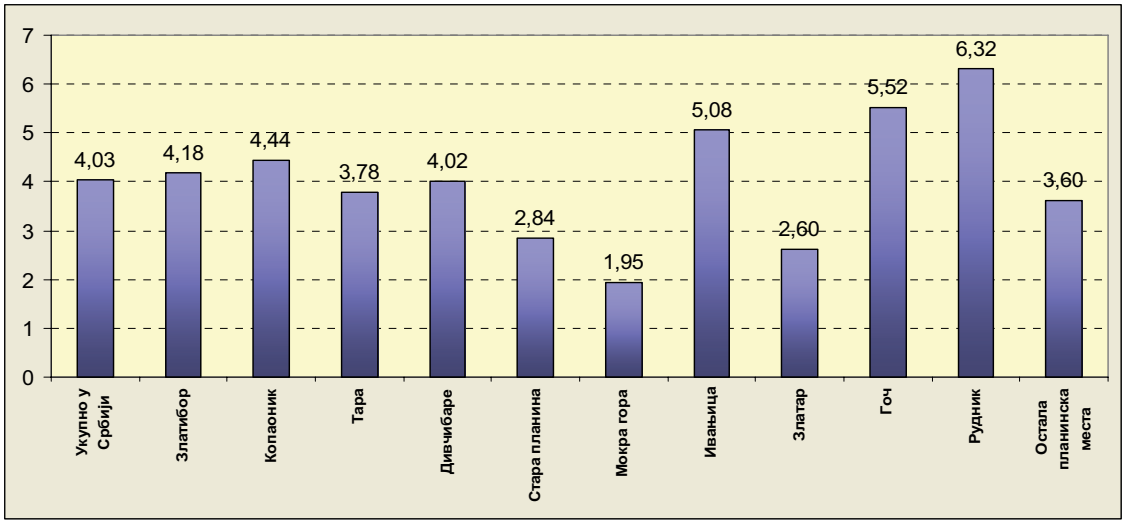


График 3.17: Просечан број ноћења по доласку туриста у планинским местима Србије у 2012. години (Извор: Републички завод за статистику)

Значајан показатељ развоја планинског туризма на једном подручју је и структура броја долазака и броја ноћења по месецима у току године, јер приказује колико успешно је развијена целогодишња туристичка понуда, која уз поређење са просечним бројем остварених ноћења по доласку у току одређеног месеца даје и податке о доминантном облику туристичких кретања. Ова анализа је много значајнија за појединачне туристичке дестинације[116] него за територију целе државе, али се овде приказује јер има неке интересантне карактеристике. У периоду од 2006. до 2012. године[117] у планинским туристичким местима у Србији, према подацима Републичког завода за статистику, највећи број долазака туриста забележен је у месецу мају (12,32%), затим у јануару (10,07%), па у октобру (9,83%), затим у јуну (9,42%), итд., да би најмање долазака било у новембру (4,32%). Истовремено, туристи се у октобру (2,89 ноћења по доласку) и мају (3,53 ноћења по доласку) најкраће задржавају у планинским туристичким дестинацијама, за разлику од јануара, фебруара, јула и августа када је просечан број ноћења по доласку око 5. На основу приказаних података, може се закључити да у мају и октобру доминира тзв. конгресни и/или викенд туризам, док у зимским и летњим месецима доминирају нешто дужи боравци туриста, мада се и у том периоду туристи све краће задржавају. Када говоримо о броју остварених ноћења, доминирају јануар и фебруар у току зиме, односно август, мај, јуни и јули у току лета, што је и очекивано.

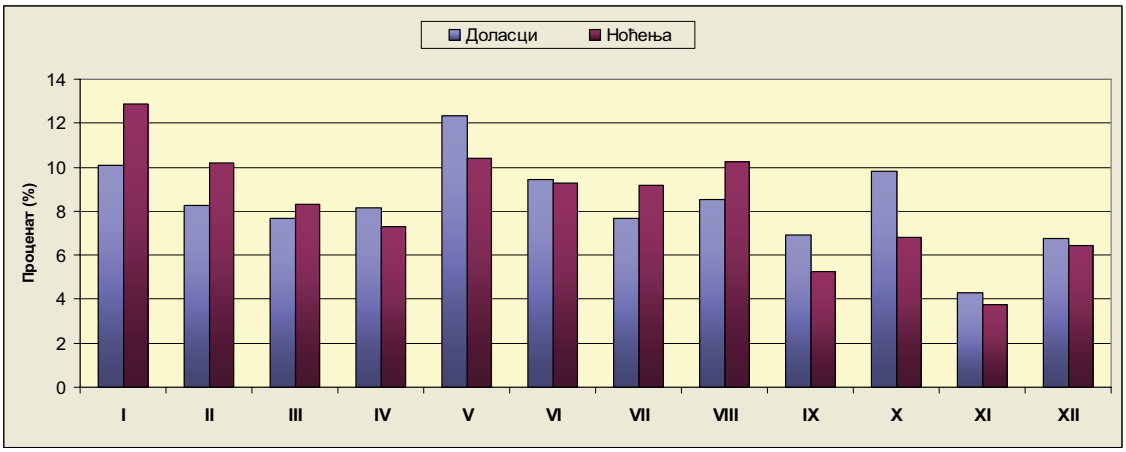


График 3.18: Структура броја долазака и броја ноћења туриста по месецима у планинским местима Србије у периоду од 2006. до 2012. године (Извор: Републички завод за статистику)

[116] У том смислу, у посебним одељцима овог рада у којима се разматра досадашњи развој туризма на Копаонику и Тари, детаљно ће бити размотрени наведени показатељи.

[117] За поређење наведених показатеља разматран је вишегодишњи период због добијања репрезентативнијих података него што би то било уколико се пореде подаци за једну годину.

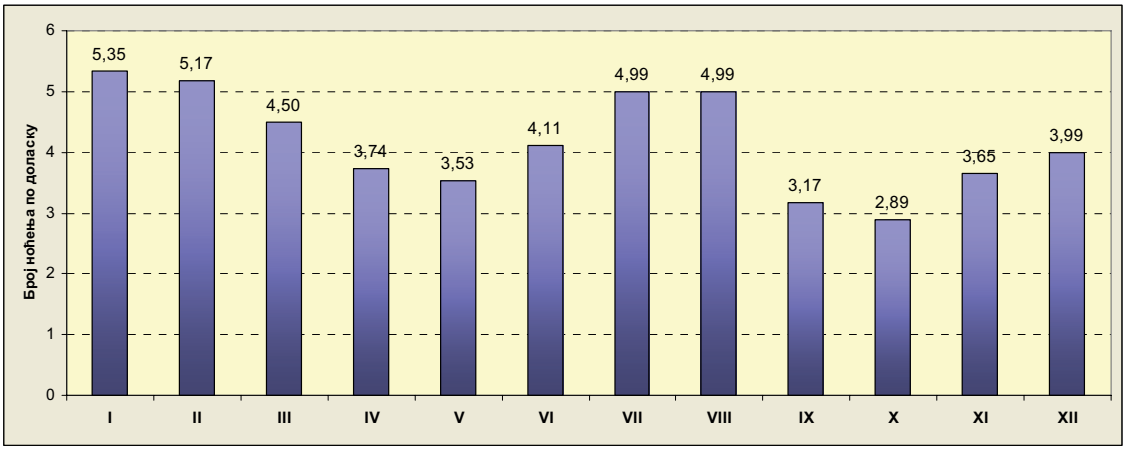


График 3.19: Број ноћења по доласку туриста по месецима у планинским местима Србије у периоду од 2006. до 2012. године (Извор: Републички завод за статистику)

Имајући у виду претходно наведено може се закључити да је развој планинског туризма у Србији, у првој декади 21. века условљен општедруштвеним кретањима која се огледају кроз процес демократизације, приватизације, заговарања концепта одрживог развоја, али и централизације власти и финансија, појаве монопола, корупције, као и светском економском кризом која је крајем декаде утицала на опште смањење инвестиција. Средином ове декаде, држава је на иницијативу ресора економије, регионалног развоја и туризма значајну пажњу усмерила на развој планинског туризма, и то пре свега кроз финансирање изградње туристичке инфраструктуре, крупне саобраћајне и техничке инфраструктуре, па чак и кроз иницијалну изградњу првих капацитета комерцијалног смештаја као што је то нови хотел у Јабучком Равништу на Старој планини (Дабић Д., 2011:250).

Међутим, поред ових углавном позитивних подстицаја, држава истовремено финансира израду мегаломанских мастер или планова развоја туризма за више планинских туристичких дестинација која су најчешће у оквиру заштићених природних добара, који су рађени без сарадње са приватним и невладиним сектором, а у којима се заговара изградња непримерено великих туристичких ризорта са више од 20.000 лежаја[118].

[118] Голија (Мастер план 2007. године) 25.565 лежаја, Стара планина (2007.) 22.861 лежај, Копаоник (2009.) 24.156 лежаја, Бесна кобила (2009.) 13.513 лежаја, итд. Напомињемо да је према подацима Републичког завода за статистику у 2012. години, укупно у планинским туристичким местима у Србији регистровано 24.209 лежаја.

У таквом концепту интензивне изградње великих планинских центара, према заштити природе заузима се знатно либералнији став него што то захтевају услови заштите проглашених природних добара. Поред тога, туристичка предузећа у заштићеним природним добрима не остварују потребну сарадњу са управљачима добара, посебно у погледу заједничких послова опремања и уређења природних и културних вредности за туристичку презентацију као веома значајног сегмента понуде еко, етно и других видова туризма, нити туристичка предузећа на адекватан начин учествују у суфинансирању заштите природе и културних добара (Дабић Д., 2011:185).

Један од најзначајних недостатака досадашњег развоја планинског туризма у Србији је то што није успостављена адекватна спрега са локалном заједницом и њеним активностима, а посебно локалном пољопривредом. У том смислу, уместо да делује као интегратор и генератор развоја локалне средине у стимулисању насељавања и производње за туристичку потрошњу, планински туризам осим код директног запошљавања у оквиру туристичких предузећа, врло мало сарађује са локалном заједницом, па тако продаја пољопривредних производа на полуимпровизованим пијацама (пример Таре), или на тезгама покрај саобраћајница (пример Копаоника) представљају „најзначајније“ облике сарадње, док се у новоотвореном луксузном хотелу на Старој планини служи фета сир, краљевачки кајмак, ужичка пршута и сл. уместо локалних старопланинских производа.

Значајан проблем за даљи развој планинског туризма у Србији представља и обимнија непланска изградња, која се последњих година јавља у окружењу планинских туристичких центара (најчешће у виду тзв. викенд насеља), а која је у колизији са развојем планинских центара због повећаног раубовања природе, преоптерећења саобраћаја, техничке и туристичке инфраструктуре и јавних садржаја који су планирани и програмирани за одређен капацитет центара а који се због наведене непланске изградње значајно премашује. Нова законска решења[119] која омогућавају да се већина нелегално изграђених објеката уведу у легалне токове допринеће стварању још већих проблема у овој области.

[119] Закон о легализацији објеката („Службени гласник РС“, број 95/2013), омогућава накнадно издавање грађевинске и употребне дозволе за објекат, односно део објекта који је изграђен, односно реконструисан или дограђен без грађевинске дозволе, односно који се користи без употребне дозволе, за већину објеката изграђених до 1. новембра 2013. године.

3.1.6. Досадашњи развој планинског туризма на Копаонику

У првом делу овог одељка дају се неке од основних карактеристика планинског подручја Копаоника, у другом делу прво се приказује историјат а затим и актуелно стање развоја туризма на подручју средње и високопланинског дела Копаоника[120], да би се после приказа неких од основних статистичких података и изведених показатеља о туристичком промету, дао одговарајући закључак о досадашњем развоју планинског туризма на Копаонику.

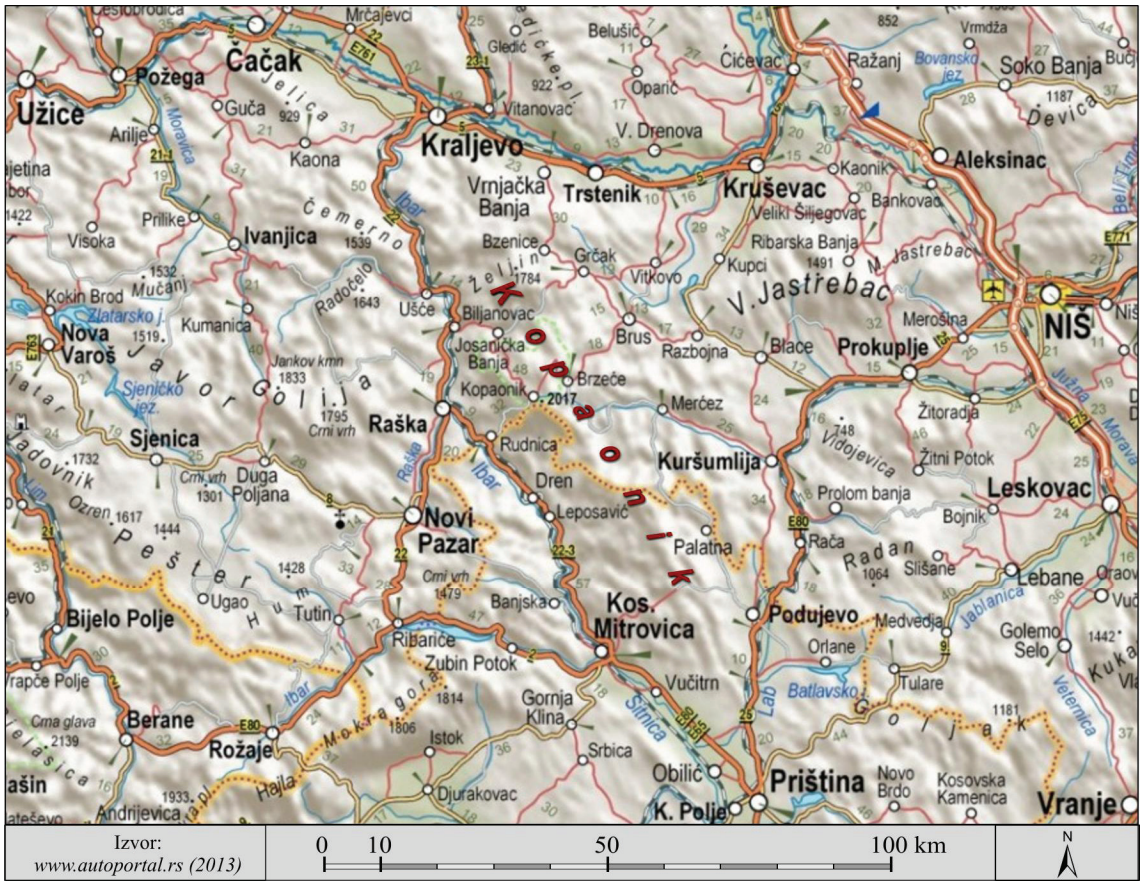
Копаоник спада у највише и најпространије планине Србије, протежући се готово меридијанским правцем у дужини од око 80 km и ширини око 40-60 km, са површином од 2.758 km^2 (Vasović M., 1990:28). Простире се у јужном делу централне Србије, између река Јошанице на северу, Ибра и Ситнице на западу, Лаба на југу и југоистоку и изворишних делова Расине и Топлице на истоку. Са западне стране Копаонику се приступа са магистралног пута и железничке пруге који долином Ибра повезују централну Србију са Косовом и Црном Гором, а са источне стране саобраћајницом која преко Бруса и Крушевца повезује ово подручје са аутопутем и железничком пругом Београд-Ниш (коридор X). Системом интерних и регионалних путева (саобраћајнице ка Врњачкој Бањи, Куршумлији, Прокупљу, итд.) остварена је и веза са значајним комуникацијама у долинама Западне и Јужне Мораве и Топлице. Постојећи међународни аеродроми у Нишу и Приштини могу да омогуће већи и лакши прилив страних туриста, као и војни аеродром у Лађевцима код Краљева који се прилагођава и оспособљава за цивилни саобраћај.

Рељеф Копаоника је веома сложен, разноврстан и рашчлањен, тако да уз остале природне компоненте ово условљава низ специфичних карактеристика пејзажа, уз преовлађујуће заобљене форме, заравни и површи са којих се дижу планинска била и спуштају дубоке али не и кањонске долине (Jovičić D., Dragin A., 2007:146). Посебну специфичност Копаоника чини пространа зараван, Равни Копаоник, која се у његовом северозападном делу простире на надморској висини од 1600-1800 m, дајући додатну вредност овом простору[121]. Ову зараван окружују највиши врхови Копаоника: Панчићев врх (2.017 м), Суво Рудиште (1.976 м),

[120] У раду се не разматра развој туристичких места у подгорини Копаоника - више о томе видети у Бојовић Г. (2012), односно Jovičić D., Dragin A. (2007).

[121] Зараван Равног Копаоника има површину од 163,5 km^2, богата је водом, добро осунчана а снежни покривач се задржава и до 180 дана у години (Васовић М., 1990:29).

Велики Караман или Вучак (1.936 м), Велика Гобеља (1.934) итд., који својим карактеристикама омогућују формирање квалитетних стаза за алпско скијање, док зарaван Равног Копаоника има погодности за нордијско и турно скијање. На Копаонику постоје и неке негативне појаве, односно ограничавајући фактори, од којих се посебно могу нагласити појава земљотреса[122] и убрзана ерозија земљишта[123].



Карта 3.18: Копаоник – положај у окружењу
(Извор: *Аутo-карта Србије*, www.autoportal.rs, 2013)

На Копаонику се сучељавају медитерански и континентални климатски утицаји, чинећи да се на овом подручју јављају различити климатски услови, почев од измењене медитеранске климе у појединим деловима подгорине (на

[122] На ширем копаоничком подручју од 1893. до 1980. године, забележено је 106 земљотреса јачине 6, 7 и 8 степени Меркалијеве скале. У периоду од 1978. до 1984. године забележено је 120 земљотреса изнад 5 степени, 19 преко 7 степени и 4 са катастрофалним последицама. Земљотреси од 10. маја 1980. године (јачина 8°М.С.), 18. маја 1980. године (јачина 8,5°М.С.), 10. септембра 1983. године (7,5°М.С.) и најјачи 10. септембра 1984. године (8,5°М.С.) изазвали су низ промена у природним процесима и животу људи (Бојовић Г., 2012:47).

[123] Убрзана ерозија земљишта је нарочито изражена на западној страни планине, изнад Ибра (Васовић М., 1990:28).

пример делови долине Ибра), преко континенталне и планинске у средишњем делу, до оштре и изразито планинско-алпске климе на највишим врховима долине. У вишим деловима планине снежни покривач се просечно задржава 150 дана, што обезбеђују дугу зимску сезону, а посебну вредност представља велика осунчаност од око 200 сунчаних дана у години (Jovičić D., Dragin A., 2007:146).

Због изузетних природних вредности, северни део Копаоника проглашен је 1981. године за Национални парк у површини од 11.810 хектара, на подручју општина Рашка и Брус, са заштитном зоном која се осим у ове две општине простире и на подручју општине Лепосавић у АП Косово и Метохија, а ради заштите природних вредности овог подручја – резервата шумских и тресавских екосистема, хидролошких, геолошких, геоморфолошких и биолошких вредности, природних предела, као и културне баштине, а пређутно и као статусна подршка развоју туризма (Дабић Д., 2011:265).

Различити трагови кроз историју, показују да је на подручју Копаоника експлоатација рудних богатстава такорећи „одувек“ присутна. Поред материјалних остатака, о томе сведоче и називи ове планине који су се повремено мењали али су увек асоцирали на копање руде, као и многи топоними[124] који директно указују на рударске активности. Познато је да се за ово подручје у Старом веку користи име Сребрна планина (Monte argentaro)[125], да би се после раног средњовековног назива Копалник, у 12. веку први пут у писаном документу (споменик „Мале Студенице“), појавио назив Копаоник, док по доласку на ове просторе Турци планину називају Сребрна гора (Бојовић Г., 2012:40).

Руднике на Копаонику су повезивали многобројни путеви који су водили до долине Ибра на западу односно долина Расине и Топлице на истоку и овим долинама даље ка значајним центрима који су се се кроз историју налазили у ближем или даљем окружењу. У долини Ибра, на више места су пронађени остаци старог римског а затим и средњовековног пута који је долину Западне Мораве преко Косова Поља повезивао са Скопљем, док је од ове комуникације, од данашњег села Јариње, преко Копаоника и даље долином Топлице водио средњовековни пут за Ниш (Шкриванић Г., 1974:106-127). Користећи ове

[124] Суво Рудиште, Гвоздац, Сува Руда, Рудница, Рудиште, Рударе, Сребрнац, Самоковка, итд. само су неки од топонима на Копаонику и у његовој подгорини а који асоцирају на рударске активности.

[125] На десној обали реке Ибра, у селу Сочаници, на западним падинама Копаоника нађен је саркофаг са римским натписом „Monte Argentaro“ ili „Montagna dell'Argento“ (Шкриванић Г., 1974:106).

комуникације преко Копаоника су још од најстаријих времена прелазили различити путници – изасланици, трговци, путописци, итд., задржавајући се кратко време на планини како би преноћили у појединим селима[126], и за које се, посматрано у ширем смислу, може рећи да су били међу првим туристима на овој планини.

У 19. веку у оквиру својих путовања и истраживања кроз Србију, Копаоником путују и описују га поједини инострани научници и путописци: Ами Буе (Ami Boué), аустријски геолог и путописац долази на Копаоник 1836. године, Арчибалд Патон (Andrew Archibald Paton), енглески путописац и дипломата 1843. године[127], док Феликс Каниц[128] (Felix Philipp Emanuel Kanitz) борави на Копаонику 1860. године (Бојовић Г., 2012:17).

Најзначајнија проучавања Копаоника средином 19. века, у оквиру 16 истраживачких екскурзија, извршио је Јосиф Панчић (1814-1888), лекар и природњак, представивши Копаоник не само научној већ и широј јавности кроз обиље знања из више природних наука и научних дисциплина, посебно из домена ботанике. Своја запажања о овој планини објавио је 1869. године у књизи „Копаоник и његово подгорје“ (Бојовић Г., 2012:17). Поред великог броја признања које је заслужио својим плодним научним радом али и обављајући многе значајне друштвене и државне функције, можда и највеће признање дали су му чланови САНУ и планинари Србије сахранишви га 7. јула 1951. године у маузолеју на највишем врху Копаоника, који од тада носи име овог познатог и признатог српског научника: „Панчићев врх“[129] (Бојовић Г., 2012:88).

Почетком 20. века, са развојем планинарства у Србији, на Копаоник почињу да долазе и планинари. Постоје подаци (Котлајић Б., 1978:14) да је још

---

[126] По записима појединих путописаца, после преласка Копаоника путем који је водио из долине Ибра, путници су ноћили у селу Страторију за које се претпоставља да је данашње село Судимља (Шкриванић Г., 1974:127) које се налази на сутоку Ђерекарске и Блажевске реке одакле настаје река Топлица.

[127] Импресије о свом боравку у Србији, Арчибалд Патон је описао у књизи „Servia, Youngest Member of the European Family: or, a residence in Belgrade and travels in the Highlands and Woodlands of the Interior, during the years 1843 and 1844.“ која је објављена 1845. године у Лондону (www.gutenberg.org, 2013).

[128] Текстом о овом подручју у својој обимној монографији „Србија - земља и становништво“, Феликс Каниц је у многоме допринео препознатљивости Копаоника, који је истраживао долазећи из долине Ибра, преко Јошаничке Бање до највишег врха планине, одакле се преко Бруса, Козника и Крушевца, спустио у Поморавље до Сталаћа (Бојовић Г., 2012:17).

[129] „Панчићев врх“, висок 2.017 m, претходно је називан „Миланов врх“ по краљу Милану Обреновићу (према Ђенералштабној карти Краљевине Србије Р 1:75 000 из 1894. године његова висина износила је 2.140 м). Због касније изградње војних објеката на овом простору, сем најављених и организованих посета, онемогућен је слободан приступ маузолеју.

1910. године у Брусу основано планинарско друштво које у наредним годинама организује више излета и похода на Копаоник.

Један од главних чинилаца који је значајно допринео бољој саобраћајној повезаности и приступачности Копаоника је изградња железничке пруге Краљево – Рашка – Косовска Митровица, која је пуштена у саобраћај 1931. године (Маловић Г., 2013:36), повезујући се преко Крагујевца на већ постојећу пругу Београд – Ниш.

Почеци организованог развоја туризма на Копаонику датирају из 30-тих година 20. века. У том периоду, скијање постаје све популарније у Србији, тако да планинари[130] и скијаши, после благих падина Кошутњака, Авале и Фрушке Горе посећују и друге више планине у потрази за квалитетним скијашким теренима.

У том смислу, почетком јануара 1935. године Српско планинарско друштво и Удружење студената планинара организују масован зимски излет на Копаоник, уз учешће 120 особа, које су биле смештене у радничким баракама Јеличићеве стругаре на Равном Копаонику (Вељковић Б., 2002:69). Поред других активности, одржан је врло запажен и посећен курс скијања, а једна група планинара обишла је велики део Копаоника и одушевивши се његовом лепотом и скијашким потенцијалима, поднела је детаљан извештај са предлогом да се на овој планини изгради планинарски дом. Већ у децембру исте 1935. године планинарски дом је отворен а прве госте, 100 планинара и скијаша, примио је у јануару 1936. године. Дом се састојао од две повезане зграде, мање коју су започели чланови београдског Удружења студената планинара и веће чију изградњу је организовало Српско планинарско друштво. Налазио се приближно на локацији данашњег хотела „Олга Дедијер“ и био је у функцији само неколико година, јер је као и већина планинарских објеката у Србији, уништен у току Другог светског рата.

Изградња планинарског дома и квалитетни скијашки терени у његовој близини допринели су да Копаоник постане најзначајнији скијашки центар у Србији пред Други светски рат. Од 1936. године, када је 7. и 8. јануара на Копаонику на Сувом Рудишту одржано прво такмичење у алпској комбинацији уз учешће 12 такмичара (Вељковић Б., 2002:71), сваке године, све до 1941., на овој планини су одржавана разна скијашка надметања.

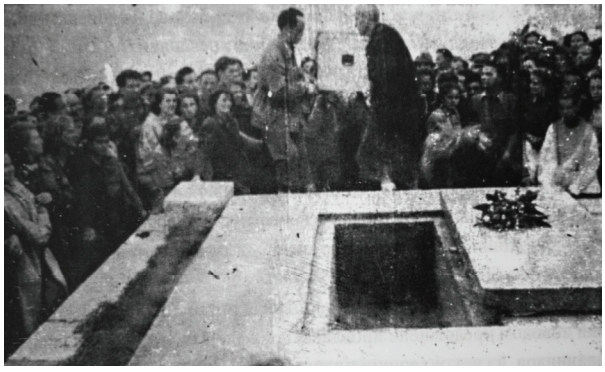
[130] У периоду до Другог светског рата носиоци скијашких активности у Србији били су најпре чланови Српског планинарског друштва (основано 1901.), Удржења студената планинара (основано 1932.), као и организација „Соко“ и Скаутска организација.

Слика 3.40: Први планинарски дом на Копаонику изграђен 1935. године
(Извор: Вељковић Б., 2002:69)

Не одустајући од намере да често долазе на Копаоник, пре свих планинари а затим и скијаши и други љубитељи ове планине, утицали су да се непосредно после Другог светског рата, у току 1947. и 1948. године, на истој локацији где се налазио предратни дом, изгради већи и опремљенији планинарски дом капацитета 200 лежаја, који је после неколико година страдао у пожару (обновљен је 1953. године), да би после великог пожара 1983. године, на истом месту био изграђен данашњи хотел „Олга Дедијер“ (www.skijanje.rs, 2013).

Слика 3.41: Планинарски дом „Олга Дедијер“ 1951. године (Извор: Вељковић Б., 2002:274)

Значајане активности за развој туризма на Копаонику, организоване су у лето 1951. године, када је у част 50 година планинарства у Србији, на овој планини, од 4. до 8. јула, одржан Први слет планинара Србије уз учешће преко 2000 планинара и гостију. Централни догађај у оквиру слета био је пренос посмртних остатака Јосифа Панчића и њихово полагање у крипту маузолеја подигнутог у организацији САНУ, ЈНА и Планинарског савеза Србије на врху Копаоника[131]. Од тог дана највиши врх Копаоника носи назив „Панчићев врх“ – до тада је називан „Миланов врх“ по Милану Обреновићу који је на Копаонику боравио 1882. године (Вељковић Б., 2002:272-273). Услови у којима је организован овај скуп и пратеће активности, данас су тешко замисливи: учесници скупа су од Руднице (450 m н.в.) до врхова Копаоника (2017 m н.в.) ишли пешице, планинари су целим путем на рукама изнели ковчег са посмртним остацима Јосифа Панчића, смештај за учеснике је обезбеђен у шаторима начињеним од шаторских крила која су добијена од ЈНА, а уз све то требало је у току одржавања слета обезбедити намирнице и организовати исхрану за више од 2000 људи.



Слика 3.42: Полагање посмртних остатака Јосифа Панчића (Извор: Вељковић Б., 2002:269)

Слика 3.43: Панчићев маузолеј (Извор: Котлајић Б., 1978:23)

Двадесет година касније, од 4. до 7. јула 1971. године, у част прославе 70 година планинарства у Србији, на Копаонику се успешно организује Девети слет планинара, манифестација са још више учесника, уз присуство преко 6000 планинара из целе Југославије (Котлајић Б., 1978:45). За ту прилику уређен је и

[131] Иако се очекивало да ће од тада па до данас Панчићев маузолеј бити туристичка атракција Копаоника, то се није обистинило. По изградњи војних објеката и постројења на Панчићевом врху, посета маузолеју до краја 90-тих година била је могућа само за најављене и организоване групе, да би у НАТО бомбардовању Југославије 1999. године маузолеј био тешко оштећен а околина засута касетним бомбама због којих је приступ забрањен (Панчићев врх је током рата гађан укупно 20 пута, од чега је само последњег дана рата гађан чак са 13 пројектила). У јесен 1999. године Панчићев маузолеј је обновљен и реконструисан, али је приступ и даље под званичном забраном (www.skijanje.rs, 2013).

обележен велики број планинарских стаза на Копаонику чиме су побољшани услови за развој планинарства на овој планини.

Значајан утицај на развој Копаоника 50-тих и 60-тих година 20. века, има долазак Југословенске Народне Армије (ЈНА) на ово подручје. ЈНА гради објекте за своје потребе који у одређеној мери представљају ограничавајући фактор за развој туризма, али истовремено гради, уређује и одржава саобраћајнице које обезбеђују бољи приступ планини, и доноси сигурност боравка на планини, нарочито у зимским условима. Осим ових објеката, граде се радничка и омладинска одмаралишта и нови планинарски објекти, у којима је до 1960. године остварен капацитет од око 600 претежно некомфорних лежаја (Дабић Д., 2011:264). У овом периоду изграђени су и отворени одмаралиште „Крагујевац“, 1956. године, „Вила над Сунчаном долином“[132], 1958. године, планинарски дом „Сељина кућа под Караманом“[133], 1958. године, итд., а као врло значајан догађај забележено је и пуштање у рад прве успињаче 1964. године (www.skijanje.rs, 2013).

Различитим активностима ентузијаста од 1962. године, а посебно оснивањем Заједнице за унапређење развоја подручја Копаоника[134] 1969. године (Дабић Д., 2011:257), покренуте су значајне припремне активности за предстојећи интензивни развој овог подручја. Заједница за унапређење развоја подручја Копаоника је функционисала до 1978. године вршећи планске и организационе припреме за изградњу центра: донет је Просторни план подручја Копаоника[135], започета је 1970. године изградња викенд насеља Пајино пресло на Сувом Рудишту, у оквиру Заједнице формиран је Биро, у коме је припремана студијска и планска документација за изградњу и уређење Копаоника (ДУП Пајиног пресла, Програм развоја туризма на Копаонику и др.). У овом периоду, 1975. године,

[132] Поред објекта виле изграђен је депаданс који су користили планинари и скијаши, а у непосредној близини започета је изградња 20-метарске ски-скакаонице која никада није завршена. Приликом изградње хотела „Путник“, вила је уклопљена у овај објекат, а депаданс и данас постоји и користи се за смештај особља хотела (www.skijanje.rs, 2013).

[133] Првобитни објекат изграђен од камена, имао је две просторије за спавање и једну са каминоm, касније мења назив у планинарски дом „Ртањ“. Више пута је реконструисан и дограђиван све до 1990. када је страдао у великом пожару. Комплетно је обновљен 1992. године, а поново је знатно оштећен у пожару 04.05.2013. године (www.rtanj.rs, 2013).

[134] Заједницу за унапређење развоја подручја Копаоника формирале су 1969. године копаоничке општине уз подршку Републичког извршног већа (Савет за научно-истраживачки рад, ресор урбанизма, пољопривреде, шумарства и водопривреде), ЈНА, Среза Краљево и Привредне коморе Краљево (Дабић Д., 2011:267).

[135] Израда планских докумената за планинска туристичка подручја разматра се у посебном поглављу овог рада.

напорима општине Рашка и уз помоћ републичких органа и ЈНА изграђен је и савремени пут Јошаничка бања - Равни Копаоник (www.skijanje.rs, 2013), а што је значајно допринело целокупном развоју овог подручја.

Интензиван просторни развој Копаоника започет је 80-тих година 20. века уз значајну подршку државе кроз одређивање статуса развојног приоритета у средњорочном Друштвеном плану за период 1980-85., на високој планинској заравни Сувог Рудишта (око 1770 m н.в.) испод Панчићевог врха, на територији општине Рашка (Дабић Д., 2011:251). Претходним затварањем нерентабилних рудника на Копаонику (један од њих је био у непосредној близини овог простора), као и ограничавањем неких војних функција (постојала је опција изградње већег војног полигона), знатно је олакшан почетак интензивног развоја туризма, који је посебно подстакнут проглашавањем Националног парка на деловима подручја општина Рашка и Брус, 1981. године[136].

Може се рећи да је 1981. година била преломна за даљи развој Копаоника и настанак савременог туристичког центра. Осим проглашења Националног парка, Копаонику је 1981. године од стране Међународне скијашке федерације додељен статус међународног скијашког центра[137]. Поред тога, исте године реализују се многи нови садржаји[138] од стране Радне организација за спортске, рекреативне и туристичке услуге „Копаоник-GENEX“, коју су у септембру 1980. године основали општине Рашка и Брус и београдски GENEX. Ова радна организација, уз поједине накнадне организационе промене, функционисала је све до 1990. године и у том периоду реализовала главне смештајне капацитете, алпско скијалиште, многе пратеће и инфраструктурне објекте и садржаје. Поред GENEX-а, привредни носиоци развоја Копаоника у том периоду били су и Путник, Јат, различите радне организације које су на овом подручју правиле своја одмаралишта, и др. Тих

[136] Проглашено подручје Националног парка обухвата највише делове Копаоника (углавном преко 1700 m н.в., док се најнижа тачка налази на 640 m н.в.), укупне површине 11.810 ха. По степенима заштићености подручје НП је подељено на три основне зоне заштите, док је у непосредном окружењу НП одређена заштитна зона која обухвата око 20.000 ха. Под посебним режимом заштите је 698 ха са 13 резервата природе, 26 споменика природе и 15 непокретних културних добара, уз егзистирање 30 врста флоре и 10-ак врста фауне које су заштићене као природне реткости (Јовичић Д., 2009:197).

[137] У марту 1984. године на Копаонику је одржано и прво велико међународно такмичење, Европски куп у скијању, чиме је ова планина промовисана у међународни зимски спортски центар (www.skijanje.rs, 2013).

[138] Поред осталог, 1981. године GENEX је отворио и први систем жичара на Копаонику, који је тада покривао 30 километара уређених скијашких стаза (www.genex.co.rs, 2013). Скијалиште је изграђено мањим делом на крајњим западним падинама Карамана у општини Рашка и већим делом на дужим источним падинама Карамана и Гобеље у општини Брус на надморским висинама од 1400-2000 m.

година изграђени су хотел „Караван“ (касније „Гранд“), хотел „Путник“, хотел „Олга Дедијер“, хотел „Бачиште“ (уништен у НАТО бомбардовању 1999. године[139]), хотел „Сребрнац“, хотел „ЈАТ апартмани“, хотел „Клуб А – Путник“, Конаци „Сунчани врхови“, одмаралишта Југобанка, ТЕ Морава, ЕД Краљево, итд. Туристички центар је у овом периоду грађен плански и контролисано, а његово пословање је у односу на објективне услове уходавања било успешно (Дабић Д., 2011:257). Почетком 90-тих година центром управља предузеће „GENEX-хотели“, које после интеграције са предузећем „Caravan-Naromtravel“ и иступања општина Рашка и Брус, наставља да управља центром све до 1999. године када се објекти GENEX-а приватизују (преузима их „МК Mountain Resort – hotels & apartments Kopaonik“), док од 2006. године скијалиште преузима Јавно предузеће „Скијалишта Србије“.

Слика 3.44: Хотел Караван отворен 1981.
(Извор: www.skijanje.rs, 2013)

Слика 3.45: Хотел Бачиште отворен 1983.
(Извор: www.genex.co.rs, 2013)

Поред туристичког центра на Равном Копаонику (туристички комплекс Суво Рудиште са више подцелина, локалитет Сребрнац), у Брзећу на источним падинама Копаоника, на надморској висини око 1000-1100 m н.в., 80-тих и 90-тих година 20. века граде се значајни смештајни капацитети (од којих је најпознатији хотел „Јуниор“, изграђен као омладински центар) који су скијашким стазама и жичарама повезани у систем стаза туристичког комплекса Суво Рудиште.

[139] Међу првим бомбама које су од стране НАТО бачене 24. марта 1999. године на СР Југославију биле су и оне које су пале на Панчићев врх који је перманентно гађан током читавог рата, укупно у 20 наврата. Поред Панчићевог врха више пута су бомбардована и друга подручја Копаоника: Суво Рудиште, Гобеља, Сунчана долина, Небеске столице, Треска и Равниште. Осим уништених и оштећених објеката, последице бомбардовања су утицале и на немогућност коришћења појединих скијашких стаза, као и на ограничено кретање у појединим зонама НП Копаоник због заосталих убојних средстава.

Изградња непланских објеката, па и читавих насеља, једна од главних карактеристика многих подручја у Србији 90-тих година 20 века, није мимоишла ни туристички центар Копаоник: непланско насеље Лисина изграђено је са мотивом рентирања имица, скијалишта и пратећих садржаја туристичког комплекса Суво Рудиште, тако да његови корисници непланирано оптерећују улазе у скијалиште на Сувом Рудишту, а поред тога непланском изградњом израубован је и простор за улаз у скијалиште из самог насеља. Надлежна локална самоуправа – општина Рашка, толерисала је ову изградњу издајући документа за изградњу без одговарајућег планског документа (Дабић Д., 2011:265).

У оквиру историјата развоја туризма на Копаонику, посебно место заузима Горска служба спасавања (ГСС). Настала је у оквиру Планинарског савеза Србије 50-тих година 20. века са основним задатком да помогне у спасавању планинара и алпиниста у тешко приступачним планинским подручјима, да би у каснијем периоду њени чланови учествовали у бројним акцијама спасавања људи и имовине не само у планинама већ и у случају несрећа на тешко приступачним теренима или објектима уопште. Развојем Копаоника у зимски спортско-рекреативно-туристички центар са великим бројем посетилаца од којих су већина скијаши са различитим степеном умећа скијања, долази и до повреда на стазама, тако да већ од 1975. године чланови ГСС-а интервенишу по неколико пута у току сваке зимске сезоне (Вељковић Б., 2002:200). Како се 80-тих година уређује све више стаза од којих већина превазилази могућности почетника и граде нови смештајни капацитети, значајно се увећава број скијаша на Копаонику али расте и број повреда. Из тог разлога београдска станица ГСС-а 1988. године склапа уговор са „Генексом“ о организовању службе ГСС-а у туристичком центру на Копаонику, која у континуитету функционише све до данас[140].

Према **актуелном стању развоја туризма**, Копаоник је данас најразвијенија високопланинска и најзначајнија зимска планинска туристичка дестинација у Србији. Подаци Републичког завода за статистику показују да је, и по укупном броју долазака туриста и по броју остварених ноћења, Копаоник

[140] Горска служба спасавања (ГСС) је добровољна и непрофитна организација чији је основни циљ помоћ и спасавање у неприступачним планинским и урбаним условима. Законом о ванредним ситуацијама, ГСС Србије је увршћена у чиниоце заштите и спасавања у Србији и дефинисана као стратешки партнер Сектора за ванредне ситуације МУП-а Србије за извођење спасавања на неприступачним теренима. У току године, ГСС збрине преко 1000 повређених на скијалиштима и неприступачним планинским теренима и има преко 50 спасилачких интервенција (претрага и спасилачких акција), у свим деловима Србије. (www.gss.rs, 2013)

последњих неколико година најпосећенији планински туристички центар у Србији у току зимских месеци, односно други најпосећенији планински туристички центар на годишњем нивоу, одмах после Златибора.

Данас се туристички центар Копаоник састоји из више подцентара и локалитета са различитом понудом смештајних и угоститељских капацитета, спортско–рекреативних садржаја, јавних објеката и других пратећих садржаја[141]. Као подцентри на подручју Националног парка „Копаоник“ издвајају се Суво Рудиште (најразвијенији подцентар, налази се на подручју општине Рашка на надморској висини од око 1700 до 1800 m н.в.), Сребрнац (започет подцентар, налази се на подручју општине Брус, на око 1750 m н.в.) и Јарам (започет подцентар, подручје општине Брус, на око 1800 m н.в.), док се у заштитној зони Националног парка налазе подцентри Брзеће (подпланинско насеље у општини Брус, на око 1000 до 1100 m н.в.), Јошаничка бања (општина Рашка, на око 550 до 600 m н.в.) и подцентар Лисине-Чајетина (у општини Рашка, на око 1300 до 1550 m н.в., практично непланско насеље, али кроз „формалне“ дозволе и касније планске документе „уведено у легалне токове“).

Подаци о укупним смештајним капацитетима којима Копаоник данас располаже су врло различити, а у зависности од извора, односно примењене методологије и начина регистровања. Према подацима Републичког завода за статистику на Копаонику је у 2012. години регистровано 4.480 лежаја, док су према подацима из Мастер плана Копаоника[142] у 2009. години само на подручју Сувог Рудишта смештајни капацитети износили 6.427 лежаја. Према подацима из ППППН НП „Копаоник“[143] (2009. година), на подручју Националног парка изграђено је око 10.500 лежаја (Суво Рудиште 10.000, Сребрнац 250, непланска градња на локацијама Циганска река и Гвоздац 250), док је у заштитној зони Националног парка у Брзећу око 2.500 лежаја и у викенд насељу Лисине-Чајетина чак око 10.000 лежаја. Међутим, како се на терену може утврдити да на више локација у оквиру туристичког центра „свакодневно ничу“ нови објекти, било какве прецизне процене су незахвалне, односно за то је потребно посебно истраживање које превазилази оквире овог рада.

---

[141] Инфраструктурна опремљеност туристичког подручја Копаоника, обрађује се у посебном одељку овог рада.

[142] *Master plan za turističku destinaciju Kopaonik*, Finalni izveštaj poslovnog Master plana, Horwath i Horwath Consulting Zagreb, Beograd (2009).

[143] *Просторни план подручја посебне намене Националног парка Копаоник* ("Сл. гласник РС", бр. 95/2009).

Слика 3.46: Нови објекат на Сувом Рудишту (Извор: Д. С. Ђорђевић, окт. 2013)

Слика 3.47: Нови објекат у Брзећу (Извор: Д. С. Ђорђевић, јун 2013)

Основу зимске туристичке понуде, данас на Копаонику чини скијалиште са укупно око 50 km уређених ски стаза и ски путева за алпско и 12 km стаза за нордијско скијање (www.skijalistasrbije.rs, 2013). Алпско скијалиште се простире на надморској висини од 1400 до 2000 m н.в., са стазама различите тежине и карактеристика од којих су 21 лака, 9 средњих и 6 тешких (три стазе су по FIS стандарду за слалом, велеслалом, супер велеслалом и спуст), са максималном висинском разликом од 512 m, најдужом стазом од 3500 m, осветљеном стазом за ноћно скијање дужине 450 m и „ски вртићем“ са покретном траком за децу и друге почетнике. Поред стаза за алпско и нордијско скијање, постоји и уређен snow-board парк, на коме се организују многа такмичења домаћег и међународног карактера, а омогућена је и тзв. слободна вожња на Гобељи. Значајна карактеристика ски центра Копаоник је то што је системом за вештачко оснежавање покривено 97% скијалишта, што омогућава продужетак сезоне и када нема довољне количине падавина а временски услови (одговарајућа температура и влажност ваздуха) омогуће рад овог система[144]. Скијалиште опслужује систем жичара, ски лифтова и везних ски лифтова (укупно 24), капацитета око 32.000 скијаша на сат. Овај систем чини једна шестоседна жичара (капацитета 3.000 скијаша на сат), 4 исклопиве четвороседне жичаре велике брзине (укупан капацитет 10.000 скијаша на сат), 3 фиксне четвороседне жичаре (укупан капацитет око 6.200 скијаша на сат), 3 двоседне жичаре (укупног капацитета 3.600 скијаша на сат), 2 вучна ски лифта типа „сидро“ (капацитета 2.400 скијаша на сат)

[144] Први званични скијашки дан у сезони 2013/2014. је био 27. новембар, што је и најранији званичан почетак рада скијалишта до сада (www.skijalistasrbije.rs, 2013).

и 8 ски лифтова типа „тањир“ (капацитета 6.500 скијаша на сат), као и 3 везна ски лифта. Жичара четвороседа „Панчићев врх“, осим читаве зимске сезоне, у функцији је и у току лета, тако да се користи и за панорамско разгледање, а омогућен је и превоз бицикала за кориснике стаза за планински бициклизам.

Карта 3.19: Ски центар Копаоник (Извор: www.skijalistasrbije.rs, 2013)

Слика 3.48: Долина спортова, зими
(Извор: www.snowboarding.rs, 2013)

Слика 3.49: Панорама Сувог Рудишта, зими
(Извор: www.mediaportal.rs, 2013)

Зимску понуду на Копаонику употпуњавају клизалиште и дечије санкалиште у средишњем делу туристичког центра у „Долини спортова“, затим

вожња санкама са коњском вучом, вожња моторних санки и других сличних возила и многи други забавни и пратећи садржаји за децу и одрасле.

Летња понуда туристичког центра на Копаонику, дуго година се састојала само од отворених терена за мале спортове (тенис, кошарка, мали фудбал, рукомет, одбојка и сл.), неколико обележених пешачких и планинарских стаза по ближој и даљој околини и повремено омогућене панорамске вожње жичаром.

Карта 3.20: Копаоник, летњи туристички садржаји (Извор: www.skijalistasrbije.rs, 2013)

Међутим, последњих неколико година уложени су значајни напори да се летња туристичка понуда унапреди. У том смислу, формирани су и туристима понуђени следећи нови садржаји:

- У току 2012. године уређене су и обележене стазе за планински бициклизам, и то три стазе за спуст (тзв. downhill стазе) укупне дужине 5 km изграђене по међународним стандардима, различите тежинске категорије, са ширином од 60 до 120 цм, са земљаним таласима, завојима, дрвеним мостовима, скоковима и препрекама, две cross country стазе од 3,3 km и 2,2, km са травнатом, земљаном, макадамском и асфалтном подлогом, као и бициклистички полигон у

Долини спортова[145], а у понуди су и тзв. mountain kartovi (троточкаши, без мотора и педала) којима се спушта низ падине (www.skijalistasrbije.rs, 2013).

- Почетком августа 2013. године пуштен је у рад тзв. „боб на шинама“ код жичаре Крст. Овај адреналински садржај представља специјализовану стазу за спуштање кроз шуму. Инсталација је опремљена специјалним санкама причвршћеним на шински систем по коме се крећу двоседне санке.

- У Долини спортова или боље рећи преко ње постављен је тзв. „зиплајн“ – адреналинска атракција која омогућава да се уз помоћ постављене сајле прелети са једне на другу страну долине, са посебним панорамским ужитком.

- Крајем августа 2013. године отворена је стаза за „тјубинг“ коју чини пластична подлога са одговарајућом заштитом на којој је уз помоћ посебних гума могуће санкање и у зимским и у летњим условима.

Осим наведених нових садржаја, туристи последњих неколико година на располагању имају и следеће активности: параглајдинг са узлетишта на Панчићевом врху, Крсту, Гобељи и Кокоровцу, кањонинг у кањону Барске реке, јахање, стреличарство, пеинтбол, вожњу теренским возилима, и др. (www.mkresort.com, 2013).

Слика 3.50: Боб на шинама
(Извор: www.grid3.rs, 2013)

Слика 3.51: Тјубинг стаза
(Извор: www.infokop.net, 2013)

Значајно је унапређена и организација пешачких и планинарских тура. У сарадњи са ЈП НП „Копаоник“, ЈП Скијалишта Србије нуди две туре са водичем: пешачка тура „Небеске столице“ у трајању од око 3 сата, прилагођена свима, и планинарска тура „Водопад Јеловарник“, дужине око 20 km која је знатно

[145] На самом полазу жичаре „Панчићев врх“ обезбеђено је рентирање планинских бицикала, а превоз до Панчићевог врха омогућен је четвороседном жичаром на коју су постављени специјални носачи за превоз бицикала (www.skijalistasrbije.rs, 2013).

захтевнија (www.skijalistasrbije.rs, 2013). Поред тога, Јавно предузеће НП „Копаоник“, организује више пешачких тура различите дужине трајања и тежине терена, уз пратњу обучених туристичких водича: Метоље (6-7 сати са успоном 853м), Хајдучица (7-8 сати са успоном 415м), Оштри крш (око 6 сати, са успоном 588м), Семетешко језеро (8-10 сати са успоном 850м), Јанкова бара (5-6 сати са успоном 322м), Треска (4-5 сати са успоном 452м), Дубока (4-5 сати са успоном 416м), итд. (www.npkopaonik.com, 2013).

Поред претходно наведених садржаја који имају сезонски карактер, у понуди су и садржаји који су туристима на располагању у току целе године, и то: вишенаменске спортске дворане (на Сувом Рудишту и у Брзећу), велнес и спа центри са безенима (на Сувом Рудишту и у Брзећу), куглана, фитнес и пилатес сале, теретане, конгресни центар на Сувом Рудишту, итд.

Процес раста и развоја туристичког центра на Копаонику може се сагледати и кроз податке о забележеном **туристичком промету**, односно кроз промену оствареног броја долазака и ноћења туриста у одређеном временском периоду, као и кроз процентуално учешће остварених ноћења туриста који су боравили на Копаонику у односу на укупно остварена ноћења туриста у планинским местима Србије.[146]

У годинама пре започињања интензивног развоја туристичког центра, према подацима Републичког завода за статистику, на Копаоник је долазило 10-15.000 туриста годишње, који су остваривали мање од 80.000 ноћења (на пример, 1980. године остварено је 12.400 долазака и 74.400 ноћења). Међутим, већ 1983. прилив туриста је значајно већи тако да је те године остварено 187.300 ноћења, да би 1986. године број ноћења превазишао 300.000. Истовремено са укупним, сваке године се повећава и број страних туриста, достижући апсолутни рекорд 1990. године када на Копаоник долази 28.610 страних туриста који су остварили 110.054 ноћења[147]. Укупан апсолутни рекорд по броју ноћења остварен је 1992. године када је остварено 733.359 ноћења који делују импозантно када се упореде са 298.432 ноћења која су остварена 2012. године (без обзира на претпоставку да 2012. одређен број туриста није званично регистрован).

[146] У посебном одељку овог рада детаљно се анализирају подаци и на основу њих изведени показатељи о оствареном туристичком промету и туристичком смештају на Копаонику, уз упоредну анализу са подацима и показатељима за Тару.

[147] Довољно је овај број упоредити са 36.955 ноћења (три пута мање) које су остварили страни туристи у 2012. години, уз напомену да се за разлику од 2012. године, 1990. у стране туристе нису рачунали држављани бивших република СФРЈ.

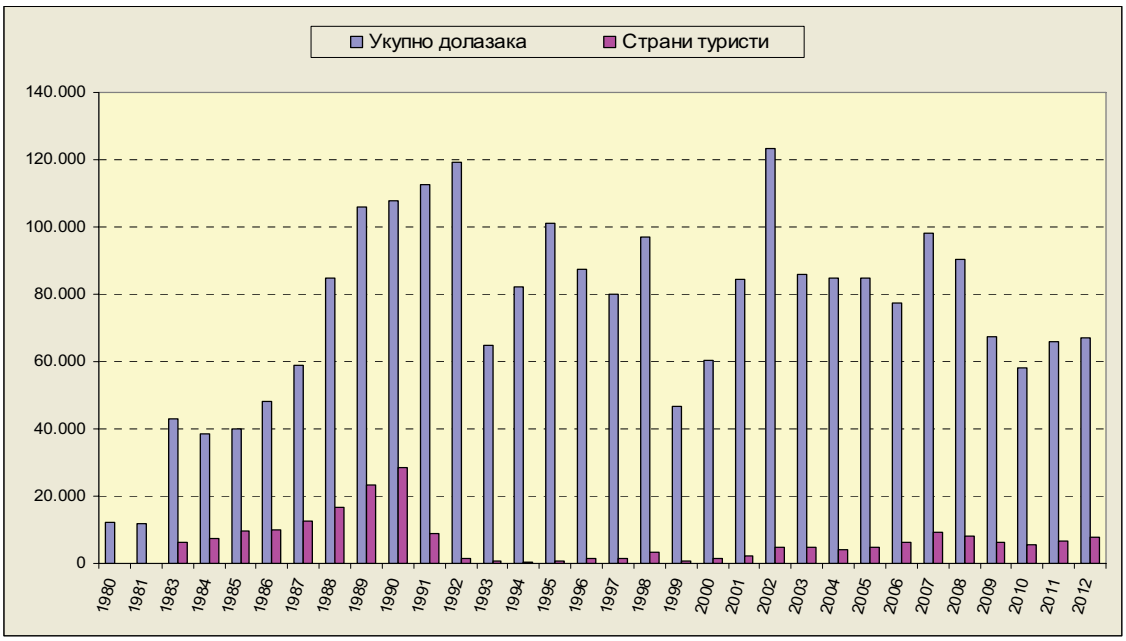


График 3.20: Број долазака туриста на Копаоник (укупно и страних) у периоду од 1980. до 2012. године (Извор: Републички завод за статистику)

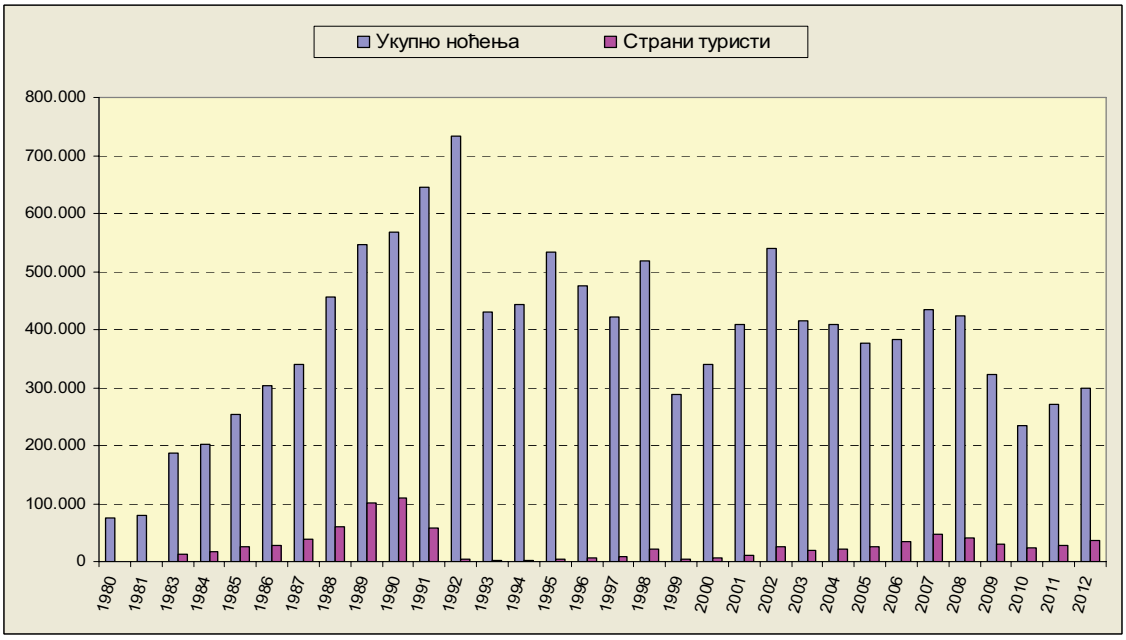


График 3.21: Број ноћења туриста на Копаонику (укупно и страних) у периоду од 1980. до 2012. године (Извор: Републички завод за статистику)

После наглог пада 1993. године и благог пораста у наредне две године, у периоду до 2012. број туриста и остварених ноћења значајно осцилира од године до године. Када је у питању број долазака, минумум се јавља ратне 1999. (46.624

долазака), а апсолутни максимум већ 2002. године (123.514 долазака), да би после неколико година уравнотеженог броја долазака (око 85.000) и поновног приближавања бројци од 100.000 у 2007. години, од 2009. до 2012. пао на испод 70.000 забележених долазака туриста. Када је у питању број остварених ноћења, осим значајног смањења 1999. године, вишегодишњи минимум забележен је 2010. године са остварених само 233.912 ноћења што је најмање забележених ноћења још од 1984. године када је Копаоник још био у почетним фазама интензивног развоја. У 21. веку преко 500.000 ноћења остварено је само 2002. године, док је од 2010. до 2012. године годишње остваривано мање од 300.000 ноћења туриста.

Када се анализира процентуално учешће остварених ноћења туриста који су боравили на Копаонику у односу на укупно остварена ноћења туриста у планинским местима Србије, уочавају се сличне карактеристике као и код претходно разматраних података.

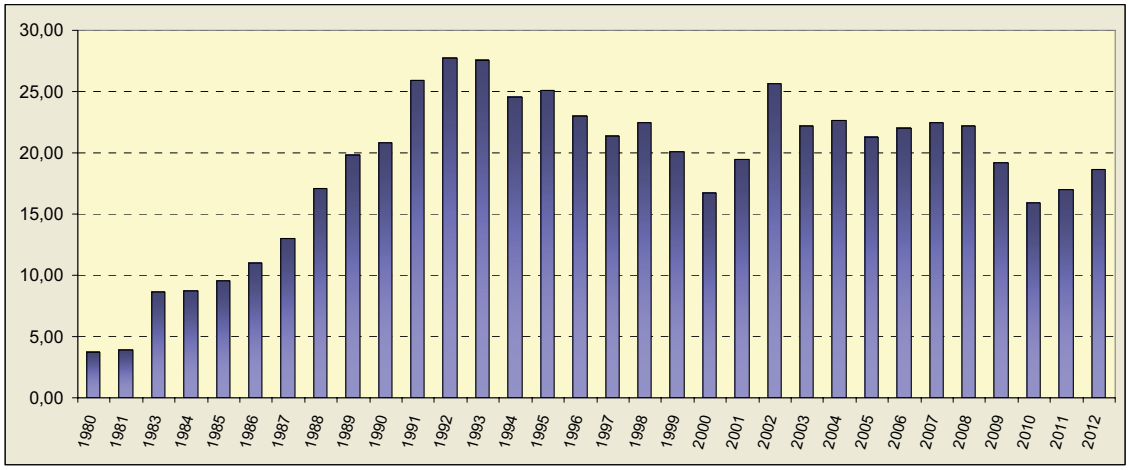


График 3.22: Удео (%) броја ноћења туриста на Копаонику у односу на укупан број ноћења туриста у планинским местима у Србији у периоду од 1980. до 2012. године
(Извор: Републички завод за статистику)

И овде, после врло малог учешћа остварених ноћења на Копаонику од само 3,70% у односу на укупно остварена ноћења у планинским местима Србије у 1980. години, овај проценат већ 1983. године износи 8,62%, да би сваке наредне године био све већи и достигао свој максимум 1992. године, када је 27,74%, односно више од четвртине свих ноћења у планинским местима Србије остварено на Копаонику. У наредном периоду овај проценат осцилира уз приметно умањење до 2000. када достиже минимум од 16,74%, односно максимум 2002. године од 25,67%, да би у периоду од 2003. до 2008. учешће остварених ноћења на

Копаонику у укупном броју ноћења у планинским местима Србије износило око 22%. Од 2009. године овај проценат се смањује и достиже вишегодишњи минимум 2010. када износи само 15,95 %. У наредне две године процентуално учешће остварених ноћења туриста који су боравили на Копаонику у односу на укупно остварена ноћења туриста у планинским местима Србије је у мањем порасту и 2012. достиже 18,65%.

Иако је захваљујући пуној управној и финасијској подршци државе планински туристички центар на Копаонику 80-тих година 20. века израстао у најзначајнију високопланиснску дестинацију у Србији, са препознатљивом урбанистичком структуром и архитектуром објеката, у његовом **досадашњем развоју могу се уочити одређени недостаци** (Дабић Д., 2011:188):

- Разједињеност понуде центра, без јединственог туристичког производа, наступа на тржишту и заједничког решавања питања заштите и коришћења природе, комуналне инфраструктуре и сличних проблема од стране субјеката Националног парка, туризма, јединица локалне самоуправе, итд.;
- Дугогодишња доминантна оријентација на зимску скијашку сезону уз занемаривање летње понуде (приметно је унапређење летњих туристичких садржаја у последњих неколико година), без одговарајуће презентације вредности Националног парка и окружења;
- Запостављање понуде еколошког, културно-историјског, етнолошког и здравствено-рекреативног туризма (уз занемаривање потенцијала бањских места у подгорини);
- Низак степен искоришћености смештајних капацитета на годишњем нивоу;
- Недовољна развијеност служби за туристички маркетинг, планирање и координацију интегралне понуде, промоцију понуде, информатику, мониторинг промета, агенцијске послове и сл.;
- Недовољна и непотпуна опремљеност комуналним инфраструктурним системима, недовољна развијеност комуналних служби, низак степен спровођења донетих планских докумената, и др.;[148]
- Нерешена питања подвојених институционално-организационих аранжмана управљања развојем туризма и управљања Нациналним парком са поделом

[148] Опремљеност туристичког подручја Копаоника инфраструктурним системима, проблеми и недостаци у овој области, као и анализа планских докумената за ово подручје и њихово спровођење, предмет су посебних одељака овог рада.

надлежности између министарстава, ЈП Национални парк „Копаоник“, управљачима скијалишта и обухваћеним јединицама локалне самоуправе.

Поред тога, обављена истраживања указују да се досадашњи развој туризма на Копаонику није остваривао у складу са принципима одрживог развоја (Јовичић Д., 2009:201), јер је масовна изградња смештајних капацитета, пратећих садржаја, туристичке и саобраћајне инфраструктуре, као и некомплетност комуналне инфраструктуре на Равном Копаонику проузроковала озбиљну сатурацију и деградацију простора уз значајне негативне последице на животну средину: угроженост екосистема, уништавање флоре и фауне, поремећај водног режима, загађивање ваздуха, воде и земљишта (прекомеран саобраћај, неодговарајући енергенти за грејање објеката, непречишћене отпадне воде, итд).

3.1.7. Досадашњи развој планинског туризма на Тари

У првом делу овог одељка дате су неке од основних карактеристика планинског подручја Таре, у другом делу прво се приказује историјат а затим и актуелно стање развоја туризма на подручју ниско и средњепланинског дела Таре, уз делимичан осврт на непосредно окружење, да би се после приказа неких од основних статистичких података и изведених показатеља о туристичком промету, дао одговарајући закључак о досадашњем развоју планинског туризма на Тари.

Планина Тара се налази у западном делу Србије, у граничном појасу према Босни и Херцеговини, односно Републици Српској. Са северне стране ограничена је реком Дрином, која својом великом окуком обухвата планине Тару и Звијезду. Са западне стране Тару од Звијезде раздвајају кањонске долине реке Дервенте и Алушког потока који теку ка северу, као и клисураста долина Белог Рзава који тече ка југоистоку. На југу Тара се простире до реке Камишне, превоја Шарган и Креманске котлине, а на истоку до западног обода површи Поникава и Стапара, као и до реке Пилице која се код Бајине Баште улива у Дрину. У наведеним границама, површина планине Таре износи 183 km^2 (Илић Ј., Станковић С., 2006:53). Према административној подели Тара припада општинама Бајина Башта и Ужице.

Подручју Таре са јужне стране приступа се преко Креманске котлине са магистралног правца Ужице – Вишеград – Сарајево, док се са севера преко Бајине Баште приступа са магистрале која прати долину Дрине (Шабац – Лозница – Љубовија – Бајина Башта – Ужице), односно преко Ваљева и Дебелог брда, што је

и најкраћи пут од Београда[149]. У непосредној близини Таре налази се војни аеродром Поникве који је оспособљен и за цивилни саобраћај[150].

Основни елементи рељефа на Тари су заталасане површи у центарлном делу планине[151], односно дубоке кањонско-клисурасте долине које окружују планину. Изузетак представља кањонска долина реке Рача која је регресивно усечена у површ Таре (Миливојевић М., Милијашевић Д., 2006:96). Просечна надморска висина Таре износи око 1200 m, са највишим врховима у средишњем и западном делу планине: Збориште (1.544 м), Ивер (1.478 м), Гавран (1.453 м), Руњева глава (1.438 м), итд.

Специфичност Таре чине два велика акумулациона језера позиционирана у њеним рубним деловима, језеро Перућац са хидроцентралом „Бајина Башта" на Дрини и реверзибилно акумулационо језеро Заовине у изворишном делу слива Белог Рзава. Иако је основна намена оба језера производња електричне енергије, њихове карактеристике, положај, квалитет воде, итд., чине их значајним потенцијалом за развој туризма на овом подручју.

На климатске карактеристике планине Таре пресудно утичу њен географски положај и рељеф. Топлије ваздушне струје са југа сучељавају се на овом подручју са хладнијим струјама са севера, условљавајући континенталну планинску климу. Тара је позната по великим површинама покривеним шумом које повећавају влажност ваздуха, ублажавају јачину ветрова, смањују температурну амплитуду, дајући околним локалитетима чист и свеж ваздух. Клима овог подручја има наглашено стимулативно-рекреативно дејство а погодна је за лечење болести дисајних органа и анемије (Jovičić D., 2008:107). За Тару су карактеристична умерено топла лета, јесени топлије и са више сунчаних дана од пролећа и зиме са не значајно великим просечним бројем дана са снежним покривачем преко 30 цм, тако да климатски услови више погодују развоју летњег него зимског туризма.

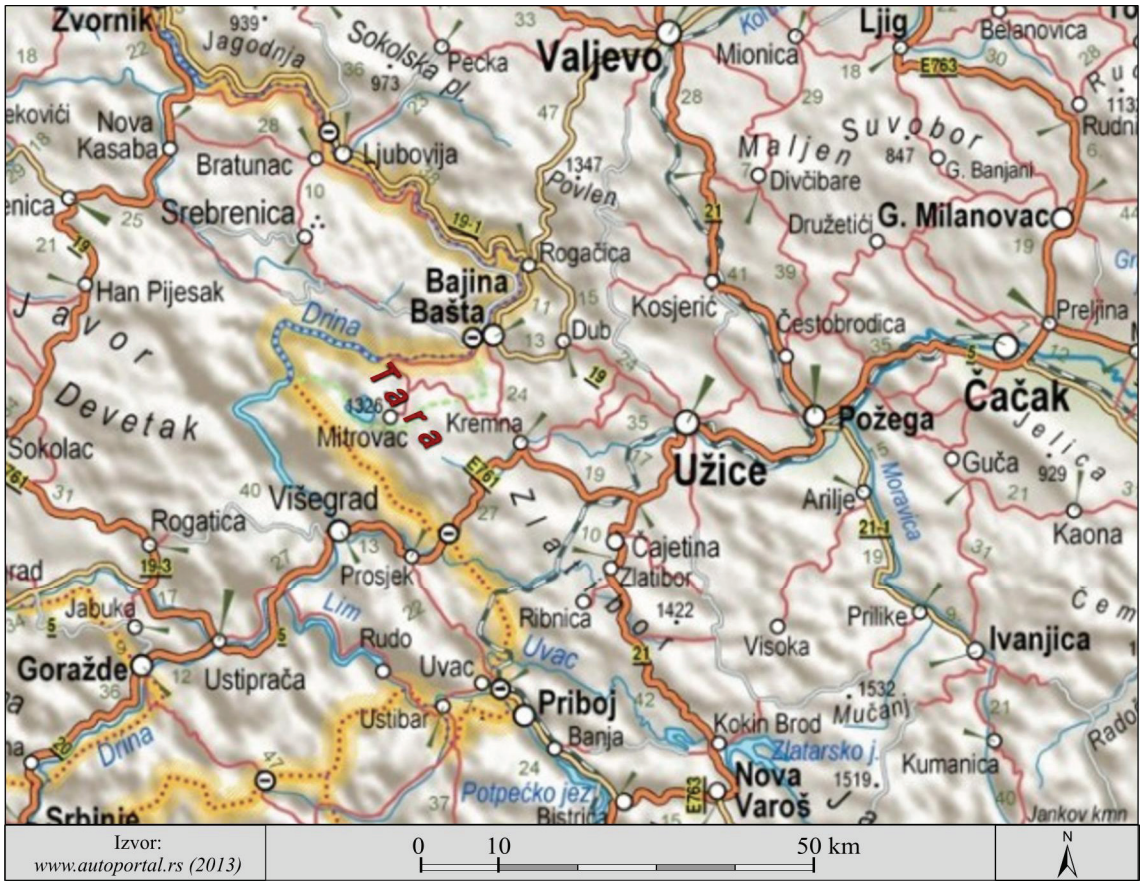
---

[149] Иако саобраћајни положај планине Таре у односу на главне саобраћајне правце у Србији није најповољнији, ово подручје има добро развијену мрежу регионалних и локалних асфалтних саобраћајница у укупној дужини од око 100 km које омогућавају приступачност атрактивним и ретким туристичким мотивима (Јовичић Д., 2009:70).

[150] Почетком октобра 2013. године, на аеродром Поникве слетели су први цивилни авиони после 17 година када је повремено функционисала линија Београд – Ужице – Тиват (дневни лист „Вечерње новости", 6. октобар 2013. године).

[151] Најпространији централни део овог планинског подручја чини површ Равне Таре, просечне висине од око 1100 m н.в., у оквиру које се лепотом пејзажа издвајају локалитети Калуђерске Баре и Митровац.

Повољни климатски услови и различити типови земљишта, условили су да на Тари егзистира преко 1000 биљних и велики број животињских врста од којих је најзначајнији локални ендемит - Панчићев скакавац (Pyrgomorphulla serbica), који је у светским размерама присутан само на овом подручју (Ђорђевић Ј., Тошић Б., Панић М., 2006:129). Својом лепотом, разноврсношћу и површином коју покривају, посебно се истичу различите шумске заједнице, у оквиру којих највећу вредност има ендемореликтна врста четинара, чувена Панчићева оморика (Picea omorika), коју је Јосиф Панчић открио на подручју Заовина[152].



Карта 3.21: Тара – положај у окружењу (Извор: *Ауто-карта Србије*, www.autoportal.rs, 2013)

Због изузетних природних вредности, од којих значај појединих превазилази националне оквире, на делу подручја општине Бајина Башта 1981. године проглашен је Национални парк Тара у површини од 191,75 km^2, са заштитном зоном површине 375,84 km^2, која осим дела општине Бајина Башта

[152] После вишегодишњег истраживања по планини Тари, Јосиф Панчић је 1. августа 1877. године (по неким изворима 1875.) у засеоку Ђурићи на подручју Заовина открио локални ендемит и терцијарни биљни реликт са пирамидалним хабитусом - оморику, која је по њему добила име Панчићева оморика (Бојовић Г., 2012:87).

обухвата и део подручја града Ужица. Од 2005. године јужни део планине Таре налази се у обухвату Парка природе „Шарган - Мокра Гора“ који има укупну површину 108,14 km^2, и који се налази у оквиру зоне заштите НП Тара, као и Предео изузетних одлика „Заовине“, површине 62,64 km2, који је у статусу претходне заштите од 2008. године. Наведена заштићена подручја чине окосницу за успостављање предложеног регионалног Резервата биосфере „Дрина” који би обухватао делове општина Бајина Башта, Ужице и Чајетина у Србији и Вишеград, Сребрница и Рогатица у Босни и Херцеговини.[153]

У дугом историјском периоду, многобројни путници који су из долине Западне Мораве ишли ка долини Дрине и даље ка централној Босни или Дубровнику, као и они у супротном смеру, слично као и данас, пролазили су јужним ободним деловима планине Таре, кроз Креманску котлину, преко превоја Шарган и долину реке Камишне, куда је пролазио римски а затим и средњовековни пут[154] (Шкриванић Г., 1974:128-129). Сигурно је да су се многи од њих заустављали и ноћили у неком од насеља овога краја, тако да се, посматрано у ширем смислу, може рећи да су то били први туристи на овом подручју.

За цео овај крај велики значај кроз историју имао је манастир Рача[155] који се налази на северозападним обронцима Таре, на месту изласка реке Раче из њеног живописног кањона. Много тога на Тари повезано је са активностима овог манастира, па тако и појава туризма. На подручју Рачанске Шљивовице, у њеном делу који се и данас назива „Манастирски станови“, као и на Калуђерским Барама, манастир је имао тзв. летње станове чија је основна намена била за потребе сточарства, да би затим почели да се користе и за пријем и смештај путника као и оних гостију који су желели да проведу више дана у овим крајевима.

Долазак познатог српског књижевника Милована Глишића на Тару, који је у лето 1905. године боравио на Калуђерски Барама у манастирском пансиону,

[153] Подаци преузети из Просторног плана подручја посебне намене Националног парка Тара („Сл. гласник РС“, број 100/2010). Више о овим заштићеним подручјима видети на www.nptara.rs, www.parkprirodemokragora.org и www.zzps.rs (Завод за заштиту природе Србије).

[154] Више о развоју саобраћаја и путевима на Тари, видети у посебном делу овог рада који обрађује инфраструктурну опремљеност овог подручја.

[155] По предању манастир је у другој половини 13. века подигао краљ Драгутин. По паду српске средњовековне државе био је центар писмености и преписивачке књижевности негујући познату „Рачанску преписивачку школу“. За време Другог светског рата у манастиру је чувано „Мирослављево Јеванђеље“, најстарија српска књига писана у XII веку (www.nptara.rs, 2013).

прихваћен је за **званичан почетак модерног туризма на овој планини**[156]. Међутим, постоје подаци да су и раније у манастирским објектима боравили многобројни гости од којих су неки остајали и више дана. Најзначајнији објекат, била је главна манастирска кафана, импозантна грађевина за то доба, а налазила се на превоју поред пута који је од Кремана преко Калуђерских Бара водио ка Бајиној Башти.[157] Објекат је запаљен и значајно оштећен од стране аустроугарских војника 1917. године, а остаци темеља и данас постоје у близини мотела „Јеремичак“ на Калуђерским Барама. Осим манастирских објеката, за развој Таре почетком 20. века, а посредно и за развој туризма на овој планини, врло значајну улогу има и изградња прве жичаре и шумске железнице за експлоатацију дрвета – систем који је са радом започео 1908. године, а који је допринео да Тару упознају многи значајни људи тадашње Србије (Мисаиловић И., 2006:40-41).

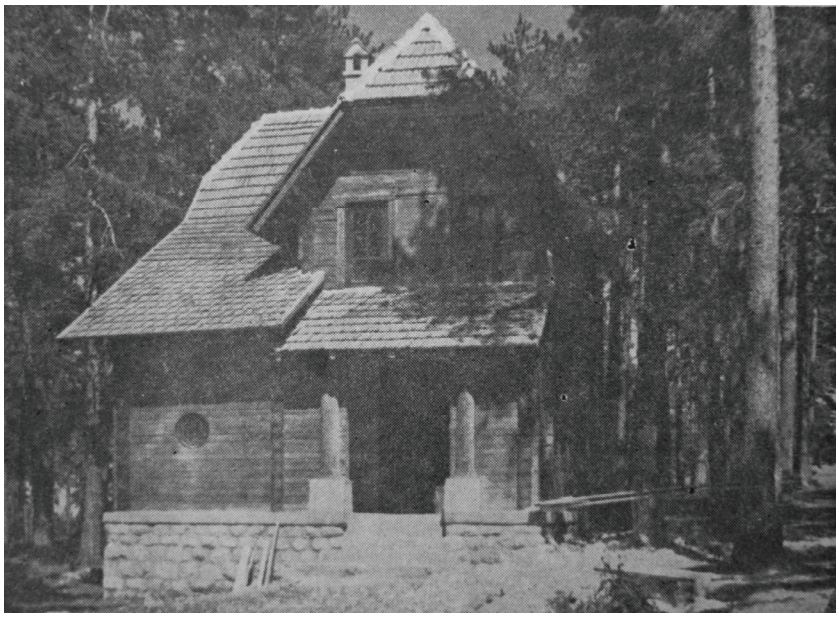
Слично као и у многим европским земљама и другим деловима Србије, и на Тари значајну улогу у развоју туризма почетком 20. века имају планинари. Убрзо по оснивању Српског планинарског друштва (1901. године у Београду), у Ужицу се оснива његова подружница која већ 1912. године издаје брошуру са насловом „Утицај планинске климе на човечији организам“, у којој се пропагира одлазак у планинске крајеве и предлаже да се ваздушна лечилишта у Србији најпре изграде на Златибору и Тари, а као најпогоднија места за то предлажу Доброселицу на Златибору и Калуђерске Баре на Тари (Мисаиловић И., 2006:39).

Значајнији развој подручја Таре и уопште овог дела Србије, започиње по изградњи и пуштању у саобраћај, 1925. године, железничке пруге Ужице – Вардиште, која је спојила већ постојеће железничке пруге Сталаћ – Ужице (изграђена у периоду од 1907. до 1912.), односно Сарајево – Вишеград – Вардиште (изграђена од 1903. до 1906.), чиме је омогућен проток великог броја путника овим крајевима. Успостављање железничког саобраћаја у непосредној близини планине (железничка станица у Кремнима удаљена је само осам километара од Калуђерских Бара), омогућило је да туристи на ово подручје долазе у све значајнијем броју.

[156] На Тари су 2005. године обележена три значајна јубилеја: 130 година од открића Панчићеве оморике, 110 година организованог шумарства и 100 година туризма. Тим поводом, исте године одржан је научни скуп „Туристичка валоризација планине Таре“, који је пратио одговарајући Зборник са више од 80 радова из различитих научних области.

[157] Управо у том објекту боравио је 1905. а затим и 1907. године Милован Глишић, покушавајући да излечи своја оболела плућа (Мисаиловић И., 2006:40).

У периоду између два светска рата, за развој туризма на Тари значајне су биле активности манастира Рача, који прво у Калуђерским Барама гради кафану и пансион за прихват туриста „Здравље“, а затим 1928. године у Рачанској Шљивовици гради три објекта од којих су два била за смештај гостију (по 20 кревета), док су у трећем биле кухиња и трпезарија. У том периоду поједини становници овог краја, као и имућнији људи из Бајине Баште, Перућца, Кремана а нешто касније и из Ужица и Београда, граде на Тари летњиковце и објекте за смештај гостију[158]. Познато је да су браћа Рајковић из Перућца, иначе политички прваци у Бајиној Башти између два светска рата, уложили доста труда и средстава у развој туризма на Тари, између осталог изградивши и објекат данашњег планинарског дома на Калуђерским Барама, који је подигнут 1938. године за потребе поште. У непосредној близини те зграде, они су пред почетак Другог светског рата започели изградњу великог хотела, који због рата није довршен (Мисаиловић И., 2006:42-43).



Слика 3.52: Планинарски дом на Калуђерским Барама, изграђен 1938. године као објекат за потребе поште (Извор: Котлајић Б., 1978:31)

Први објекат са већим смештајним капацитетима на подручју Таре, који је могао да прими до 90 гостију, гради у Рачанској Шљивовици од 1928. године, тадашње Министарство народног здравља. Објекат је првобитно био намењен за

[158] Примери оваквих објеката су: летњиковац Луке Ђуричића, лекара из Кремана, који је сграђен 1934. године у Рачанској Шљивовици у близини Дечијег одмаралишта, а имао је десет соба у које је могло да се смести 20 гостију; објекат М. Илијашевића из Раче, подигнут 1937. године у близини Хајдучке чесме, са 11 соба за смештај гостију, итд. (Мисаиловић И., 2006:43)

санаторијум за лечење плућних болести, али је од завршетка изградње и отварања 1936. године коришћен за боравак и опоравак деце из Београда. Као и многи други објекти у Рачанској Шљивовици и Калаућерским Барама, објекат се напајао електричном енергијом из хидроцентарле у Перућцу[159], што је допринело већем комфору и бољој посећености. У току Другог светског рата, објекат је делимично оштећен а затим и знатно руширан, тако да се није користио све до лета 1953. када је после обимних радова на обнови, отворен као хотел УДБ-е, да би већ 1954. године био предат на коришћење срезу, а затим општини Бајина Башта (Мисаиловић И., 2006:41-42). Некадашње Дечије одмаралиште, како се објекат најчешће називао, постаје хотел „Тара“, који је од тада доступан свим гостима.[160] У непосредној близини овог објекта, на речици Јаревац, 1938. године на иницијативу туристичког друштва „Тара“ из Бајине Баште, гради се дврена брана и формира акумулација. Године 1961. уместо дрвене изграђена је бетонска брана, а језеро првенствено намењено гостима хотела „Тара“, постаје права атракција и омиљено излетиште поред кога се развија један од најпознатијих извиђачких кампова у бившој Југославији.[161]

Слика 3.53: Хотел „Тара“ 1954. године
(Извор: www.politikin-zabavnik.rs., 2013)

Слика 3.54: Хотел „Тара“ 2013. год.
(Извор: Д.С. Ђорђевић, фебруар 2013)

[159] Мала хидроелектрана „Врело“ у Перућцу на реци Врело која се улива у Дрину после тока од само 365 m почела је са радом 1927. године (www.dlhe.rs, 2013).

[160] Крајем 20. и почетком 21. века објекат поново преузима држава за потребе МУП-а, који га затим напушта, да би данас био потпуно руширан. Више о томе дато је у делу овог рада који разматра актуелно стање развоја туризма на Тари.

[161] Изградњом акумулације „Перућац“ на Дрини 1966. године, интересовање за Јаревац опада, тако да се временом језеро засипа наносима а брана трпи знатна оштећења и губи своју функцију. После 30 година, ЈП „Национални прак Тара“ 2007. године у потпуности реконструише брану и поново формира акумулацију која се и данас користи у туристичке сврхе (ЈП „Национални прак Тара“, 2013).

У току Другог светског рата већина туристичких објеката на Тари знатно је оштећена или уништена, а највише њих у септембру 1943. године када је „Бугарска казнена експедиција“ запалила већи део пансиона, вила, летњиковаца, као и кућа и сточарсих колиба (Мисаиловић И., 2006:44).

После Другог светског рата, у првим годинама обнове, није се много водило рачуна о туризму тако да Тара постаје велико радилиште за експлоатацију дрвета и дрвне грађе, а Митровац центар за сечу шуме. Ипак, и ова делатност позитивно је утицала на развој туризма на тај начин што је за потребе експлоатације шума изграђен значајан број путева који су касније коришћени и у туристичке сврхе. Поред тога, у Митровцу се тада гради више великих павиљона за смештај радника, који су по завршетку кампање сече шума, 1956. године уступљени београдској општини која их је прилагодила за дечије одмаралиште[162]. Када су крајем 70-тих година 20. века, поред старих дрвених павиљона, изграђени модерни објекти у планинском стилу са различитим пратећим садржајима, са смештајним капацитетима за нових 600 корисника, Митровац постаје један од највећих и најзначајнијих планинских центара за боравак и опоравак деце у тадашњој СФРЈ.

Слика 3.55: Стари павиљони дечијег одмаралишта у Митровцу
(Извор: www.politikin-zabavnik.rs, 2013)

Озбиљније планинарске активности на Тари почињу по изградњи железничке пруге Ужице – Вишеград, односно по изградњи прилазних путева.

[162] Септембра 1956. године основана је „Управа дечјих летовалишта и опоравилишта града Београда“ као специјализована установа за организовање одмора и рекреације деце из Београда, а објекти у Митровцу на Тари од оснивања установе користе се за климатски опоравак деце (www.cdlbgd.rs, 2013).

Најчешће Тару посећују планинари из Београда, Ужица и других околних градова. У периоду између два светска рата, Тара је посебно била интересантна планинарима из Новог Сада и других градова Војводине, тако да је у Перућцу основана подружница планинарског друштва „Фрушка гора“ из Новог Сада са главним циљем да пружи помоћ у организовању акција војвођанских планинара на Тари[163]. По завршетку Другог светског рата, планинарске активности прекинуте ратним дејствима, постају све чешће и масовније. Највећи планинарски скуп одржан на Тари био је Други слет планинара Србије од 4. до 8. јула 1954. године. На слету је учествовало 1720 планинара и око 400 гостију, а велико „шаторско насеље“ подигнуто је у долини потока Јаревац (Милетић К., 2006:332). У том периоду обновљен је и претворен у планинарски дом објекат браће Рајковић на Калуђерским Барама који се у предратном периоду користио за потребе поште, после чега почињу активности на обележавању планинарских стаза[164] и сл., тако да планинарство на Тари све више добија на замаху.

Слика 3.56: Други слет планинара Србије одржан на Тари од 4. до 8. јула 1954. године (Извор: Вељковић, 2002:168)

Први наменски објекат за развој туризма изграђен на Тари после Другог светског рата је Туристички дом у Рачанској Шљивовици из 1956. године.

[163] У периоду између два светска рата туристи из Новог Сада и других градова Војводине, често су долазили у ове крајеве да би сплаварили реком Дрином од Вишеграда до Бајине Баште, а затим планинарили по планини Тари, што је и био основни разлог за оснивање подружнице ПД „Фрушка гора“ из Новог Сада у Перућцу (Милетић К., 2006:332).

[164] Стаза од железничке станице у Кремнама до планинарског дома на Калуђерским Барама обележена је 1954. године, стаза „Тарски пут“ (Калуђерске Баре – Збориште – Митровац – Манастир Рача – кањон Раче – Калуђерске Баре) 1964. године, итд. (Милетић К., 2006:332).

Направљен је од дрвета у планинском стилу на иницијативу Туристичког друштва из Бајине Баште, а преузет је од стране Војне установе „Тара“ по њеном оснивању 1977. године[165]. У централном делу Калуђерских Бара, поред пута који од Бајине Баште води за Кремна, 1962. године отворен је мотел „Оморика“, изграђен у планинском стилу и пријатно уклопљен у окружење. Све до изградње нових хотела 70-тих година, био је најпосећенији објекат на Тари, а данас је у саставу ВУ „Тара“ под називом мотел „Јеремичак“ (Мисаиловић И., 2006:44).

Велики значај за развој туризма на овом подручју има формирање акумулационих језера Перућац на Дрини и Заовине у изворишном делу слива Белог Рзава. Језеро Перућац[166] формирано је за потребе Хидроелектране „Бајина Башта“, а сви радови почев од припремних, преко скретања тока реке кроз „ламеле“, изградње бране и постројења хидроелектране, до пуњења акумулације, завршени су у периоду од 1961. до 1966. године када је, 27. новембра, хидроелектрана званично пуштена у рад. Осим радова за потребе хидроелектране, у том периоду су изграђени и многи инфраструктурни објекти на подручју општине Бајина Башта, укључујући и модернизацију пута Бајина Башта – Кремна, што је директно утицало на развој туризма на планини Тари. Језеро Заовине[167] формирано је за потребе Реверзибилне хидроелектране „Бајина Башта“, у периоду од 1976. до 1982. године. У саставу овог система налази се и доводно–одводни тунел дужине 8 km и просечног пречника 6,3 m којим се, у периоду вишкова, вода из Дрине пумпа у акумулацију Заовине, да би се затим истим тунелом враћала и користила за производњу електричне енергије[168]. Приликом формирања језера потопљен је заселак Вежања, тадашњи административни, привредни и културни центар села Заовине[169].

[165] Војна установа „Тара“ основана је 7. јула 1977. године. Данас су у саставу ове установе хотел „Оморика“ са депадансом „Јавор“, хотел „Бели бор“, мотел „Јеремичак“ и ресторан „Радмиловац“ (сви на Калуђерским Барама), као и хотел „Бреза“ у Врњачкој Бањи (www.hotelitara.rs, 2013).

[166] Језеро Перућац има површину од 12,4 km², запремина му износи 340.000.000 м³, дубоко је до 70 метара. Дужина језера је 54 km, најмања ширина је око 150 метара, а највећа око 1000 метара, а налази се на надморској висини од око 290 m (РЗС, Статистички годишњак РС, 2012).

[167] Језеро Заовине има запремину од 150.000.000 м³, дубоко је до 80 метара, а при максималном нивоу воде има надморску висину од 892 m (www.tara-planina.com, 2013).

[168] Због оваквог начина пуњења и пражњења акумулације, ниво воде се у појединим периодима знатно мења што може имати негативан утицај на коришћење језера у туристичке сврхе.

[169] У овом насељу пре формирања језера, налазили су се нова и стара школска зграда, амбуланта, месна канцеларија, црква-капела, споменик, продавница, стругара, ресторан, многобројни стамбени, помоћни и пољопривредни објекти итд.

Слика 3.57: Насеље Вежања, пре и после формирања језера Заовине
(Извор: www.alfadivingteam.com, 2013)

Иако формирана са превасходном наменом у циљу производње електричне енергије, оба језера се могу користити као вишенаменске акумулације, па самим тим и у сврхе развоја туризма, што је у досадашњем периоду делимично валоризовано само на језеру Перућац.

Слика 3.58: Поглед са Бањске стене на језеро Перућац (Извор: www.tara-planina.com, 2013)

Слика 3.59: Језеро Заовине
(Извор: www.ribolov-nautika.com, 2013)

Крајем 60-тих и нарочито 70-тих година 20. века на Тари долази до интензивније градње туристичких објеката. Додељивањем бесплатних плацева 60-тих година подстакнута је изградња викенд кућа (Дабић Д., 2011:266), а Савезна управа царина на Калуђерским Барама гради хотел „Царина“ (данашњи депаданс „Јавор“) који је отворен 1972. године. Убрзо после тога на Тари се интензивирају активности војске на изградњи туристичких објеката, тако да се већ 1977. године на Калуђерским Барама отварају хотел „Оморика“ (са 25-метарским затвореним базеном, шетним стазама и другим пратећим садржајима) на територији општине Ужице, као и хотел „Бели бор“ (са отвореним спортским теренима и ауто-кампом у непосредној близини) на територији општине Бајина Башта. У том периоду, осим два наведена хотела у састав Војне установе „Тара“ улазе и хотел „Царина“ који постаје депаданс хотела „Оморика“, мењајући назив у „Јавор“, као и мотел

„Јеремичак“ који је име „Оморика“ које је носио од отварања, поклонио новом и знатно већем хотелу.[170]

Слика 3.60: Хотел „Оморика“ и депаданс „Јавор“ (Извор: www.hotelitara.rs, 2013)

Издвајајући се као посебна просторна целина са очуваним и вредним шумама природног састава и изузетног изгледа, објектима изворне флоре, посебно Панчићеве оморике и изворне фауне, посебним природним вредностима, природним знаменитостима и посебним културно-историјским вредностима, подручје већег дела планине Тара заједно са деловима планине Звијезда проглашено је 1981. године за Национални парк[171]. Међутим мора се нагласити да почеци заштите природе на овом подручју датирају још из 19-ог века, када се у оквиру прве шумске основе за газдинску јединицу Звијезда, кањонске стране планине према реци Дрини и Брусничком потоку одређују за заштитне шуме у којима се забрањује и не планира искоришћавање. Поред тога, у току 20. века у периоду пре проглашења Националног парка, доноси се више решења о заштити појединих локалитета на овом подручју (ППППН НП Тара - „Сл. гласник РС“, број 100/2010). Проглашењем Националног парка, у оквиру чијег подручја се налазила већина тада изграђених туристичких капацитета[172], створили су се

[170] Укупан смештајни капацитет објеката ВУ „Тара“ на Калуђерским Барама износи око 550 лежаја, које у почетном периоду углавном користе припадници тадашње ЈНА иако су сви садржаји функционисали као туристички објекти отвореног типа.

[171] Проглашено подручје НП „Тара“, као природно добро I категорије од националног значаја, има укупну површину од 19.175 ха. Зона првог степена заштите обухвата 2.948,75 ha (15,37% од укупне површине НП), зоном другог степена заштите обухваћено је 7.732,39 ha (40,33%), зона трећег степена заштите обухвата 8.493,86 ha (44,30%), док је у непосредном окружењу Националног парка одређена шира заштитна зона површине 37.584 ха. (ППППН НП Тара - „Сл. гласник РС“, број 100/2010).

[172] У обухват НП „Тара“ тада није ушао постојећи хотел „Оморика“ као и део постојећих викенд кућа на Калуђерским Барама. Претпоставка је да је граница на том делу планине Таре одређена према постојећој граници између општина Бајина Башта и Ужице, тако да објекти и садржаји који су се налазили на територији општине Ужице, непосредно уз границу са општином Бајина Башта нису ушли у састав националног парка.

услови за координирање развоја средњепланинског туристичког центра са садржајима који су лоцирани на неколико различитих и релативно удаљених локалитета: Калуђерске Баре са садржајима ВУ „Тара“, Митровац са објектима Центра дечјих летовалишта и опоравилишта града Београда, Шљивовица са хотелом „Тара“ и викенд кућама, Предов Крст са мањим смештајним и угоститељским капацитетима, итд.

Поред значајног броја активности, односно радова који су у организацији различитих субјеката управљања на подручју НП Тара изведени по његовом проглашењу, издваја се акција у оквиру које су средином 80-тих година 20 века, у циљу едукације и презентације традиционалног начина градње и живота на овом простору, Завод за заштиту споменика културе Краљево и ВУ Тара, извршили премештање девет аутентичних традиционалних објеката из села Заовине на локалитет Калуђерске Баре, формирајући традиционално српско сеоско домаћинство старовлашког типа са краја 19. и почетка 20. века[173] (www.nptara.rs, 2013).

Слика 3.61: Традиционално сеоско домаћинство на Тари
(Извор: Д.С. Ђорђевић, јули 2006.)

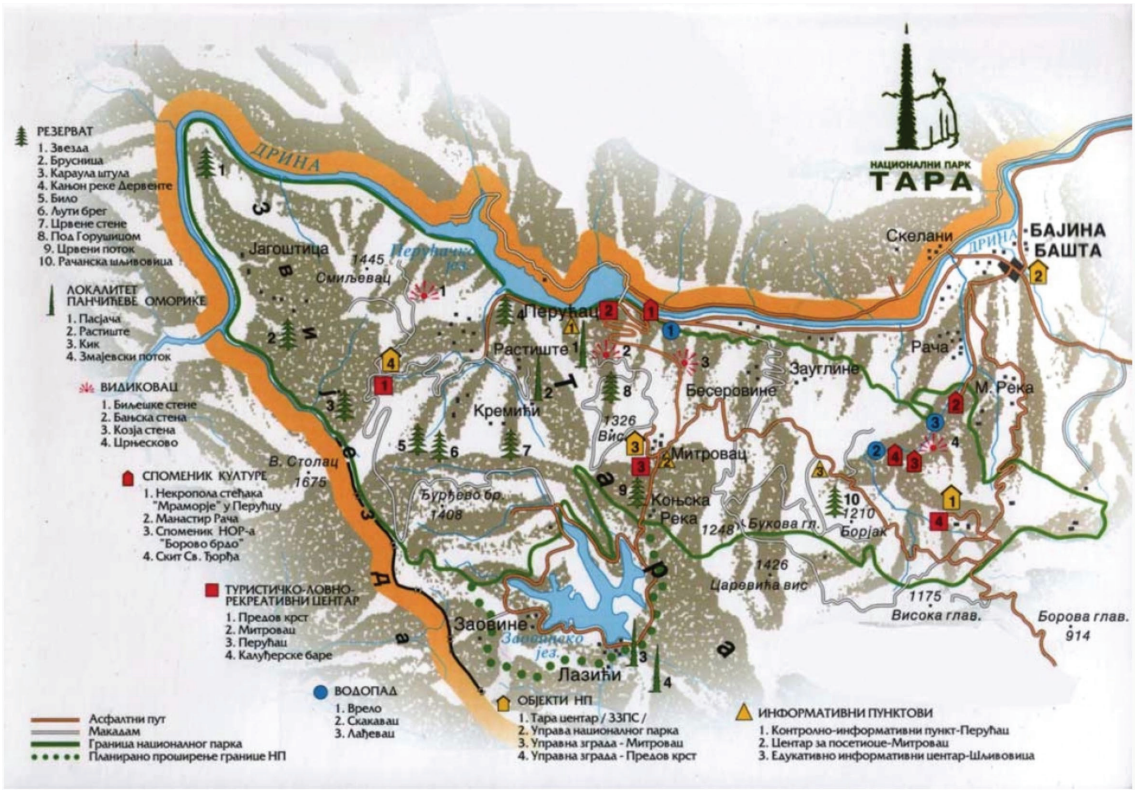
Слично као и у другим туристичким центрима, па и простору Србије уопште, крајем 20. и почетком 21. века и на Тари се јавља непланска изградња објеката и то пре свега викенд кућа, кућа за одмор и/или издавање и то највише на

[173] Нажалост, од укупно девет, тада потпуно опремљених објеката данас постоје четири у фази „распадања“, а што је последица нерешених имовинских односа, немара власника, али и вандалског и несавесног понашања туриста (www.nptara.rs, 2013).

Калуђерским Барама чији су поједини делови почели да подсећају на слична насеља на Златибору или Копаонику.

Према **актуелном стању развоја туризма**, Тара као средњепланинска туристичка дестинација са целогодишњом туристичком понудом, заузима значајно место у планинском туризму Србије. Према подацима Републичког завода за статистику, према броју долазака туриста и броју ноћења који они остваре, Тара је трећа најпосећенија планинска туристичка дестинација у Србији, одмах иза Златибора и Копаоника.

Данас се туристичко подручје Таре састоји из неколико подцентара и локалитета са различитом понудом смештајних и угоститељских капацитета, спортско–рекреативних садржаја, јавних објеката и других пратећих садржаја. Подцентри и локалитети су међусобно доста удаљени, односно просторно раздвојени, а како је мало тога урађено на њиховом повезивању и стварању заједничких туристичких производа, још увек више представљају одвојена туристичка места него јединствену туристичку дестинацију са обједињеном понудом, иако се већина садржаја налази на подручју Националног парка „Тара“.



Карта 3.22: Национални парк „Тара“ (Извор: www.skijanje.rs, 2013)

Главни и најразвијенији подцентар су Калуђерске Баре које се налазе на око 1000 до 1100 m н.в., 16 km од Бајине Баште, делимично се простирући у оквиру Националног парка „Тара“ на подручју општине Бајина Башта, а делимично ван граница НП, на подручју града Ужица. Поред раније поменутих објеката ВУ „Тара“, на овом подручју туристима је на располагању већи број вила и пансиона, два мотела, више од 150 викенд кућа, планинарски дом, неколико угоститељских објеката, као и мањи обим објеката јавних служби и сервиса. Укупни смештајни капацитети Калуђерских Бара процењују се на око 1.600 лежаја[174], док је у околним викенд насељима Шљивовици[175] и Соколини, која се могу сматрати саставним делом ове туристичке зоне изграђено око 70 викенд кућа (Дабић Д., 2011:266) од којих се многе користе за комерцијални смештај туриста. У Шљивовици је лоциран и Едукативни центар Националног парка „Тара“.

Слика 3.62: Ски стаза код хотела Оморика
(Извор: www.tara-planina.com, 2013)

Слика 3.63: Хотел „Бели бор“
(Извор: www.hotelitara.rs, 2013)

Основу туристичке понуде чине спортско-рекреативни капацитети, од којих је већина у оквиру садржаја ВУ „Тара“ и то: два травната фудбалска игралишта, више тениских терена са различитим врстама подлоге, терени за кошарку, рукомет, мали фудбал, две трим стазе укупне дужине 2.500 m, затворени базен, сауна, теретана, куглана и сл., као и више обележених пешачких и планинарских стаза по околини. Зимску туристичку понуду чини неколико краћих ски стаза које могу користити деца, почетници и рекреативци, као и неколико падина за санкање које нису на одговарајући начин уређене. Услови за формирање озбиљнијих

[174] Према подацима Републичког завода за статистику укупан број регистрованих лежаја на Тари у 2012. години износи 1.730. Међутим, највећи део постојећих смештајних капацитета у оквиру викенд насеља у којима се налази значајан број објеката за издавање туристима, није званично регистрован.

[175] Хотел „Тара“ у Шљивовици није у функцији у дужем временском периоду, а последњих година је значајно руиниран и оштећен, тако да је неупотребљив.

алпских ски стаза не постоје, док стазе за турно и нордијско скијање не постоје иако има услова за њихово формирање. Поред ових садржаја, хотели ВУ „Тара“ имају и конгресне сале капацитета до 220 места које су опремљени свим савременим помагалима.

Подцентар Митровац се налази на подручју Националног парка „Тара“, на око 25 km од Бајине Баште (преко Перућца), односно око 24 km од Калуђерских Бара (www.tara-planina.com, 2013), на надморској висини од око 1080 m н.в., са израженим карактеристикама ваздушне бање. Централни садржаји у Митровцу су објекти Центра дечјих летовалишта и опоравилишта града Београда: шест павиљона са око 600 лежаја за смештај деце у вишекреветним собама, централни павиљон са 85 комерцијалних лежаја, етно ресторан, затворени базен, отворени терени за мале спортове, фудбалско игралиште, итд. (www.cdlbgd.rs, 2013). Поред ових садржаја у Митровцу се налази новоизграђени савремени објекат информативног центра Националног парка, ловачки дом, око 60 викенд кућа, основни пратећи садржаји и др. Летња туристичка понуда, осим наведених спортских терена, састоји се од више обележених пешачких и планинарских стаза, а постоји и могућност за посету оближњем Перућцу (13 km) и летњим садржајима на истоименом вештачком језеру на Дрини. Зимска туристичка понуда је скромна и састоји се од малог скијалишта (за децу и почетнике) са три ски лифта и неколико падина за санкање. У току 2009. и 2010. године, на удаљености 4 km од Митровца у селу Секулићи, формирана је ски стаза Награмак, дужине 850 m, на надморској висини од 1207 до 1304 m н.в., коју могу користити и озбиљнији скијаши (www.skijanje.rs, 2013).

Слика 3.64: Митровац
(Извор: www.tara-planina.com, 2013)

Слика 3.65: Предов Крст
(Извор: www.tara-planina.com, 2013)

Локалитет Предов Крст се налази на 1075 m н.в., 33 km удаљен од Бајине Баште (преко Перућца), у оквиру подручја НП „Тара“ у контактној зони II-ог степена заштите, због чега има ограничене могућности туристичке експлоатације (ППППН НП „Тара“, 2010). Поред објеката који су у функцији Националног парка, ту су још планинарски дом и ловачка кућа, као и неколико викенд кућа, укупног капацитета око 60 лежаја (www.tara-planina.com, 2013). Основу туристичке понуде чине пешачке и планинарске стазе по околини, до оближњих видиковаца, планинских врхова и других делова Националног парка са изузетно очуваном флором и фауном.

У западном делу Националног парка „Тара“, осим локалитета Предов Крст, налазе се и два традиционална сеоска насеља Јагоштица и Растиште која нису туристички валоризована, док су од локалитета у непосредном окружењу Националног парка, најзначајнији они у засеоцима и на погодним просторима уз реверзибилну акумулацију Заовине, али ни ови потенцијали нису адекватно туристички валоризовани, уз напомену да је њихова туристичка валоризација ограничена правилима заштите Предела изузетних одлика Заовине (Дабић Д., 2011:254). Са северне стране Националног парка налази се туристичко насеље Перућац, лоцирано на уској заравни између Таре и Дрине, а поред истоимене вештачке акумулације и хидроелектране „Бајина Башта“, са смештајним капацитетима од око 300 лежаја, уређеном плажом, пратећим угоститељским и другим садржајима, који могу употпунити понуду планинског туризма оближњих центара и локалитета на Тари.

Јужно од НП „Тара“ и источно од ПИО „Заовине“, непосредно уз ова заштићена подручја, налази се Парк природе „Шарган - Мокра Гора“, са препознатљивом туристичком понудом у оквиру које су најзначајнији садржаји: етно-насеље Дрвенград на Мећавнику (са бројним културним и нешто мање заступљеним спортско-рекреативним садржајима, као и смештајним капацитетима), музејско-туристичка пруга „Шарганска осмица“ (са смештајним какапцитетима који се састоје од једног хотела и три мотела), као и скијалиште „Ивер“ са четири стазе за алпско скијање укупне дужине 5 km, на надморској висини од 1200 до 1490 m н.в., са жичаром капацитета 600 скијаша на сат и мањим смештајним капацитетима (www.parkprirodemokragora.org, 2013). Иако се у ширем смислу гледано, већи део ПП „Шарган - Мокра Гора“ налази на планини

Тари[176], у пракси и литератури није уобичајено да се садржаји ове туристичке дестинације убрајају у туристичку понуду Таре[177], тако да се и статистички подаци воде одвојено. Разлог овоме су, поред лоше саобраћајне повезаности са локалитетима на Тари, пре свега различито и на више начина одвојено и неусклађено управљање и међусобно (не)координирање НП „Тара“, ПП „Шарган - Мокра Гора“, ВУ „Тара“, општина Бајина Башта, град Ужице, општина Чајетина.

Слика 3.66: Дрвенград на Мећавнику и скијалиште Ивер
(Извор: www.parkprirodemokragora.org, 2013)

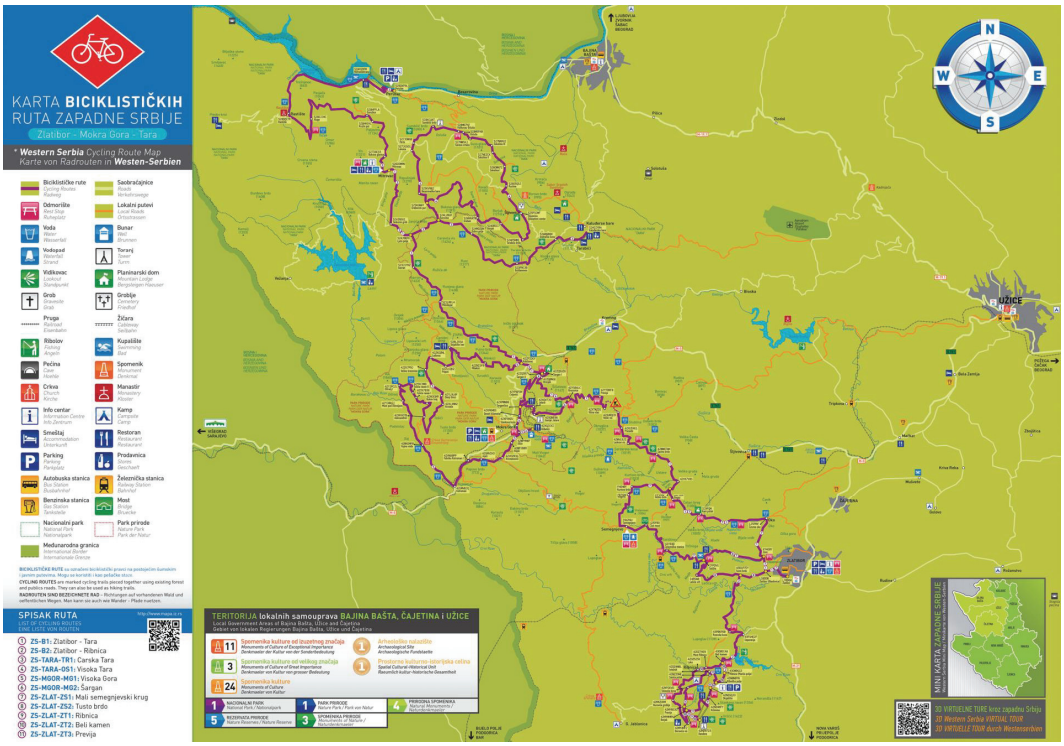
Да уз добру организацију и обезбеђена финансијска средства, може да се реализује активност која је од значаја за развој туризма на ширем простору, показује пројекат „Бициклистичке руте у туристичкој регији Западна Србија“[178] у оквиру кога је у току 2012. и 2013. године на подручју туристичке регије Западна Србија обележено 15 бициклистичких рута, укупне дужине око 400 km и обезбеђени одговарајући пратећи материјали у виду штампаних карата са детаљним упутствима и описима рута, GPS трекови и сл. На овај начин, спојене су туристичке дестинације маркираним стазама: Златибор је спојен са Таром преко Мокре Горе, Дивчибаре са простором Ужица, Косјерића и Пожеге, а Ариље и Ивањица спојени су са Голијом, Увцом, Пештером, Златаром и Пријепољем. Бициклистичке руте обележене су туристичком сигнализацијом, са упутствима за посету туристичким атракцијама дуж стаза, на рутама су постављене дрвене надстрешнице и клупе за одмор, а обезбеђен је и одређен број бицикли које се могу изнајмити. За развој туризма на Тари, најзначајније су кружна рута „Висока

[176] Као што је већ наведено, са јужне стране планине Тара се простире до реке Камишне, превоја Шарган и Креманске котлине, док део западне границе чини река Бели Рзав, а само мањи делови ПП „Шарган – Мокра Гора“ се налазе јужно, односно западно од наведене границе.

[177] Мокра Гора се најчешће сматра као туристичка дестинација „између Таре и Златибора“, која обогаћује имиџ обе дестинације (Дабић Д., 2011:254).

[178] Пројекат „Бициклистичке руте у туристичкој регији Западна Србија“ финансирало је Министарство привреде и финансија, Сектор за туризам Владе Републике Србије и Регионална развојна агенција Златибор кроз ПСД програм који финансира Влада Швајцарске (www.westserbia.org, 2013).

Тара“, дужине 26 km са укупним успоном односно спустом од 1.183 m, као и рута „Златибор-Тара“ (преко мокре Горе), дужине 48 km, са укупним успоном 2.621 m и укупним спустом од 2.500 m (www.westserbia.org, 2013).



Карта 3.23: Бициклистичке руте Тара - Мокра Гора - Златибор
(Извор: www. westserbia.org, 2013)

У току 2013. године, реализован је још један пројекат од значаја за развој туризма на већем делу подручја планине Таре. У организацији Планинарско – спортског друштва „Оморика“ из Бајине Баште одржан је први „Тара Маратон“ на три различите стазе од 27 km (са укупним успоном од 1.300 м), 53 km (успон 2.600 м) и 96 km (успон 4.500 м), највећим делом кроз пределе Националног парка „Тара“ (www.taramarathon.com, 2013). Посебан значај ове манифестације, поред упознавања шире јавности са туристичком понудом планине Таре и Бајине Баште, је уређење и обележавање преко 150 km планинарских стаза на подручју планине Таре, које повезују велики број туристичких локалитета и на тај начин омогућавају туристима у токе већег дела године њихово коришћење за планинарске и пешачке активности.

Процес развоја туризма на подручју Таре може се сагледати и кроз податке о забележеном **туристичком промету**, односно кроз промену остваренog броја долазака и ноћења туриста у одређеном временском периоду, као и кроз

процентуално учешће остварених ноћења туриста који су боравили на Тари у односу на укупно остварена ноћења туриста у планинским местима Србије.[179]

Број туриста и ноћења који они остварују крајем 70-тих и почетком 80-тих година 20. века, односно у периоду по отварању значајнијих смештајних капацитета на Калуђерским Барама, према подацима Републичког завода за статистику константно расте, тако да од 31.400 долазака и 126.500 остварених ноћења у току 1980. године, достиже близу 60.000 долазака туриста и преко 370.000 остварених ноћења у току 1985. године. Наредни период од 1986. до 1990. године је по туристичком промету најуспешнији на Тари, када сваке године на ово подручје долази око 70.000 туриста (рекордна је 1988. са 72.066 туриста), који остварују више од 400.000 ноћења годишње (са рекордом оствареним 1986. године са 460.596 ноћења[180]). 90-тих година 20. века, осим појединих екстрема као што је 1998. када је по броју долазака остварен апсолутни максимум, број туриста и остварених ноћења нагло пада, не само због опште кризе већ и због ратних дејстава у непосредној близини овог подручја у суседној Босни и Херцеговини, тако да је туристички промет у већем делу овог периода минимизиран.

График 3.23: Број долазака туриста на Тару (укупно и страних) у периоду од 1980. до 2012. године (Извор: Републички завод за статистику)

[179] У посебном одељку овог рада детаљно се анализирају подаци и на основу њих изведени показатељи о оствареном туристичком промету и туристичком смештају на Тари, уз упоредну анализу са подацима и показатељима за Копаоник.

[180] Те 1986. године, иначе рекордне и када је у питању број остварених ноћења туриста на територији целе Србије, на Тари је остварено више него двоструко ноћења у односу на Копаоник.

График 3.24: Број ноћења туриста на Тари (укупно и страних) у периоду од 1980. до 2012. године (Извор: Републички завод за статистику)

У првој декади 21. века туристички промет на Тари се стабилизовао на близу 50.000 долазака туриста који су остваривали између 150.000 и 200.000 ноћења годишње, да би се мањи пораст осетио почетком друге декаде када је 2012. године забележено 60.460 долазака туриста који су остварили 228.700 ноћења, али је то и даље далеко мање од рекордних 80-тих година 20. века. Страних туриста на Тари никада није било у значајнијем броју, а подаци о осетнијем повећању првих година 21. века последица су промене методологије по којој се у стране туристе убрајају и држављани бивших република СФРЈ, од којих су многи традиционални гости на Тари (у ранијем периоду су евидентирани као домаћи туристи), мада је последњих неколико година осетнији долазак и „других“ страних туриста.

Када се анализира процентуално учешће остварених ноћења туриста који су боравили на Тари у односу на укупно остварена ноћења туриста у планинским местима Србије, уочавају се сличне карактеристике као и код претходно разматраних података. Рекордан период је и код овог показатеља од 1985. до 1990. године када је просечно око 15% од укупног броја ноћења у планинским местима Србије остварено на Тари (рекордна је 1986. са 16,7%). После наглог пада 90-тих година, осим екстремне 1998. године са уделом од преко 15%, учешће остварених ноћења туриста на Тари у односу на укупно остварена ноћења у планинским местима Србије стабилизовало се у првој декади 21. века на око 10%, да би се

почетком друге декаде овај удео поново увећао, тако да 2012. године достиже 14,29%, што показује да је свако 7 ноћење туриста у планинским местима Србије у 2012. години остварено на Тари.

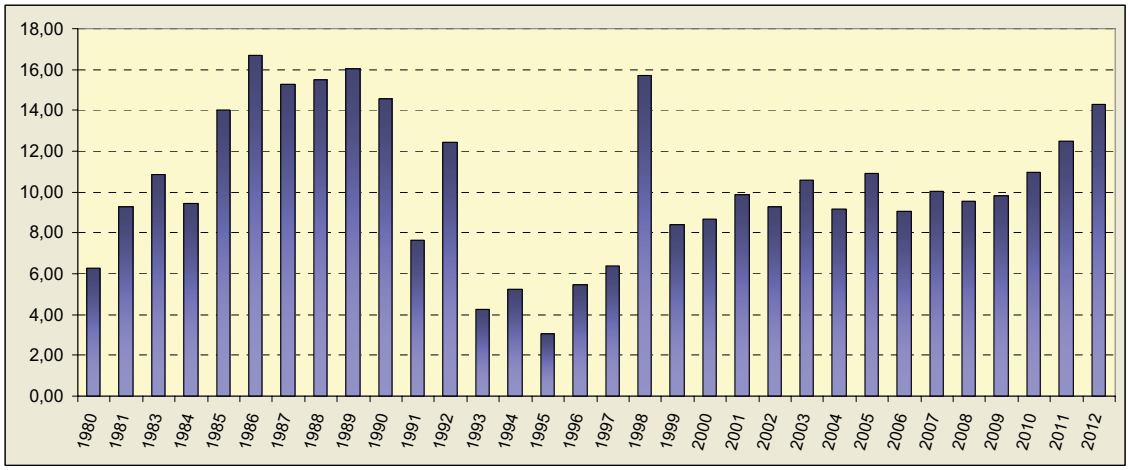


График 3.25: Удео (%) броја ноћења туриста на Тари у односу на укупан број ноћења туриста у планинским местима у Србији у периоду од 1980. до 2012. године
(Извор: Републички завод за статистику)

На основу претходно приказаних карактеристика досадашњег развоја туризма на подручју Таре, **може се закључити** да, иако режими заштите Националног парка „Тара“, ПИО „Заовине“ и ПП „Шарган - Мокра Гора“ делимично ограничавају могућности за развој туризма, на овом подручју нису довољно искоришћени изузетни потенцијали летње туристичке понуде, која је и недовољно диверзификована, посебно у односу на расположиве водне ресурсе језера Перућац и Заовине. Такође ни потенцијали зимске понуде нису довољно искоришћени, иако је она осетно мањих могућности од летње.

Главни проблеми просторног развоја туристичког подручја Таре су у саобраћајном приступу и недовољној повезаности туристичких подцентара и локалитета, као и у нерационалности опремања дисперзованих локалитета техничком и комуналном инфраструктуром, јавним службама и услугама, а које у постојећем стању нису организоване на адекватан начин (Дабић Д., 2011:254). Уситњеност, разбијеност и неиздиференцираност насеља и туристичких подцентара и локалитета, као и њихова недовољна опремљеност за подмирење потреба становништва и туриста, представља битно ограничење за даљи развој овог подручја. Због великог утицаја државе (војска), односно тадашњих друштвених (Центар дечјих летовалишта и опоравилишта) а затим и јавних

субјеката (ЈП Национални парк „Тара“), развој овог подручја у дугом временском периоду одвијао се плански.

Слика 3.67: Новоградња у Калуђерским Барама, на подручју и непосредно уз „НП Тара“ (Извор: Д.С. Ђорђевић, јуни 2012 и јуни 2011)

Међутим, последњих година пре свега код изградње викенд кућа у појединим зонама заступљена је непланска изградња која прети да угрози чак и идентитет планинског подручја Таре као једне од туристичких дестинација са најочуванијим изворним пределима и природним вредностима које превазилазе и националне оквире.

3.1.8. Упоредна анализа туристичког промета и туристичког смештаја на Копаонику и Тари

У оквиру овог одељка врши се упоредна анализа туристичког промета, односно броја долазака туриста и остварених ноћења, затим смештајних капацитета, односно броја регистрованих лежаја, као и на основу ових података појединих изведених показатеља, на подручју Копаоника и Таре. На тај начин приказују се и анализирају сличности и разлике у развоју ових планинских туристичких центара током времена, да би се затим дали одговарајући закључци у односу на анализиране податке и изведене показатеље.

Као основни извор коришћени су подаци Републичког завода за статистику за период од 1980. до 2012. године[181]. Пре саме анализе, дају се напомене и појашњења одговарајућих дефиниција и начина евидентирања туриста, њиховог

[181] Статистички годишњак СР Србије 1981-1990. (Републички завод за статистику СР Србије), Статистички годишњак Србије 1991-2013. (Републички завод за статистику Србије) и Саопштења Републичког завода за статистику - Статистика угоститељства и туризма (www.stat.gov.rs, 2013).

просторног и временског обухвата, односно промена у оквиру ових категорија у току времена које могу евентуално утицати на извођење закључака.

Према методологији прикупљања података до 2003. године (закључно са подацима за 2002. годину) под појмом **туриста** подразумева се „свако лице које у месту изван свог сталног пребивалишта преноћи најмање једну ноћ у угоститељском или другом објекту за смештај гостију“, док се под појмом **излетници** подразумевају „привремени посетиоци с краћим боравком од 24 часа“, који у овој статистици нису обухваћени. Као **домаћи туриста** сматра се „свако лице са пребивалиштем у СРЈ које у неком месту у земљи, изван места свог пребивалишта, проведе најмање једну ноћ у угоститељском или другом објекту за смештај гостију“, док је **страни туриста** „свако лице са пребивалиштем изван граница СРЈ које привремено борави у СРЈ и проведе најмање једну ноћ у угоститељском или другом објекту за смештај гостију“ (Стат. год. Србије, 2003:270). Поред тога, мора се напоменути да су до 1991. године у домаће туристе сврставани сви туристи са подручја тадашње СФРЈ, у подацима за период од 1992. до 1995. године различито су приказивани туристи из бивших република СФРЈ и туристи из страних земаља, а од 1996. до 2002. домаћи туристи су сва лица са пребивалиштем у СРЈ. Из наведених разлога, дати подаци о броју домаћих односно страних туриста нису у потпуности упоредиви. Такође, мора се имати у виду да се од 1999. године сви подаци приказују без урачунатих података са подручја АП Косово и Метохија.

Према методологији прикупљања података од 2004. године (почев од података за 2003. годину) **туриста** је „сваки посетилац који у месту посете проведе најмање једну ноћ у неком угоститељском објекту за смештај“, док је **посетилац** „свако лице које путује у место изван своје уобичајене околине на период који не прелази 12 узастопних месеци, а главна сврха путовања није обављање неке активности које плаћа место посете“. Под појмом **доласци**[182] подразумева се „број гостију који бораве једну или више ноћи у смештајном објекту у посматраном периоду“, док у **ноћења** спада број ноћења које остваре гости у смештајном објекту. Земља порекла се по овом методолошком обрасцу

[182] Под појмом **доласци** обухватају се и деца, без обзира на узраст, а не обухватају се лица која стално станују у објекту (особље објекта, власник објекта и чланови његовог домаћинства и сл.), као ни лица која имају статус избеглице. Број долазака не одговара броју туриста. Једно лице може да путује више пута током године; такође, једно лице може током једног путовања да посећује више места и сваки пут се његов долазак региструје у смештајном објекту у коме борави. Према томе, статистика евидентира број долазака туриста, а не број туриста (Стат. год. Србије, 2013:328).

одређује на основу држављанства госта, тако да се у **домаће туристе** рачунају држављани Републике Србије, док су сви остали **страни туристи**. (Стат. год. Србије, 2013:328) И у овом периоду сви подаци се приказују без урачунатих података са подручја АП Косово и Метохија.

Када се разматра обухватност коришћених статистичких података, мора се имати у виду да се за прикупљање података користе месечна истраживања о доласцима и ноћењима туриста којима су обухваћени угоститељски и други пословни субјекти који пружају услуге смештаја туристима, односно који посредују у пружању тих услуга. На тај начин требало би да је обезбеђена потпуна обухватност. Међутим, известан број туриста, који користе услуге смештаја у објектима у којима те услуге пружају физичка лица, није обухваћен. Подаци о смештајним капацитетима односе се на категорисане објекте, а публикују се као број соба и број лежајева са стањем 31. августа. (Стат. год. Србије, 2013:327). Овде се мора напоменути да су тзв. „непријављени туристи“, затим излетници који у туристичким местима бораве мање од 24 часа, који се не евидентирају као туристи, а чији укупан број свакако није занемарив, као и нерегистровани смештајни капацитети, врло значајни код дефинисања потреба за опремањем инфраструктуром, прорачуном тзв. инфраструктурних „шпицева“, итд., тако да се ови подаци морају прикупити из других доступних извора.

Сагледавајући и упоређујући податке о **броју долазака туриста** у планинска места у Србији, као и на Копаоник и Тару у посматраном периоду, уочава се да је почетком 80-тих година 20. века број туриста који су боравили у овим туристичким центрима био релативно мали, што се посебно односи на Копаоник где је 1980. године забележено 12.400 долазака туриста што представља мање од 3% од укупног броја долазака туриста те године у планинска места у Србији. Исте године на Тари је забележено 31.400 долазака туриста, односно знатно (2,5 пута) већи број у односу на Копаоник, а што је чинило 7,33% од укупног броја долазака туриста у планинска места у Србији. Овај податак је разумљив ако се има у виду чињеница да су главни хотелски капацитети на Тари, хотели „Оморика“ и „Бели бор“, отворени 1977. године, док је развој туристичког центра на Равном Копаонику тих година био у почетним фазама. У наредним годинама, број долазака туриста и на Копаоник и на Тару је у значајном порасту, који је битно израженији у односу на укупан пораст броја долазака туриста у планинска места у Србији, тако да се укупно учешће ова два туристичка центра у укупном броју долазака туриста у планинска места у Србији са око 10% у 1980.

години увећава на читавих 35% у 1989. години, односно сваки трећи туриста који је 1989. године боравио у планинским туристичким местима у Србији, боравио је или на Копаонику или на Тари. У овом периоду, нарочито је изражен пораст броја долазака туриста на Копаоник, а што је последица убрзаног развоја овог туристичког центра 80-тих година 20. века, тако да се од 1981. до 1992. године број долазака туриста увећава чак десетоструко (са 11.900 у 1981. расте на 119.264 у 1992. години).

Табела 3.10: Упоредни приказ броја долазака туриста у планинска места у Србији, на Копаоник и Тару у периоду од 1980. до 2012. год. (Извор: Републички завод за статистику)

Година	Број долазака туриста			% у односу на планинска места у Србији	
	Планинска места у Србији	Копаоник	Тара	Копаоник (% в/б)	Тара (% г/б)
а	б	в	г	д	ђ
1980	428.200	12.400	31.400	2,90	7,33
1981	420.600	11.900	40.300	2,83	9,58
1983	429.900	42.900	51.700	9,98	12,03
1984	420.691	38.656	42.815	9,19	10,18
1985	467.130	40.013	59.676	8,57	12,78
1986	474.883	48.020	69.563	10,11	14,65
1987	460.678	59.036	67.721	12,82	14,70
1988	481.756	84.639	72.066	17,57	14,96
1989	493.434	105.786	71.138	21,44	14,42
1990	498.033	107.738	67.536	21,63	13,56
1991	439.332	112.682	35.624	25,65	8,11
1992	438.526	119.264	52.147	27,20	11,89
1993	250.977	64.874	12.907	25,85	5,14
1994	313.642	82.272	17.743	26,23	5,66
1995	378.953	101.158	13.651	26,69	3,60
1996	359.364	87.254	26.101	24,28	7,26
1997	363.817	80.034	31.363	22,00	8,62
1998	401.583	97.151	73.469	24,19	18,29
1999	246.740	46.624	29.234	18,90	11,85
2000	358.816	60.504	45.053	16,86	12,56
2001	385.771	84.334	45.444	21,86	11,78
2002	425.490	123.514	46.003	29,03	10,81
2003	370.000	86.000	45.000	23,24	12,16
2004	391.000	85.000	46.000	21,74	11,76
2005	401.000	85.000	51.000	21,20	12,72
2006	392.409	77.566	47.905	19,77	12,21
2007	445.857	98.054	56.866	21,99	12,75
2008	448.854	90.499	56.041	20,16	12,49
2009	391.316	67.385	50.097	17,22	12,80
2010	376.648	57.990	51.007	15,40	13,54
2011	402.221	65.874	55.482	16,38	13,79
2012	397.388	67.175	60.460	16,90	15,21

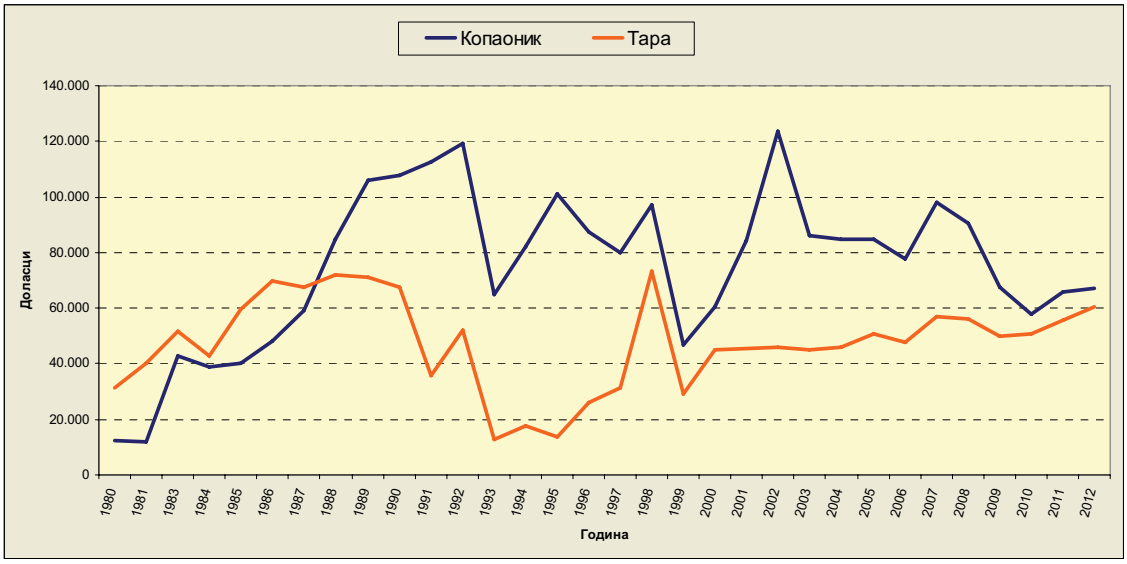


График 3.26: Упоредни приказ броја долазака туриста на Копаоник и Тару у периоду од 1980. до 2012. године (Извор: Републички завод за статистику)

Интересантан је податак да је све до 1988. године број долазака туриста који су забележени на Тари био већи него број оних на Копаонику, да би се у наредном периоду тај однос значајно променио у корист Копаоника. Иначе, период између 1986. и 1990. године је најуспешнијих 5 година када се разматра број долазака туриста на Тару, са просечно око 70.000 долазака туриста годишње, што је чинило око 15% свих долазака туриста који су тих година забележени у планинским туристичким местима у Србији, док је почетак 90-тих година, односно период од 1989. до 1992. године најуспешнији период када се разматра број долазака туриста на Копаоник, када је сваке године у овом туристичком центру забележено између 105.000 и 120.000 долазака туриста, што је чинило око 25% свих долазака туриста који су тих година забележени у планинским туристичким местима у Србији.

Смањење броја долазака туриста, јавља се на Тари већ 1991. године, док је минималан број долазака забележен у периоду од 1993. до 1995. године, а што је условљено економском кризом али и ратним сукобима на подручјима у непосредној близини Таре у суседној Босни и Херцеговини. У другој половини 90-тих година на Тари долази до осетнијег повећања броја долазака туриста, са апсолутним рекордом 1998. године са 73.469 туриста, да би се после ратне 1999. када је забележен осетнији пад, почетком 21. века број долазака туриста на Тару усталио на око 45.000 годишње. После мањег пораста у току 2007. и 2008. године и пада 2009. дошло је до пораста на преко 60.000 у 2012. години.

После осетнијег смањења броја долазака туриста на Копаоник кризне 1993. године, посета овом туристичком центру се убрзано враћа на преко 100.000 долазака већ 1995. године. Међутим, у наредним годинама број долазака туриста на Копаоник је доста променљив, тако да 1997. пада на око 80.000, затим 1998. поново достиже близу 100.000, да би се после вишегодишњег минимума ратне 1999. (46.624 долазака) и апсолутног максимума 2002. године (123.514 долазака), као и неколико година уравнотеженог броја долазака (око 85.000), поново приближио бројци од 100.000 у 2007. години, а затим и од 2009. до 2012. пао на испод 70.000 забележених долазака туриста.

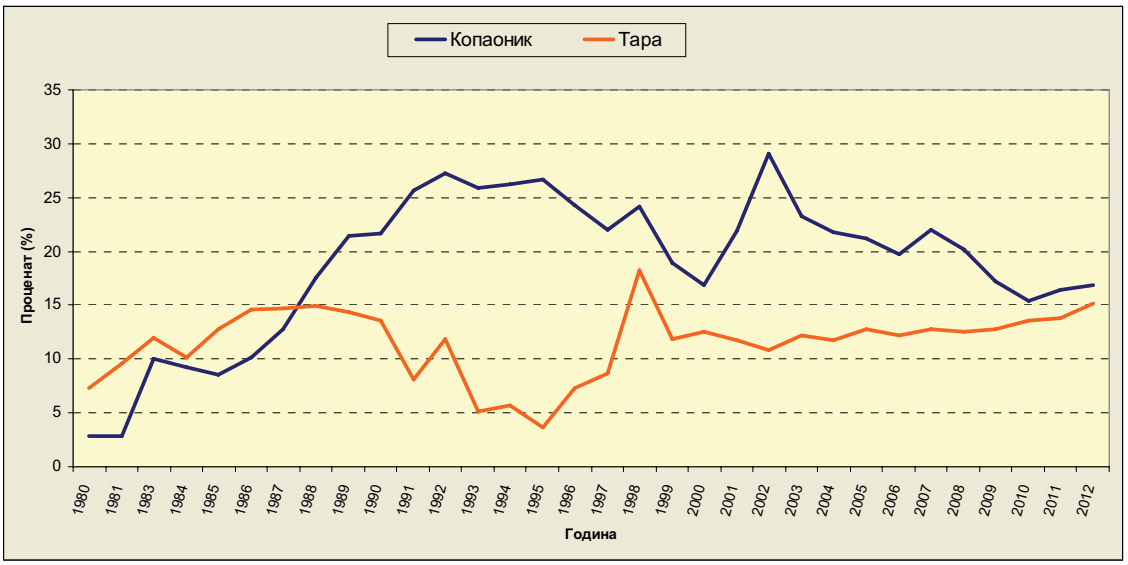


График 3.27: Удео (%) броја долазака туриста на Копаоник и Тару у односу на укупан број долазака туриста у планинска места у Србији у периоду од 1980. до 2012. године
(Извор: Републички завод за статистику)

Кретање **процентуалног учешћа броја долазака туриста** на Копаоник и Тару у укупном броју долазака туриста у планинска туристичка места у Србији у периоду од 1980. до 2012. године показује неколико закономерности. Почетком 80-тих година у оба трустичка центра ово учешће је испод 10%, што показује да тада ни Копаоник ни Тара нису били најзначајнији туристички центри. Са развојем ових дестинација и порастом броја туриста, средином и у другој половини 80-тих година, ово учешће расте и на Тари достиже око 15% а на Копаонику до краја декаде прелази 20%. До већих разлика између ове две дестинације долази 90-тих година 20. века: док је на Копаонику удео броја долазака туриста у укупном броју долазака у планинска туристичка места у Србији стално изнад 20%, а од 1991. до 1995. године и преко 25%, на Тари је,

најпре због наведених догађаја у суседству, ово учешће у значајном паду, са забележеним минимумом 1995. године, када је само 3,5% од укупног броја долазака туриста у планинска места у Србији забележено на Тари. Крај 20. и почетак 21. века у обе дестинације доноси максималне вредности овог показатеља, који је на Тари остварен 1998. године са 18,29%, а на Копаонику 2002. године са 29,03%, када је скоро сваки трећи долазак туриста који је забележен у планинским туристичким местима Србије, остварен на Копаонику.

Упоредном анализом кретања **броја долазака страних туриста** на Копаоник и Тару, уочавају се значајне разлике које постоје између ова два туристичка центра када је у питању овај показатељ. За разлику од Таре, која због своје специфичне туристичке понуде у којој се као основни субјекти јављају Војна установа „Тара“ (односно војска) на подручју Калуђерских Бара, као и „Центар дечијих летовалишта и опоравилишта“ у Митровцу, никада није била посебно привлачна за стране туристе, Копаоник је средином 80-тих и почетком 90-тих година 20. века био међу најзначајнијим туристичким дестинацијама за боравак страних туриста у Србији. Тако, број долазака страних туриста на Тару достиже 2.000 тек почетком 21. века, а апсолутни максимум 2010. (4.418 долазака), уз напомену да се у овом периоду као страни рачунају и сви туристи из бивших република СФРЈ, док је минимум забележен кризне 1993. године када је на Тари забележен долазак укупно само 10 страних туриста[183]. Насупрот томе, на Копаонику је већ 1986. године забележено више од 10.000 долазака страних туриста, и тај број расте све до рекордних 28.610 долазака 1990. године. У периоду од 1985. до 1991. године **процентуално учешће броја долазака страних туриста** на Копаоник у односу на укупан број долазака страних туриста у планинска места у Србији константно износи преко 50%, достижући крајем периода читавих 76,42%, односно три четвртине свих долазака страних туриста који су 1990. и 1991. године забележени у планинским туристичким местима у Србији, остварен је на Копаонику. Ипак, кризне деведесете године 20. века и Копаонику доносе драстичан пад посете страних туриста (нпр. 1994. године мање од 500 долазака), а стање се тек делимично поправља почетком 21. века када се у овом туристичком центру бележи око 5.000 долазака страних туриста годишње, да би после пораста 2007. (близу 10.000 долазака), дошло до поновних осцилација

[183] Подаци о броју долазака страних туриста за период од 1980. до 1983. године нису узети у обзир јер су у одговарајућим статистичким годишњацима приказивани у хиљадама, односно уколико је било испод 100 туриста, тај број је приказиван као 0.

крајем посматраног периода. Податак да је 2012. године забележени број долазака страних туриста 3,5 пута мањи у односу на рекордну 1990., довољно говори сам за себе.[184]

Табела 3.11: Упоредни приказ броја долазака страних туриста у планинска места у Србији, на Копаоник и Тару у периоду од 1980. до 2012. године (Извор: Републички завод за статистику)

Година	Број долазака страних туриста			% у односу на планинска места у Србији	
	Планинска места у Србији	Копаоник	Тара	Копаоник (% в/б)	Тара (% г/б)
а	б	в	г	д	ђ
1980	19.500	0	100	0,00	0,51
1981	18.000	0	0	0,00	0,00
1983	13.700	6.200	600	45,26	4,38
1984	15.806	7.262	632	45,94	4,00
1985	18.147	9.577	607	52,77	3,34
1986	17.180	10.170	917	59,20	5,34
1987	19.415	12.446	1.080	64,11	5,56
1988	25.925	16.562	1.242	63,88	4,79
1989	32.882	23.458	776	71,34	2,36
1990	38.894	28.610	536	73,56	1,38
1991	11.768	8.993	174	76,42	1,48
1992	2.927	1.498	117	51,18	4,00
1993	1.774	572	10	32,24	0,56
1994	2.185	443	90	20,27	4,12
1995	2.645	763	67	28,85	2,53
1996	7.070	1.511	529	21,37	7,48
1997	7.210	1.665	421	23,09	5,84
1998	9.981	3.491	1.111	34,98	11,13
1999	3.719	760	782	20,44	21,03
2000	10.428	1.498	1.334	14,37	12,79
2001	11.401	2.273	1.776	19,94	15,58
2002	14.478	4.974	2.025	34,36	13,99
2003	14.000	5.000	1.000	35,71	7,14
2004	18.000	4.000	2.000	22,22	11,11
2005	21.000	5.000	2.000	23,81	9,52
2006	26.246	6.475	3.210	24,67	12,23
2007	36.351	9.386	3.128	25,82	8,60
2008	39.826	8.044	3.938	20,20	9,89
2009	39.078	6.147	3.829	15,73	9,80
2010	42.297	5.394	4.418	12,75	10,45
2011	47.162	6.524	3.751	13,83	7,95
2012	48.644	7.830	4.211	16,10	8,66

[184] Ова разлика је још већа ако се узме у обзир да су, за разлику од рекордне 1990. године када је на Копаонику забележено 28.610 долазака страних туриста, у 7.830 долазака туриста у 2012. години урачунати и туристи из бивших република СФРЈ.

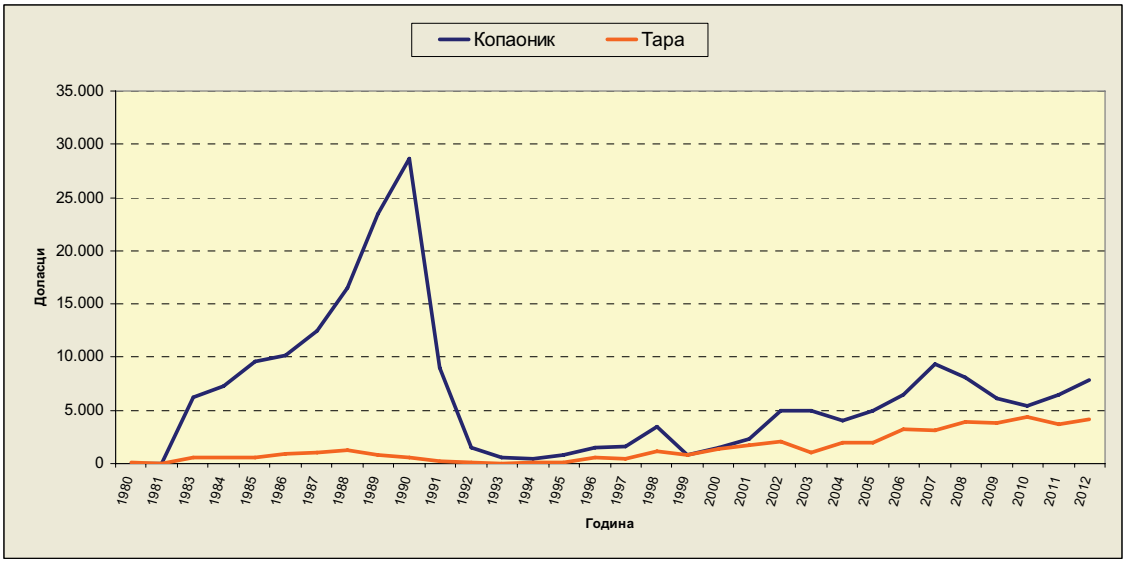


График 3.28: Упоредни приказ броја долазака страних туриста на Копаоник и Тару у периоду од 1980. до 2012. године (Извор: Републички завод за статистику)

Анализом података о **броју ноћења туриста** на Копаонику и Тари у периоду од 1980. до 2012. године, долази се до врло сличних закључака као и у случају разматрања података о броју туриста. Почетком посматраног периода, број остварених ноћења туриста и на Копаонику и на Тари у односу на укупан број ноћења у планинским туристичким местима Србије је релативно мали, са укупним учешћем од само око 10%. У току 80-тих и почетком 90-тих година 20. века број остварених ноћења се знатно повећава, нарочито на Копаонику где се кроз убрзани развој овог туристичког центра са 74.400 ноћења остварених 1980. године, достиже 733.359 или приближно 10 пута више ноћења у 1992. години. По овом показатељу, 1992. године постигнут је апсолутни максимум који ће и у наредним годинама бити тешко достигнут (2012. године је забележено 298.432 ноћења туриста)[185]. На Тари се 80-тих година такође повећава број ноћења туриста, и овај туристички центар свој максимум достиже већ 1986. године са 460.596 остварених ноћења, а исто као и код броја долазака туриста, све до 1988. године на Тари се годишње бележи већи број остварених ноћења него на Копаонику. Крајем 80-тих и почетком 90-тих година број ноћења на Тари се прво постепено, а затим и од 1993. године нагло смањује, да би минимум био

[185] Још једном се мора назначити проблематика начина прикупљања података који се овде приказују од стране Републичког завода за статистику, односно на значајан број „нерегистрованих“ туриста и ноћења које они остварују у тзв. непријављеном смештају. Ова категорија туриста данас чини значајан удео у укупном броју туриста и битно утиче на инфраструктурне капацитете центра.

забележен 1995. године са само 65.235 ноћења туриста. У наредним годинама долази до благог повећања и после екстремне 1998. (362.526 ноћења), број остварених ноћења се почетком 21. века стабилизује на око 200.000. Наредних година долази до мањих осцилација када се број остварених ноћења креће између 150.000 и 200.000, да би 2012. године достигао 228.700 ноћења.

Табела 3.12: Упоредни приказ броја ноћења туриста у планинским местима у Србији, на Копаонику и Тари у периоду од 1980. до 2012. године (Извор: Републички завод за статистику)

Година	**Број ноћења туриста**			**% у односу на планинска места у Србији**	
	Планинска места у Србији	**Копаоник**	**Тара**	**Копаоник** (% в/б)	**Тара** (% г/б)
а	б	в	г	д	ђ
1980	2.010.000	74.400	126.500	3,70	6,29
1981	2.029.600	78.900	187.900	3,89	9,26
1983	2.173.800	187.300	235.900	8,62	10,85
1984	2.307.405	202.359	217.712	8,77	9,44
1985	2.647.579	253.507	371.463	9,58	14,03
1986	2.758.646	302.851	460.596	10,98	16,70
1987	2.620.968	340.327	399.864	12,98	15,26
1988	2.677.795	456.726	415.094	17,06	15,50
1989	2.764.810	547.152	443.204	19,79	16,03
1990	2.729.554	567.647	397.650	20,80	14,57
1991	2.490.824	644.880	190.099	25,89	7,63
1992	2.643.672	733.359	329.023	27,74	12,45
1993	1.556.250	429.290	66.517	27,58	4,27
1994	1.808.544	443.504	94.896	24,52	5,25
1995	2.128.991	534.145	65.235	25,09	3,06
1996	2.068.731	475.233	112.851	22,97	5,46
1997	1.976.360	421.917	126.213	21,35	6,39
1998	2.308.502	518.976	362.526	22,48	15,70
1999	1.432.840	288.057	120.421	20,10	8,40
2000	2.030.211	339.790	176.257	16,74	8,68
2001	2.094.291	408.054	206.976	19,48	9,88
2002	2.105.763	540.562	194.770	25,67	9,25
2003	1.870.000	414.000	198.000	22,14	10,59
2004	1.808.000	409.000	166.000	22,62	9,18
2005	1.766.000	376.000	193.000	21,29	10,93
2006	1.743.539	383.755	157.799	22,01	9,05
2007	1.933.898	434.297	193.856	22,46	10,02
2008	1.912.008	423.422	182.701	22,15	9,56
2009	1.687.734	323.651	165.386	19,18	9,80
2010	1.466.907	233.912	160.760	15,95	10,96
2011	1.590.016	270.535	198.314	17,01	12,47
2012	1.600.489	298.432	228.700	18,65	14,29

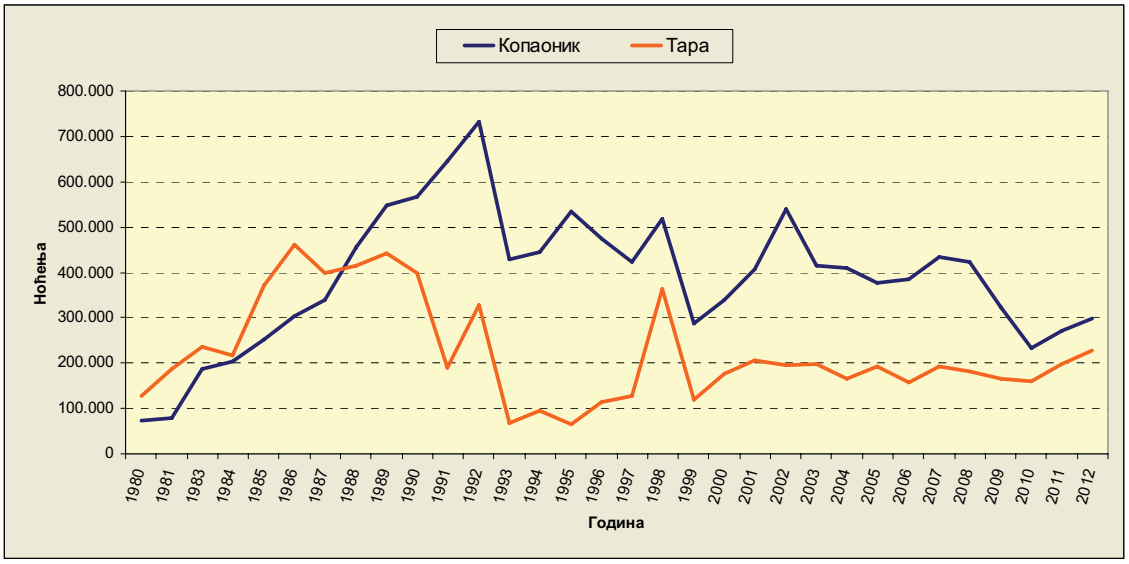


График 3.29: Упоредни приказ броја ноћења туриста Копаонику и Тари у периоду од 1980. до 2012. године (Извор: Републички завод за статистику)

На Копаонику после рекордне 1992. године, долази до наглог пада кризне 1993., да би у наредних неколико година дошло до благог опоравка, али и вишегодишњег минимума ратне 1999. године са само 288.057 остварених ноћења туриста. Наредне три године број ноћења туриста расте и 2002. године достиже скоро 550.000, да би затим поново дошло до опадања и 2005.године забележених 376.000 ноћења туриста. После пораста у 2007. и 2008. (око 430.000 ноћења) у 2010. години долази до значајног смањења броја ноћења (233.912), а затим и одређеног повећања до 2012. када број остварених ноћења на Копаонику достиже близу 300.000.

Кретање **процентуалног учешћа броја остварених ноћења туриста** на Копаонику и Тари у укупном броју ноћења туриста у планинским туристичким местима у Србији у периоду од 1980. до 2012. године показује сличне карактеристике као и кретање процентуалног учешћа броја долазака туриста. После незнатног учешћа 1980. године (Копаоник 3,70%, Тара 6,29%), са развојем и све већим значајем који ови туристички центри имају, повећава се и проценат броја остварених ноћења током 80-тих година 20. века, достижући максимум на Тари 1986. године са 16,70%. На Копаонику максимум је достигнут 1992. са 27,74%, а деведесетих година 20. века, осим пред сам крај декаде, на Копаонику је просечно остваривано око 25% од укупног броја ноћења у планинским туристичким местима Србије, односно свако четврто ноћење. За разлику од Копаоника, на Тари је у току овог периода, а првенствено због ратних дешавања у

суседној Босни и Херцеговини, удео остварених ноћења врло мали, достижући минимум 1995. године са само 3,06%. После нешто већих осцилација на Тари од 1997. до 1999. године и нешто мањих на Копаонику од 2000. до 2002. године, почетком 21. века учешће броја остварених ноћења туриста у овим туристичким центрима у укупном броју ноћења туриста у планинским местима у Србији се стабилизује и на Копаонику износи око 22% а на Тари око 10%. Последњих година посматраног периода на Копаонику долази до смањења овог учешћа на око 16% у 2010. и благог повећања до 2012. (18,65%), док се на Тари јавља константно повећање од 2009., достижући 14,29% у току 2012. године.

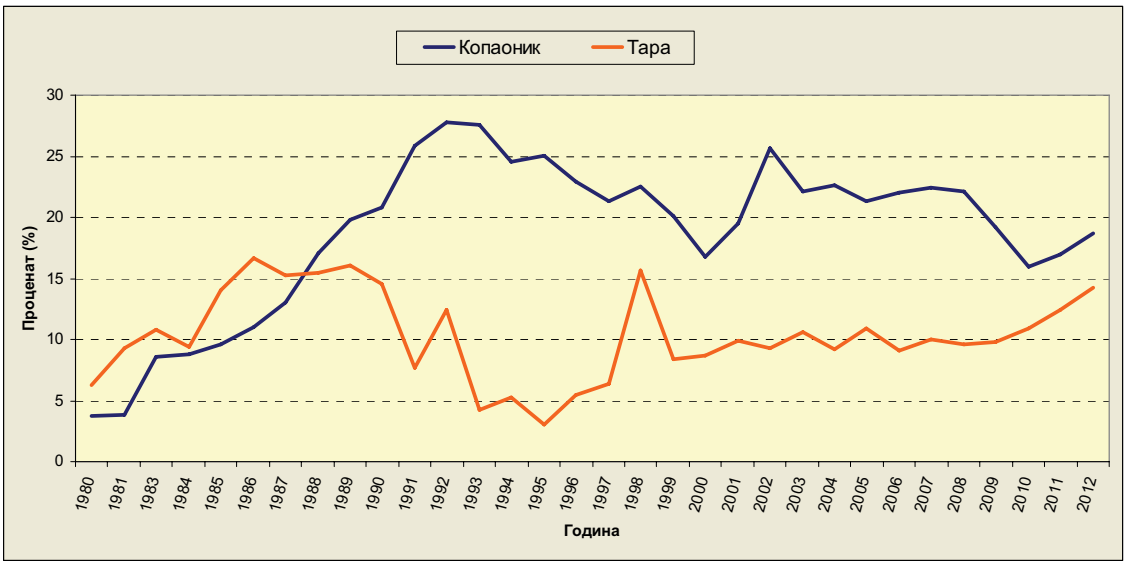


График 3.30: Удео (%) броја ноћења туриста на Копаонику и Тари у односу на укупан број ноћења туриста у планинским местима у Србији у периоду од 1980. до 2012. године (Извор: Републички завод за статистику)

Карактеристике кретања **броја остварених ноћења страних туриста** на Копаонику и Тари у посматраном периоду, као и услови и разлози који су на то утицали, односно последице које су следиле, врло су сличне односно по много чему идентичне као и код кретања броја страних туриста, а што је детаљније разматрано у претходном делу овог рада. Из тог разлога, овде се наводе и коментаришу само подаци о појединим екстремним вредностима. Рекордне године на Копаонику су биле 1989. са 101.724 и 1990. са 110.054 остварених ноћења страних туриста који су готово неупоредиви са 2012. годином и

остварених 36.955 ноћења, без обзира на све недостатке начина прикупљања података у овом периоду[186].

Табела 3.13: Упоредни приказ броја ноћења страних туриста у планинским местима у Србији, на Копаонику и Тари у периоду од 1980. до 2012. године (Извор: Републички завод за статистику)

Година	Број ноћења страних туриста			% у односу на планинска места у Србији	
	Планинска места у Србији	Копаоник	Тара	Копаоник (% в/б)	Тара (% г/б)
а	б	в	г	д	ђ
1980	31.900	100	300	0,31	0,94
1981	37.500	0	300	0,00	0,80
1983	55.200	13.000	1.300	23,55	2,36
1984	80.900	17.628	978	21,79	1,21
1985	55.370	25.947	1.008	46,86	1,82
1986	42.562	26.947	2.597	63,31	6,10
1987	52.235	38.930	1.853	74,53	3,55
1988	80.213	61.050	2.612	76,11	3,26
1989	122.791	101.724	2.470	82,84	2,01
1990	136.014	110.054	1.704	80,91	1,25
1991	70.398	57.953	920	82,32	1,31
1992	10.714	4.472	437	41,74	4,08
1993	7.183	2.718	59	37,84	0,82
1994	8.935	2.240	159	25,07	1,78
1995	12.531	3.363	144	26,84	1,15
1996	31.493	7.067	2.742	22,44	8,71
1997	25.669	9.217	778	35,91	3,03
1998	45.408	20.544	2.466	45,24	5,43
1999	12.787	3.581	1.999	28,01	15,63
2000	46.177	6.694	4.025	14,50	8,72
2001	49.451	11.076	6.964	22,40	14,08
2002	57.092	26.293	5.376	46,05	9,42
2003	54.000	20.000	4.000	37,04	7,41
2004	60.000	21.000	6.000	35,00	10,00
2005	70.000	26.000	7.000	37,14	10,00
2006	92.466	34.298	9.888	37,09	10,69
2007	127.418	47.132	10.189	36,99	8,00
2008	135.714	41.304	10.182	30,43	7,50
2009	125.338	30.308	10.428	24,18	8,32
2010	129.131	23.880	13.490	18,49	10,45
2011	147.803	28.978	12.021	19,61	8,13
2012	155.121	36.955	14.367	23,82	9,26

[186] Иако се може сматрати да је у односу на 1990. годину, 2012. године значајно већи број туриста смештен у „нерегистрованим“ објектима, мора се имати у виду чињеница да су за разлику од 1990. године, 2012. у стране туристе урачунати и туристи из бивших република СФРЈ.

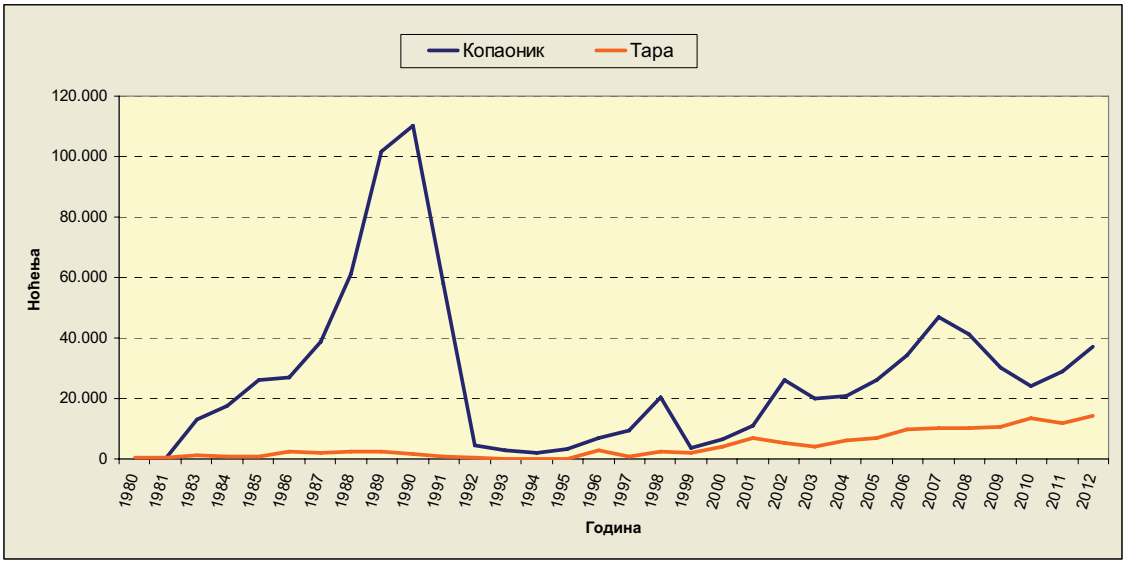


График 3.31: Упоредни приказ броја ноћења страних туриста на Копаонику и Тари у периоду од 1980. до 2012. године (Извор: Републички завод за статистику)

Кризне деведесете и ратна 1999. учиниле су да на Копаоник тада долази врло мало страних туриста, тако да је негативни рекорд забележен 1994. године са само 2.240 остварених ноћења страних туриста. Податак о укупно 59 остварених ноћења страних туриста на Тари у току целе 1993. године довољно говори сам за себе. Повећање броја остварених ноћења страних туриста на Тари које се бележи током целе прве декаде 21. века (достижући максимум 2012. године са 14.367 ноћења), иако је у одређеној мери повезано са реалним повећањем броја страних туриста, више се односи на промену начина евиденције, јер се туристи из суседне Босне и Херцеговине, односно Републике Српске, који су иначе традиционално присутни на Тари, од распада СФРЈ убрајају у стране туристе.

Када се разматра **процентуално учешће броја ноћења страних туриста** на Копаонику Тари у односу на укупан број ноћења туриста у планинским местима у Србији у периоду од 1980. до 2012. године, уочава се изузетан пораст овог показатеља на Копаонику у периоду од 1984. године са 21,79% на рекордних 82,84% 1989. године. Тада, крајем 80-тих и почетком 90-тих, неколико година за редом на Копаонику је остварено преко 80% свих ноћења страних туриста у планинским туристичким местима у Србији. Ипак, наредних година прво због кризе а затим и ратне 1999. овај проценат се знатно смањује, тако да 2000. године износи само 14,50%, да би се почетком 21. века удео броја ноћења туриста на Копаонику у односу на укупан број туриста у планинским местима у Србији стабилизовао на око 35%. Ипак, крајем посматраног периода овај удео се знатно

смањује и 2010. достиже само 18,49%, да би до 2012. порастао на још увек скромних 23,82%. За разлику од Копаоника, Тара као што је већ наведено, није туристичка дестинација која је у посматраном периоду привлачила стране туристе, тако да је и учешће броја ноћења страних туриста на Тари у укупном броју туриста у планинским местима у Србији врло мало, тако да се све до краја 90-тих година 20. века креће око 2-3% , осим у појединим екстремним годинама. Тек у првој декади 21. века овај проценат се стабилизује на око 10%, а што је више последица промене начина евиденције страних туриста него реалног повећања остварених ноћења.

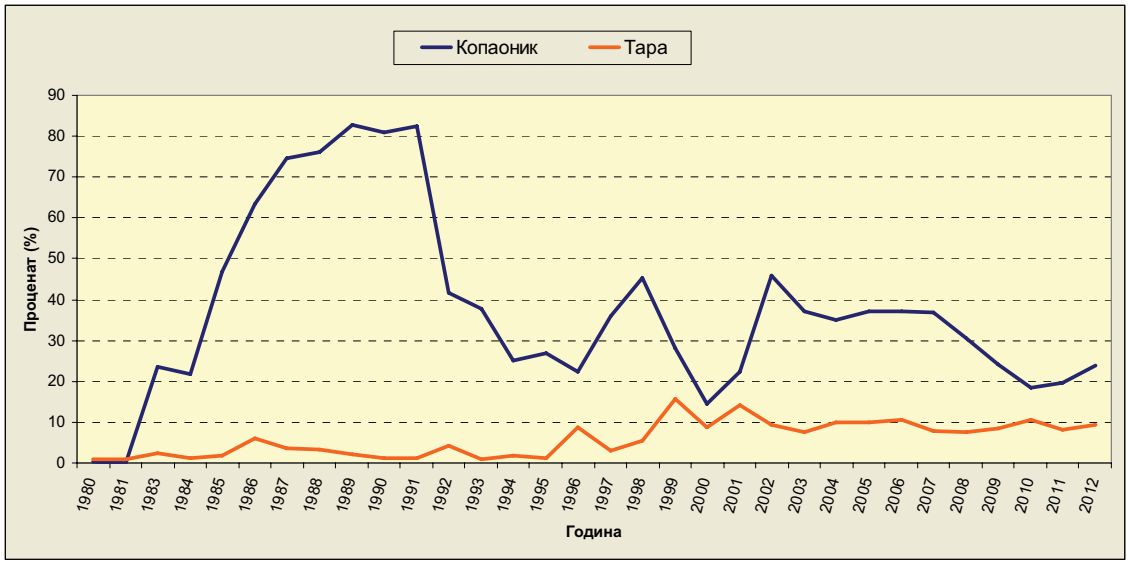


График 3.32: Удео (%) броја ноћења страних туриста на Копаонику и Тари у односу на укупан број ноћења страних туриста у планинским местима у Србији у периоду од 1980. до 2012. године (Извор: Републички завод за статистику)

Просечан број ноћења по доласку туриста у планинским местима у Србији, на Копаонику и Тари од 1980. до 2012. године, у значајном делу посматраног периода креће се између 5 и 6 ноћења. На Тари све до средине 90-тих година 20. века а на Копаонику све до првих година 21. века просечан број ноћења туриста није био мањи од 5, што показује да су у том периоду доминирали седмодневни одмори у односу на доласке типа викенд и/или продужени викенд. Међутим, на Тари од средине деведесетих просечан број ноћења се смањује на 4-5 а затим и крајем посматраног периода, од 2004. пада знатно испод 4 што указује на све краће задржавање туриста у овом туристичком центру, слично као и на Копаонику, када почетком 21. века просечан број ноћења пада испод 5. Упоредно

гледано, просечан број ноћења био је већи на Копаонику него на Тари до средине 80-тих година и од 1993. све до краја посматраног периода 2012. године, док су се у периоду између 1986. и 1992. године туристи дуже задржавали на Тари.

Табела 3.14: Упоредни приказ просечног броја ноћења по доласку туриста у планинским местима у Србији, на Копаонику и Тари у периоду од 1980. до 2005. године (Извор: Републички завод за статистику)

Година	Број ноћења по доласку туриста - укупно			Број ноћења по доласку страних туриста		
	Планинска места у Србији	Копаоник	Тара	Планинска места у Србији	Копаоник	Тара
а	б	в	г	д	ђ	е
1980	4,69	6,00	4,03	1,64	0,00	3,00
1981	4,83	6,63	4,66	2,08	0,00	0,00
1983	5,06	4,37	4,56	4,03	2,10	2,17
1984	5,48	5,23	5,08	5,12	2,43	1,55
1985	5,67	6,34	6,22	3,05	2,71	1,66
1986	5,81	6,31	6,62	2,48	2,65	2,83
1987	5,69	5,76	5,90	2,69	3,13	1,72
1988	5,56	5,40	5,76	3,09	3,69	2,10
1989	5,60	5,17	6,23	3,73	4,34	3,18
1990	5,48	5,27	5,89	3,50	3,85	3,18
1991	5,67	5,72	5,34	5,98	6,44	5,29
1992	6,03	6,15	6,31	3,66	2,99	3,74
1993	6,20	6,62	5,15	4,05	4,75	5,90
1994	5,77	5,39	5,35	4,09	5,06	1,77
1995	5,62	5,28	4,78	4,74	4,41	2,15
1996	5,76	5,45	4,32	4,45	4,68	5,18
1997	5,43	5,27	4,02	3,56	5,54	1,85
1998	5,75	5,34	4,93	4,55	5,88	2,22
1999	5,81	6,18	4,12	3,44	4,71	2,56
2000	5,66	5,62	3,91	4,43	4,47	3,02
2001	5,43	4,84	4,55	4,34	4,87	3,92
2002	4,95	4,38	4,23	3,94	5,29	2,65
2003	5,05	4,81	4,40	3,86	4,00	4,00
2004	4,62	4,81	3,61	3,33	5,25	3,00
2005	4,40	4,42	3,78	3,33	5,20	3,50
2006	4,44	4,95	3,29	3,52	5,30	3,08
2007	4,34	4,43	3,41	3,51	5,02	3,26
2008	4,26	4,68	3,26	3,41	5,13	2,59
2009	4,31	4,80	3,30	3,21	4,93	2,72
2010	3,89	4,03	3,15	3,05	4,43	3,05
2011	3,95	4,11	3,57	3,13	4,44	3,20
2012	4,03	4,44	3,78	3,19	4,72	3,41

У односу на просечан број ноћења туриста у планинским местима у Србији укупно, туристи су дуже боравили на Копаонику и Тари само у периоду од

средине 80-тих до почетка 90-тих година, да би од 1994. све до 2003. године просечан број ноћења у овим туристичким центрима био мањи од укупног просека у планинским туристичким местима Србије. Од 2004. године до краја посматраног периода просечан број ноћења туриста на Копаонику је близу укупног просека док је на Тари и даље знатно мањи што указује да у овој дестинацији све више доминирају краћи доласци туриста.

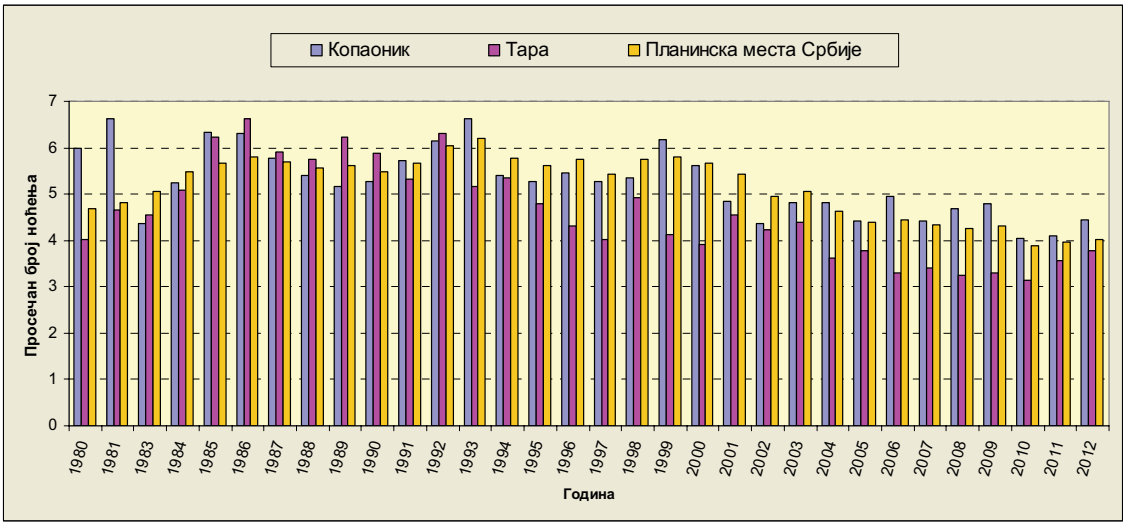


График 3.33: Упоредни приказ просечног броја ноћења по доласку туриста у планинским местима у Србији, на Копаонику и Тари у периоду од 1980. до 2012. године
(Извор: Републички завод за статистику)

Кретање **просечног број ноћења по доласку страних туриста** показује нешто другачије карактеристике у односу на укупан број ноћења. Осим у првих неколико година посматраног периода (и појединих екстрема), просечан број ноћења страних туриста на Копаонику је већи и од броја ноћења на Тари и од укупног просека за планинска туристичка места у Србији, односно страни туристи се доста дуже задржавају у овом туристичком центру у односу на сва остала планинска туристичка места, а што је посебно изражено последњих десетак година. Поред тога, осим до почетка 90-тих година 20. века просечан број ноћења страних туриста на Копаонику је константно близу или нешто изнад 5, док је на Тари доста променљив тако да се појединих година спушта и испод 2 ноћења а појединих прелази 5. Ипак, и на Тари се просечан број ноћења страних туриста почетком 21. века стабилизује на око 3 ноћења, а што је последица повећања и уравнотежења укупног броја остварених ноћења страних туриста у овом периоду.

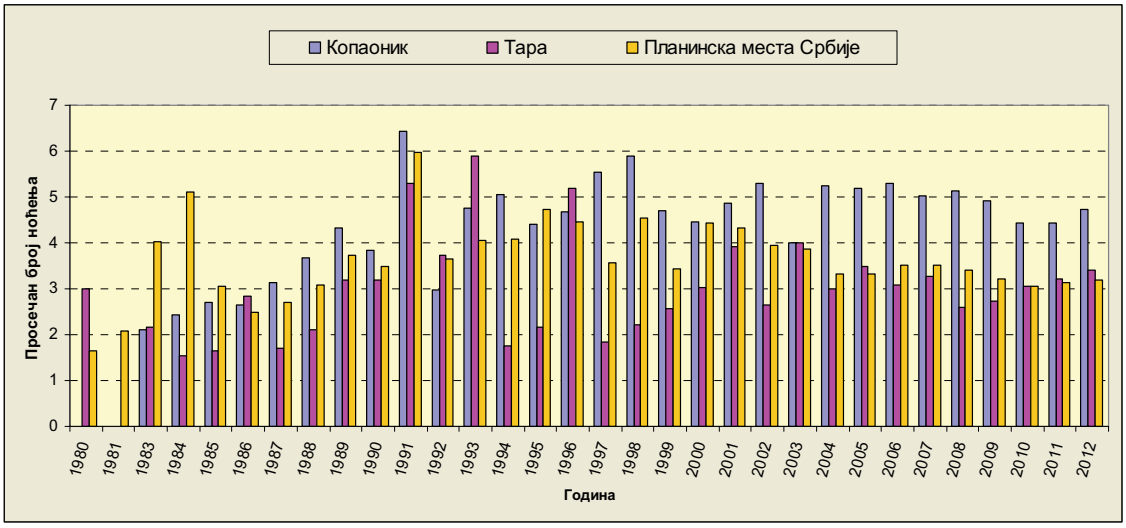


График 3.34: Упоредни приказ просечног броја ноћења по доласку страних туриста у планинским местима у Србији, на Копаонику и Тари у периоду од 1980. до 2012. године (Извор: Републички завод за статистику)

Анализом **структуре броја долазака и броја ноћења туриста по месецима** утврђују се разлике у попуњености смештајних капацитета и искоришћености инфраструктуре у туристичким местима у току године, чиме се омогућава планирање специфичних елемената туристичке понуде како би се остварила боља посећеност у току оних месеци када је број туриста умањен. Поред тога, овакавом анализом могу се утврдити и тзв. туристички шпицеви према којима је неопходно планирати инфраструктурне капацитете како би задовољили одговарајуће потребе туриста у том периоду. За поређење наведених показатеља разматран је вишегодишњи период и то од 2006. до 2012. године, а првенствено због добијања репрезентативнијих података него што би то било уколико се пореде подаци за једну годину.

Структура укупног броја долазака и броја ноћења туриста по месецима на Копонику јасно, а на Тари знатно мање изражено показује сезонски карактер ових туристичких дестинација. Тако, и према броју долазака и према броју ноћења на Копаонику доминирају зимски месеци, јануар (16,26% долазака и 22,05% ноћења) фебруар (17,31% долазака и 21,53% ноћења), март (15,11% долазака и 16,45% ноћења), па и децембар (11,13% долазака и 10,30% ноћења), односно за ова четири месеца на Копаонику се забележи око 60% од укупног броја долазака туриста у току године и више од 70% остварених ноћења, што значи да се за преосталих осам месеци у овој туристичкој дестинацији оствари мање од 30% ноћења у току једне године. Укупно посматрано, најмања посета бележи се у

априлу (4,02% долазака и 2,72% ноћења) и новембру (2,54% долазака и 2,15% ноћења), док је у мају, јуну и октобру нешто већи број долазака (али не и ноћења) у односу на остале „вансезонске“ месеце због конгресног и екскурзионог туризма, када се туристи краће задржавају.

Табела 3.15: Упоредни приказ структуре (у %) броја долазака и броја ноћења туриста на Копаонику и Тари, по месецима за период од 2006. до 2012. године (Извор: Републички завод за статистику)

Месец	Копаоник (%)				Тара (%)			
	Доласци		Ноћења		Доласци		Ноћења	
	Укупно	Страни	Укупно	Страни	Укупно	Страни	Укупно	Страни
а	б	в	г	д	ђ	е	ж	з
I	16,26	24,97	22,05	32,61	6,57	5,54	9,64	7,70
II	17,31	18,07	21,53	19,74	3,98	1,74	5,86	1,90
III	15,11	9,87	16,43	9,62	5,95	7,01	6,81	7,57
IV	4,02	1,61	2,72	0,79	10,11	11,26	9,43	11,31
V	8,79	4,24	5,27	2,47	16,35	11,41	11,67	7,08
VI	6,23	3,90	4,59	1,95	9,61	13,04	10,10	11,05
VII	3,67	8,03	4,00	8,71	7,46	9,88	11,18	17,07
VIII	4,18	5,38	5,18	5,83	7,35	10,77	11,24	12,77
IX	4,05	5,51	2,54	4,55	8,21	13,31	5,72	11,49
X	6,70	1,98	3,24	0,91	15,42	7,39	8,85	5,16
XI	2,54	1,63	2,15	0,74	4,05	3,04	3,57	2,25
XII	11,13	14,82	10,30	12,08	4,95	5,61	5,93	4,67

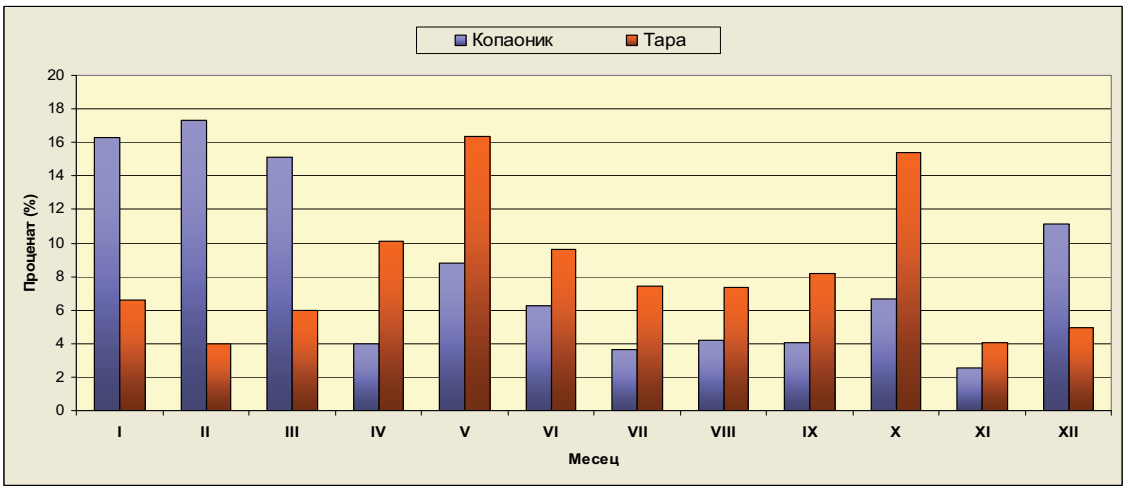


График 3.35: Структура (у %) броја долазака туриста на Копаоник и Тару, по месецима за период од 2006. до 2012. године (Извор: Републички завод за статистику)

За разлику од Копаоника, на Тари је структура доста другачија јер по броју долазака убедљиво доминирају месеци мај са 16,35% и октобар са 15,42%

долазака туриста[187], затим следи април са 10,11% па тек онда летњи месеци са око 7,5 до 9,5% долазака у току године, док се у току зимских месеци број долазака креће око 4 до 6,5%. Структура броја ноћења по месецима на Тари не показује превелике разлике, али се ипак може потврдити сезонски карактер ове дестинације јер се од априла до августа оствари око 55% од укупног броја ноћења туриста у току године. Највише ноћења оствари се у мају (11,67%), јулу (11,18%) и августу (11,24%), док укупно гледано најмања посета се бележи у новембру (4,05% долазака и 3,57% ноћења) и фебруару (3,98% долазака и 5,86% ноћења). На основу приказаних података, може се закључити да **Копаоник има јасно изражен сезонски карактер као зимска туристичка дестинација**, док је на **Тари** структура туристичког промета уравнотеженија, али се ипак **уочава сезонски карактер претежно летње туристичке дестинације**.

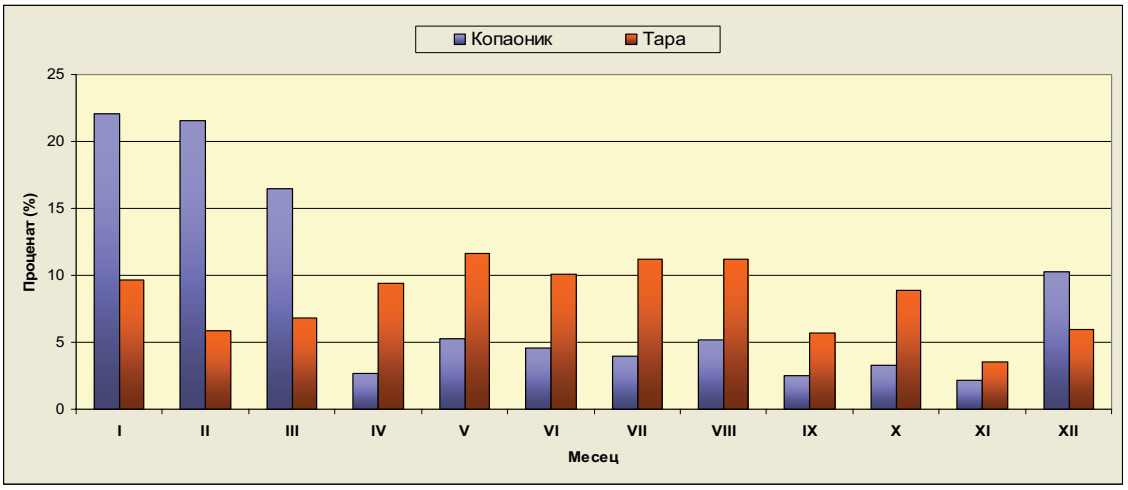


График 3.36: Структура (у %) броја ноћења туриста на Копаонику и Тари, по месецима за период од 2006. до 2012. године (Извор: Републички завод за статистику)

У **структури туристичког промета по месецима страних туриста** на Копаонику и Тари, сезонски карактер ових дестинација је још више изражен него код укупног броја туриста. На Копаонику се у току децембра, јануара, фебруара, и марта забележи 67,72% од укупног броја долазака и чак 74,05% од укупног броја ноћења у току године. Убедљиво највећа посета бележи се у јануару (24,97% долазака и 32,61% ноћења), док је у априлу, мају, јуну, октобру и новембру посета страних туриста такорећи занемарљива (укупно само 6,86% ноћења за ових пет

[187] Како ови месеци у структури броја ноћења не доминирају на исти начин, може се закључити да се тада туристи краће задржавају, односно да је у питању пре свега конгресно-екскурзиони туризам.

месеци). Једини „вансезонски“ месец са мало бољом посетом страних туриста у односу на остале је јул са 8,03% долазака и 8,71% остварених ноћења страних туриста. За разлику од Копаоника, страни туристи на Тару долазе претежно у летњој половини године, па се тако од априла до септембра оствари око 70% и долазака и ноћења. Највећи број долазака страних туриста бележи се у јуну и септембру (око 13%), највећи број ноћења оствари се у јулу (17,07%) и августу (12,77%), док је у новембру и нарочито фебруару (мање од 2% и долазака и ноћења) посета страних туриста на Тари такорећи занемарљива.

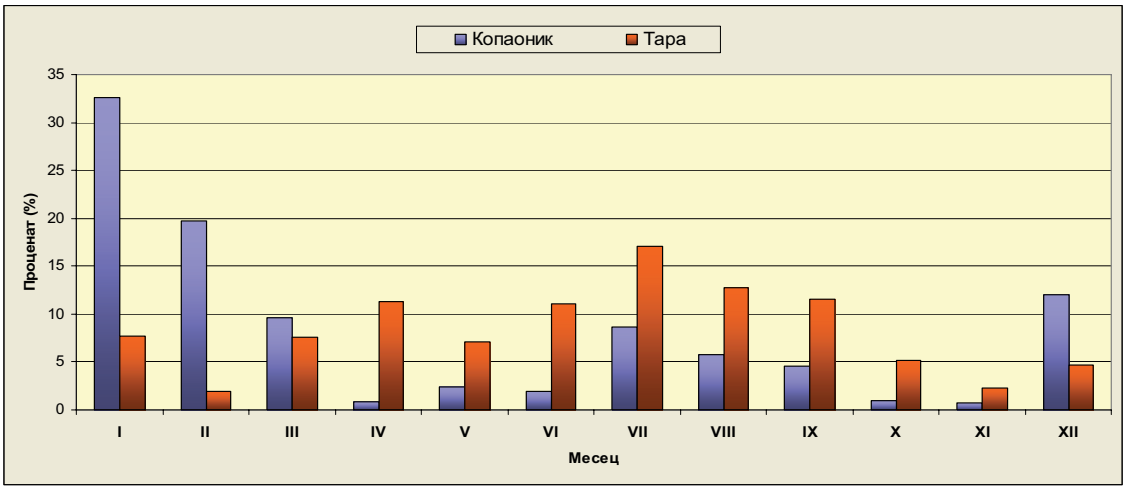


График 3.37: Структура (у %) броја ноћења страних туриста на Копаонику и Тари, по месецима за период од 2006. до 2012. године (Извор: Републички завод за статистику)

Структура просечног броја ноћења по доласку туриста по месецима, показује колико дуго се туриста, просечно у току једног месеца, задржава у одређеној туристичкој дестинацији. Карактеристично је да је структура наведеног показатеља слична и за Копаоник и за Тару, али и када се разматрају збирни подаци за планинска туристичка места у Србији. У том смислу, запажа се заједничко правило да је просечан број ноћења знатно већи у тзв. „шпицу“ и зимске и летње сезоне, односно у јануару и фебруару зими (просечно 5 до 6 ноћења) као и јулу и августу лети (око 5 ноћења), док је у пролећним (април и мај) и јесењим (септембар и октобар) месецима просечан број ноћења туриста значајно мањи и креће се око 2 до 3 ноћења. На Копаонику, туристи се најдуже задржавају у јануару (просечно 6,12 ноћења) и фебруару (5,62 ноћења), а најкраће у мају, септембру и октобру (мање од 3 ноћења), док се на Тари најдуже задржавају у

јулу (5,11) и августу (5,21 ноћења), а најкраће такође у мају, септембру и октобру када се бележи просечно око 2 ноћења по доласку туристе.

Табела 3.16: Упоредни приказ просечног броја ноћења по доласку туриста у планинским местима у Србији, на Копаонику и Тари, по месецима за период од 2006. до 2012. године (Извор: Републички завод за статистику)

Месец	Број ноћења по доласку туриста		
	Планинска места у Србији	Копаоник	Тара
а	б	в	г
I	5,35	6,12	5,00
II	5,17	5,62	5,02
III	4,50	4,91	3,90
IV	3,74	3,05	3,18
V	3,53	2,71	2,43
VI	4,11	3,32	3,58
VII	4,99	4,92	5,11
VIII	4,99	5,59	5,21
IX	3,17	2,83	2,37
X	2,89	2,18	1,96
XI	3,65	3,81	3,01
XII	3,99	4,18	4,08

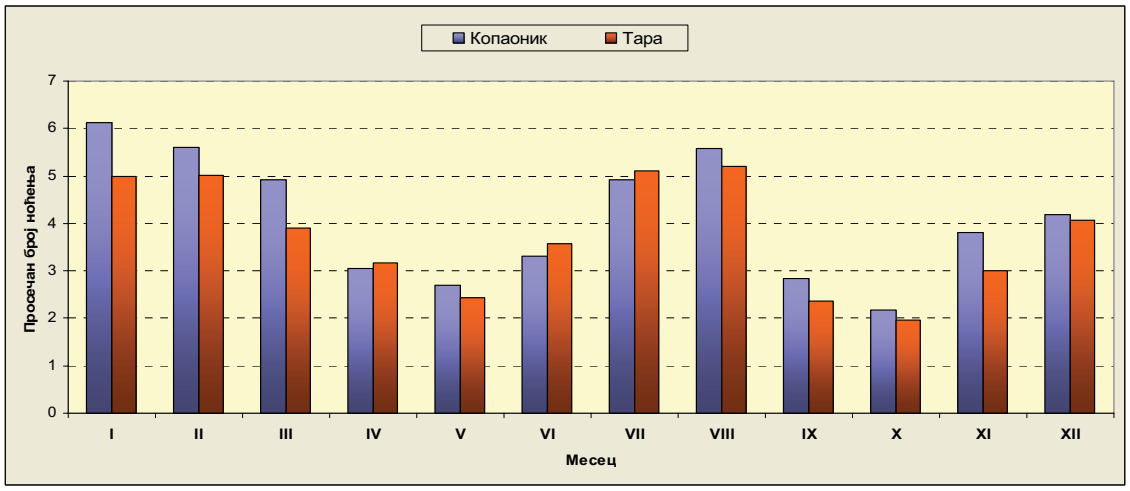


График 3.38: Упоредни приказ просечног броја ноћења по доласку туриста на Копаонику и Тари, по месецима за период од 2006. до 2012. године (Извор: Републички завод за статистику)

Овако изражене разлике између појединих месеци, односно делова туристичке сезоне, јасно указују на врсте туристичких кретања које су доминантне у појединим деловима године. Тако, у току „основних“ зимских и летњих месеци

доминира дужи боравак туриста у планинским туристичким дестинацијама, односно тзв. зимовања и летовања, док у пролећним и јесењим месецима доминирају краћи боравци односно конгресни и екскурзиони туризам. Из овог разлога се и јавља, на први поглед мала нелогичноист да се на Тари доминантно највећи број долазака туриста бележи у мају и октобру, а да број остварених ноћења није тако доминантан или је мањи од оног који се оствари у току летњих месеци.

Када се разматрају подаци и изведени показатељи који се односе на **туристички смештај**, односно на смештајне капацитете у планинским туристичким дестинацијама, још једном се мора поновити да се у раду анализира **број регистрованих лежаја** према подацима Републичког завода за статистику, а који се разликује од стварног стања на терену[188].

Табела 3.17: Упоредни приказ броја регистрованих лежаја у планинским местима у Србији, на Копаонику и Тари у периоду од 2003. до 2012. године (Извор: Републички завод за статистику)

Година	Број регистрованих лежаја			% у односу на планинска места у Србији	
	Планинска места у Србији	Копаоник	Тара	Копаоник (% в/б)	Тара (% г/б)
а	б	в	г	д	ђ
2003	21.280	4.797	1.361	22,54	6,40
2004	21.280	4.759	1.361	22,36	6,40
2005	21.989	4.799	1.361	21,82	6,19
2006	22.269	4.965	1.002	22,30	4,50
2007	22.234	4.940	1.424	22,22	6,40
2008	21.782	4.741	1.400	21,77	6,43
2009	21.817	4.742	1.406	21,74	6,44
2010	22.808	4.325	1.490	18,96	6,53
2011	22.379	4.018	1.117	17,95	4,99
2012	24.209	4.480	1.730	18,51	7,15

Према доступним подацима за период од 2003. до 2012. године, број регистрованих лежаја на Копаонику се креће од 4.018 у 2011. години до 4.965 у 2006. док је 2012. регистровано 4.480 лежаја. На Тари је у овом периоду најмање лежаја регистровано 2006. (1.002 лежаја), а највише 2012. године 1.730 лежаја. Када се анализира учешће броја регистрованих лежаја на Копаонику и Тару у

[188] Укупни смештајни капацитети су значајно већи од статистички регистрованих, а о чему се више може видети у деловима овог рада у којима се разматра актуелно стање развоја планинског туризма у Србији, као и досадашњи развој туризма на Копаонику и Тари.

укупном броју регистрованих лежаја у планинским местима у Србији[189], примећује се да се ово учешће на Копаонику током времена смањује, и то са 22,54% у 2003. на 18,51% у 2012. години, док се на Тари (изузимајући поједина одступања) повећава са 6,40% у 2003. на 7,15% у 2012. години.[190]

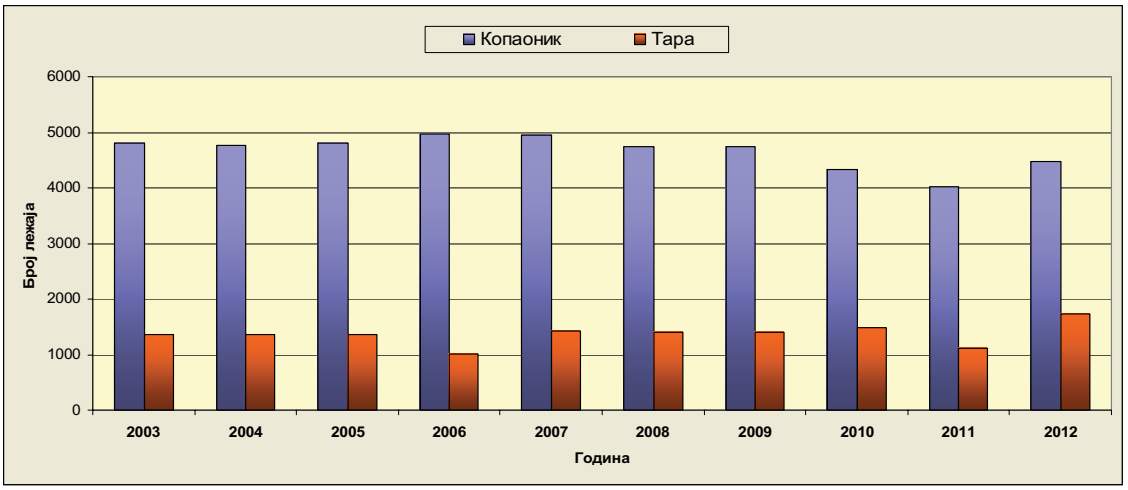


График 3.39: Број регистрованих лежаја на Копаонику и Тари у периоду од 2003. до 2012. године (Извор: Републички завод за статистику)

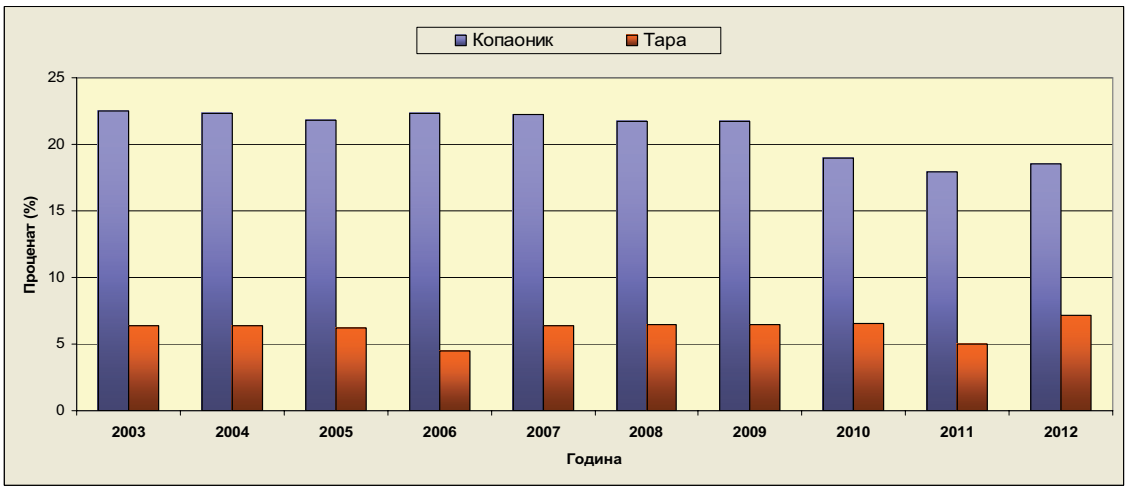


График 3.40: Удео (%) броја регистрованих лежаја на Копаонику и Тари у односу на укупан број регистрованих лежаја у планинским местима у Србији у периоду од 2003. до 2012. године (Извор: Републички завод за статистику)

[189] Иако се може поћи од претпоставке да је методологија прикупљања података за сва планинска места једнака, па је у том смислу поређење могуће, мора се имати у виду да проценат нерегистрованих лежаја не мора да буде (и сигурно није) исти у свим планинским местима, тако да се и ова анализа мора узети само као условно могућа.

[190] Имајући у виду релативно кратак временски период који је разматран, и првенствено сам начин статистичког регистровања броја лежаја који се разликује од стварног стања на терену, не могу се установити битне закономерности у забележеним променама наведених показатеља, нити на основу њих извести одговарајући закључци.

На основу анализираних података и показатеља о туристичком промету и туристичком смештају на Копаонику и Тари у периоду од 1980. до 2012. године, могу се извести одређени закључци о досадашњем развоју ових планинских туристичких дестинација:

- Највећи туристички промет обе дестинације имале су пре кризе 90-тих година 20. века, и то Тара у периоду од 1986. до 1990., а Копаоник од 1989. до 1992. године. Иако се може сматрати да је у 21. веку значајно већи број туриста који статистика не региструје у односу на њихов број у току званично рекордног периода, укупни туристички промет је још увек на нижем нивоу, а нарочито последњих неколико година.

- Највећи промет страних туриста на Копаонику је забележен у периоду од 1988. до 1991. године (неколико пута више него данас), док је на Тари тек последњих неколико година забележен значајнији број страних туриста (уз напомену да се од 2000. године у стране туристе рачунају и држављани бивших СФРЈ република).

- Значај који ове туристичке дестинације имају у односу на остала планинска туристичка места у Србији, показује удео (%) туристичког промета који је у њима остварен у односу на укупан туристички промет у планинским местима, а по чему се Копаоник посебно истицао почетком 90-тих година 20. века када је преко 25% од укупног туристичког промета у планинским местима у Србији остварено на Копаонику. Последњих година на Копаонику овај удео је испод 20% а на Тари испод 15%.

- Просечан број ноћења остварен у току једне године, и на Копаонику и на Тари се током времена смањује, а што је уопштени тренд у туризму, тако да се са просечно преко 6 ноћења у појединим годинама у 20. веку, последњих година смањио на нешто преко 4 ноћења (Копаоник), односно знатно испод 4 ноћења (Тара).

- Структура туристичког промета по месецима (период од 2006. до 2012.) показује да Копаоник има јасно изражен сезонски карактер као зимска туристичка дестинација (више од 70% остварених ноћења је у току зимских месеци), док је на Тари структура туристичког промета уравнотеженија, али се ипак уочава сезонски карактер претежно летње туристичке дестинације. Када су у питању страни туристи, сезонски карактер обе дестинације је још више изражен него код укупног туристичког промета.

- Структура просечног броја ноћења по доласку туриста по месецима, показује сличне карактеристике и за Копаоник и за Тару, али и за планинска туристичка места у Србији укупно. Просечан број ноћења већи је у тзв. „шпицевима“ зимске и летње сезоне (јануар и фебруар око 5 до 6 ноћења, јули и август око 5 ноћења), док је у пролећним и јесењим месецима (април, мај, септембар и октобар) број ноћења значајно мањи (око 2 до 3 ноћења), јасно указујући на различите врсте туристичких кретања које су доминантне у појединим деловима године.

- Начин и методологија евидентирања смештајних капацитета, односно званично расположиви подаци о статистички регистрованом броју лежаја, као и релативно кратак временски период у оквиру кога су подаци разматрани, условили су да се не могу установити одређене закономерности у забележеним променама посматраних показатеља, нити се на основу њих могу извести одговарајући закључци.

3.2. Инфраструктурна опремљеност планинских подручја

3.2.1. Међусобна условљеност саобраћаја и развоја планинског туризма

У оквиру овог одељка, прво се разматра међусобни однос и условљеност развоја и стања саобраћајних система и развоја планинског туризма, а затим и опремљеност планинских подручја Србије саобраћајним системима, са приказом појединих примера у оквиру планинских туристичких подручја[191], да би се у закључном делу дале одговарајуће смернице за унапређење стања у оквиру друмског саобраћаја као најдоминантнијег вида саобраћаја у Србији.

Улога и значај саобраћајних система огледа се у свим сегментима функционисања организованог друштва, почев од повећане доступности и покретљивости људи, роба и услуга, преко привредног развоја, културне и социјалне емаципације, па све до општег пораста друштвеног стандарда и формирања начина живота (Лукић Б., 2005:55).

Савремени туризам се развио захваљујући развоју саобраћаја и саобраћајних средстава која су створила услове и омогућила масовни превоз на

[191] Стање и развијеност саобраћајних система на Копаонику и Тари разматра се у оквиру посебних одељака о инфраструктурној опремљености туристичких подручја ових планина.

великим удаљеностима. Саобраћај је, у том смислу, истовремено и фактор и елемент туристичких кретања. Повезаност у простору је, пре свега, одређена саобраћајним моментима, било да је реч о услову за реализацију кретања или о могућностима избора саобраћајних средстава, док је организација превоза један од најзначјанијих фактора развоја туризма у целини (Jovičić D., 2010:115). Међутим, као што саобраћај утиче на развој туризма, тако су и туристичка кретања снажан фактор усавршавања саобраћајних средстава, ширења саобраћајне мреже, као и унапређења организационих облика саобраћајних организација. На основу претходно наведеног може се закључити да саобраћајни системи представљају незаменљив и најзначајнији основни и претходни услов за развој туризма на одређеном подручју, али и да постоји тесна и неодвојива повезаност двају феномена, тако да је у пракси врло тешко одвојити путнички саобраћај од туристичких кретања.

Кроз развој саобраћајних средстава мењала се улога и значај појединих видова саобраћаја у развоју туризма, тако да је временом дошло до значајних промена њихових удела у остварењу укупног туристичког промета. Док је у почетној фази развоја туризма доминирао железнички саобраћај за краћа и средња путовања, односно поморски саобраћај за интерконтинентална путовања, са техничким усавршавањем друмског и ваздушног саобраћаја постепено се замењују њихове улоге у превозу туриста, тако да друмски саобраћај смањује удео железничког и доминира у краћим и средњим путовањима, док ваздушни саобраћај преузима примат на далеким и интерконтиненталним путовањима.

У савременим туристичким кретањима друмски саобраћај је доминантан и у већини земаља његов удео у међународним туристичким кретањима износи око 75%, удео ваздушног транспорта је око 12,5%, удео железничког и бродског транспорта око 10,5%, док се 2% односи на остале врсте превоза (Bilen M., Bučar K., 2004:18). Управо из тог разлога, одговарајућа друмска повезаност са суседним земљама, односно уклапање и повезивање једне државе у међународне саобраћајне друмске системе представља један од основних предуслова за одговарајуће економске односе и посебно за развој туризма. Доминација друмског саобраћаја посебно је изражена у Европи као лидеру светског туризма, што је добрим делом условљено мањом удаљеношћу између извора тражње и главних рецептивних подручја, тако да је учешће ове гране саобраћаја у укупном промету туриста у појединим земљама знатно изнад светског просека достижући укупно

преко 80% промета туриста у Аустрији, Швајцарској и Немачкој (Jovičić D., 2010:115).

Учешће појединих видова саобраћаја у туристичким кретањима условљено је између осталог и следећим критеријумима:

- Географски положај емитивног туристичког региона у односу на главне рецептивне туристичке дестинације (што је већа удаљеност емитивне од рецептивне туристичке дестинације/региона то је и већа заступљеност ваздушног саобраћаја у односу на друге видове и обрнуто што је ова удаљеност мања то је и већа заступљеност друмског саобраћаја);

- Степен развијености саобраћајних средстава (последњих година унапређењем железничког саобраћаја који у односу на претходни период омогућава комфорније и знатно брже путовање „од врата до врата“, поново се преузима део туриста од ваздушног саобраћаја, и то посебно на тзв. средњим и донекле далеким путовањима до 1.000 km);

- Степен развијености саобраћајне инфраструктуре (више или мање развијена мрежа аеродрома, железничких пруга, друмских саобраћајница и/или пловних путева у емитивним и рецептивним туристичким подручјима као и између њих директно утиче на одабир начина путовања);

- Стање саобраћајне инфраструктуре (адекватно одржавање односно неодржавање појединих система саобраћаја значајно утиче на веће или мање учешће појединих видова саобраћаја – неадекватним одржавањем железничке инфраструктуре у Србији, учешће овог вида саобраћаја у туристичким кретањима сведено је на минимум);

- Цена превоза (после мањег пада промета у ваздушном саобраћају, појавом тзв. „лоу-кост“ комапнија и значајним смањењем цене авионских карата, поново је дошло до повећања коришћења овог вида превоза);

- Утицаји организатора туристичких путовања на коришћење одређеног вида превоза (на пример, нити једна туристичка агенција у Србији не организује путовање до туристичке дестинације железничким превозом), и сл.

Када се говори о планинском туризму главна саобраћајна инфраструктура обухвата екстерне, претежно приступне и ређе транзитне друмске и железничке саобраћајнице и саобраћајне објекте, објекте ваздушног саобраћаја (аеродроме и хелидроме) и изузетно, у зависности од природних карактеристика подручја, пловне речне, језерске и морске путеве у ближем планинском окружењу (Дабић Д., 2011:83). Развојем аутомобилског саобраћаја, друмске саобраћајнице су

постале главни вид саобраћајног приступа планинским подручјима, превазилазећи железнички саобраћај који је доминирао у почетним фазама развоја планинског туризма. Главна предност друмског саобраћаја је његова максимална мобилност, посебно за средња и кратка путовања, као и директна доступност свим деловима планинског подручја где постоје одговарајуће друмске саобраћајнице, а чија је изградња на овим подручјима једноставнија и јефтинија у односу на железничку инфраструктуру. Ипак, развој аутомобилског саобраћаја је све више оптерећен саобраћајним гужвама, недостатком паркинга и одговарајућих гаража посебно значајних за зимске услове саобраћаја, оптерећењем осетљиве природне средине планинских подручја издувним гасовима, као и мањом употребљивошћу друмских саобраћајница у односу на железницу у зимским снежним и хладним планинским условима. Из тог разлога, у многим земљама са вишим степеном развоја, железница поново добија на значају нарочито на средњим и средње-дугим растојањима, док је код далеких путовања доминација која је од стране ваздушног саобраћаја успостављена још у другој половини 20. века и даље присутна, посебно у изохрони од једног, изузетно до два, сата комфорне вожње до планинске дестинације. У планинским туристичким центрима у земљама са вишим степеном развоја све је више и аеродрома за мале спортске или туристичке авионе, намењене између осталог и за авио-такси, док је развој и све већа доступност хеликоптера који немају велике просторне захтеве, омогућила коришћене ових саобраћајних средстава за различите потребе у оквиру планинског туризма, почев од превоза повређених до градских здравствених центара, преко коришћења за снабдевање удаљених планинских објеката, до туристичких панорамских вожњи и тзв. хели-скијања. Ипак, тенденција је да се сви наведени видови саобраћаја интегришу у мултимодални саобраћај, како би се остварила оптимална ефикасност саобраћајног промета између планина и окружења. У том смислу, као основни критеријуми одговарајуће опремљености планинског туристичког подручја крупном саобраћајном инфраструктуром сматрају се (Дабић Д., 2011:221): међународни путнички аеродром у сатној изохрони квалитетном и добро одржаваном саобраћајницом (начелно у радијусу од 50 km); мали аеродром уз центар у планинском подножју или у планинској долини; хелидром у планинском туристичком центру; међународна друмска и железничка саобраћајница у двосатној изохрони квалитетном и добро одржаваном магистралном или регионалном саобраћајницом са транзитним мотивима и одговарајућом пратећом опремом.

У оквиру система **инфраструктуре ваздушног саобраћаја** у Србији, за комерцијалне сврхе се користе четири аеродрома (Београд, Ниш, Вршац и Бор). Аеродроми „Никола Тесла" у Београду и „Константин Велики" у Нишу, користе се за међународни саобраћај, а Аеродром Приштина је тренутно под управом УНМИК-а[192]. Због недовољно развијених друмских и железничких саобраћајница које повезују планинска подручја са окружењем, приступачност аеродрома у Београду, Нишу и Приштини није задовољавајућа. Пример оваквог стања је аеродром „Константин Велики" у Нишу који је најближим друмским саобраћајницама од туристичког центра на Старој планини удаљен око 70 km. Међутим због неодговарајућег стања дела ових саобраћајница, од којих су поједине у лошим временским условима често и непроходне, користи се веза преко Књажевца која је за 30 km дужа, тако да уместо 70 km, удаљеност центра на Старој планини од аеродрома износи 100 km. Међутим и саобраћајница од Ниша до Књажевца, иако магистралног ранга, није на одговарајућем нивоу квалитета и пролази кроз више насељених места чиме се саобраћај значајно успорава, док је саобраћајница од Књажевца до Калне и даље ка Старој планини у рангу регионалног пута који својим карактеристикама у појединим деоницама не задовољава потребе савременог саобраћаја. Из претходно наведених разлога, уместо за 70 до 80 минута, путовање од аеродрома у Нишу до туристичког центра на Старој Планини траје више од два сата. Поред тога, последњих година аеродром „Константин Велики" у Нишу[193] је прилично маргинализован и више служи као алтернативни аеродром Београда и Софије, тако да и нема већег значаја за развој туризма у његовом окружењу.

Иако у Србији постоји знатан број мањих аеродрома, од којих и одређен број у подножју планинских подручја њихово коришћење је готово занемарљиво, док хелидроми постоје само у најзначајнијим планинским туристичким центрима али је њихово коришћење више изузетак него правило[194]. Примери војних

[192] Према Стратегији развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2008. до 2015. године („Сл. гласник РС", бр. 4/2008).

[193] Аеродром „Константин Велики" у Нишу је међународни аеродром са полетно-слетном стазом дужине 2.500 m и ширине 45 m, налази се на надморској висини од 197 m, удаљен је 4 km од центра Ниша. Доста је страдао у току рата 1999. године, а поново је отворен за саобраћај октобра 2003. Током 2004. године почињу да се обављају летови за Цирих, Париз и Тиват, али од 2007. године број путника нагло опада. Данас се углавном користи као алтернативни аеродром за аеродроме: Приштина, Београд, Подгорица, Тиват, Софија, Скопље и Охрид (www.nis-airport.com, 2014).

[194] У Србији је регистровано око 80 аеродрома, хелидрома и летилишта. Аеродроми се, поред међународних у Београду и Нишу, могу условно разврстати у неколико категорија: војни

аеродрома на којима се може обављати и цивилни (међународни) саобраћај под одређеним условима, односно чији делови су реконструисани за цивилни саобраћај, а који могу имати велики значај за развој планинског туризма су:

– Аеродром „Поникве“ код Ужица (почетком октобра 2013. године поново отворен за цивилни саобраћај) за туристичке центре на Тари (постојећим саобраћајницама удаљен око 25 km од Калуђерских Бара, док би изградњом нових могао бити удаљен мање од 15 km) и Златибору (удаљен око 40 km);
– Аеродром „Лађевци“ код Краљева где је извршена адаптација аеродромске писте, изграђен нови контролни торањ, пристанишна зграда и техноекономски блок тако да цивилни део аеродрома сада носи назив „Морава“, за туристичке центре на Копаонику (удаљен око 95 km) и Гочу (удаљен око 35 km);
– Војни аеродром у Сјеници за туристичко подручје Голије (удаљен око 35 km), који је значајно оштећен 1999. године, али за чију реконструкцију и отварање за цивилни саобраћај постоји велико интересовање.

Слика 3.68: Међународни аеродром „Константин Велики“ у Нишу (слика лево) и пристанишна зграда аеродрома „Морава“ код Краљева (слика десно)
(Извор: www.tangosix.rs и www.infokv.com, 2014)

Што се тиче других видова ваздушног саобраћаја, реализација хелидрома могућа је на свим погодним локацијама у близини туристичких центара, чиме би се створио систем ваздушног саобраћаја који би омогућио значајно бољу доступност планинских туристичких подручја.

аеродроми на којима се може обављати и цивилни (међународни) саобраћај под одређеним условима (Батајница, Поникве, Лађевци, Сомбор, Сјеница, Ковин – сви са асфалтно-бетонским полетно-слетним стазама), аеродроми некада изграђени као делови тзв. терцијарне мреже аеродрома СФРЈ (Вршац, Бор) и низ спортско-туристичких аеродрома/летилишта (обука пилота, једриличарство, параглајдинг, падобранство) са травнатим полетно-слетним стазама и минималном опремом за обављање одређених активности (ППРС, 2010).

Железничка инфраструктура у Србији је недовољно развијена и не чини значајније приступне саобраћајнице планинским подручјима. Уопште гледано, постојећу железничку мрежу карактерише старост и дотрајалост пруга и технолошка застарелост опреме, тако да стање железничке инфраструктуре ни по обиму ни по капацитету не одговара ни минималним стандардима, утичући на значајно смањење нивоа квалитета превозне услуге у погледу времена путовања, поузданости и редовности саобраћаја. Само 7% пруга у Србији има два колосека, а просечно задовољавајућа укупна густина мреже, веома је неравномерна и осетно опада од севера ка југу, тако да је знатно развијенија у равничарским пределима, односно недовољно развијена у планинским подручјима. Лоше стање железничке инфраструктуре показују и подаци да је максимална дозвољена брзина на само 2,6 % мреже већа од 100 km/h, док је на око 52 % мреже мања од 60 km/h, а многе деонице су у врло лошем стању тако да се брзина често привремено ограничава на 20 km/h или ниже.[195] Најзначајније железничке саобраћајнице за планинска подручја Србије, а тиме и за развој планинског туризма, су пруге Београд – Бар, Краљево – Косово Поље и Пожега – Сталаћ (за планинска подручја у западној, југозападној и централној Србији), односно пруге које се звездасто од Ниша пружају ка Приштини, Скопљу, Пироту и Зајечару (за планинска подручја у јужној, југоисточној и источној Србији). Међутим осим донекле деоница на коридору X ка Македонији и Бугарској и пруге ка Бару, на осталим наведеним деоницама путнички железнички саобраћај је такорећи занемарљив. Један од примера наведених недостатака у оквиру система железнице представља и недовољно коришћење овог вида превоза за долазак туриста у најпосећенији планински туристички центар у Србији Златибор који има сопствену железничку станицу на мање од 10 km од центра насеља. Брзи воз на релацији Београд – Бар не стаје у овој станици, док путнички возови (5 линија дневно) од Београда до Златибора по реду вожње путују 5 сати и 30 минута (w3.srbrail.rs, 2014), што је значајно дуже него аутомобилом или аутобусом. Друга варијанта је коришћење брзог воза на релацији Београд – Ужице (3 сата и 45 минута), а затим другим видом превоза доћи до 25 km удаљеног Златибора, што је знатно повољније, али опет недовољно брзо и пре свега недовољно комфорно имајући у виду актуелно стање путничких вагона. Уколико би стање железничке инфраструктуре на овој

[195] Подаци о стању железничке инфраструктуре у Србији дати су на основу Стратегије развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2008. до 2015. године („Сл. гласник РС“, бр. 4/2008) и Просторног плана Републике Србије („Сл. гласник РС“, бр. 88/2010)

релацији било у складу са савременим стандардима, путовање од Београда до Златибора би трајало мање од 3 сата, што би уз коришћење комфорних средстава превоза сигурно значајно утицало на повећање учешћа овог вида превоза туриста.

Друмски саобраћај је доминантан и најраспрострањенији начин превоза људи и добара на територији Републике Србије, учествујући са око 80% у укупном обиму превезеног терета, односно са око 74% у укупном броју превезених путника[196]. Мрежу друмског саобраћаја чини путна мрежа која се према друштвено-економском значају дели на магистралне, регионалне и локалне путеве[197]. У мрежи магистралних путева посебну категорију представљају путеви високог стандарда, односно аутопутеви. Мрежа магистралних путева представља основу на коју се ослањају и везују регионални путеви и са њима чине функционалну целину (Лукић Б., 2005:63). Најзначајније међународне друмске саобраћајнице трасиране су кроз речне долине, а само тамо где је то било неопходно за међусобно повезивање речних долина, значајне саобраћајнице трасиране су кроз планинска подручја. Генерално гледано, планинска подручја Србије са окружењем су повезана мањим делом магистралним а претежно регионалним друмским саобраћајницама недовољне заступљености и квалитета, односно са неповољнијим техничко-експлатационим елементима. У оквиру самих планинских подручја најзаступљенији су локални односно општински путеви који општинске центре повезују са насељима у окружењу и који најчешће нису у задовољавајућем стању[198]. Однос (не)развијености путне мреже и планинских туристичких центара у Србији показују следећи подаци: нити један значајнији планински туристички центар у Србији не налази се у сатној изохрони од аутопута - друмске саобраћајнице међународног ранга (најближи аутопуту је

[196] Према Стратегији развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2008. до 2015. године („Сл. гласник РС“, бр. 4/2008).

[197] У складу са Законом о јавним путевима („Сл. гласник РС“, бр. 101/2005, 123/2007, 101/2011 и 93/2012), а према значају саобраћајног повезивања, јавни путеви у Србији се деле на државне путеве I реда (саобраћајно повезују територију државе са мрежом европских путева, односно део су мреже европских путева, територију државе са територијом суседних држава, целокупну територију државе, као и привредно значајна насеља на територији државе), државне путеве II реда (саобраћајно повезују подручје два или више округа или подручје округа), општинске путеве (саобраћајно повезују територију општине, односно града, као и територију општине, односно града са мрежом државних путева), и улице (саобраћајно повезују делове насеља).

[198] Пример стања путева на планинским подручјима, показује и констатација у оквиру ППППН „Парка природе и туристичке регије Стара планина“ (2008:19) да је на планском подручју стање путева I реда (магистрални путеви) задовољавајуће, путеве II реда (регионални путеви) генерално треба реконструисати, док су локални путеви у лошем стању и неопходна је њихова реконструкција.

туристички центар на Старој планини, али је због лошег стања саобраћајница које их повезују путовање значајно дуже од могућег), једини планински туристички центри и места који се директно ослањају на магистралну саобраћајницу су Златибор и Златар (што је и једна од најзначајнијих предности овог туристичког центра), док је за Србију карактеристичан пример Голије која је окружена са три магистралне саобраћајнице (Краљево – Рашка – Нови Пазар, Пријепоље – Сјеница – Нови Пазар и Пожега – Ивањица – Сјеница), а и поред тога туристичка места на овој планини нису на одговарајући начин доступна моторизованим туристима.

Недовољно развијену друмску мрежу на планинским подручјима Србије прати и неодговарајући систем јавног превоза, тако да на пример до туристичког центра на Старој планини не постоји нити једна редовна аутобуска линија (чак ни из Књажевца или Пирота) већ се из Новог Сада и Београда организују поласци једном недељно само у току зимске сезоне, из Ниша нема директне аутобуске линије до Копаоника, док се до Дивчибара јавним превозом директно не може стићи из Новог Сада, Ниша или Крагујевца.

Када се разматра стање путне мреже са пратећим садржајима у оквиру планинских туристичких центара и места у Србији, ситуација је слична као и код мреже приступних саобраћајница, односно актуелно стање није на одговарајућем нивоу. Саобраћајнице су најчешће недовољног регулационог профила, што је посебно проблематично у зимским условима када је потребно уклонити снег са саобраћајних површина па се због недовољне ширине пролаза јављају велике гужве и застоји у саобраћају, коловози су осим у централним деловима туристичких места често у лошем стању, слично као и тротоари који најчешће нису ни изграђени иако је у планинским туристичким местима релативно велика фреквенција пешачког саобраћаја тако да су пешаци приморани да се крећу коловозом што опет ствара проблеме за моторизоване кориснике саобраћајница, итд. Број и површина јавних паркинг простора у већини планинских туристичких места у Србији су на незадовољавајућем нивоу, а јавне гараже или гараже у оквиру смештајних капацитета су изузетак и јављају се врло ретко[199]. Из тог разлога за паркирање се користе делови коловоза или тротоара (што значајно отежава саобраћај), односно зелене површине (што осим нарушавања амбијента, негативно утиче и на животну средину), док се у зимском периоду врло често

[199] Пример добре праксе представља нови хотел на Јабучком Равништу на Старој планини чији саставни део чини подземна гаража са одговарајућим бројем паркинг места у односу на број соба за смештај гостију - хотел располаже са 146 соба и 146 гаражних места (www.panacomp.net, 2014).

јавља проблем са снегом затрпаним возилима на отвореним паркинг просторима и/или зеленим површинама.

Слика 3.69: Застој саобраћаја на Златибору
(Извор: Д. С. Ђорђевић, фебруар 2012)

Слика 3.70: Центар Дивчибара без тротоара
(Извор: Д. С. Ђорђевић, јули 2009)

Имајући у виду претходно наведено, као и доминантну улогу и значај друмског саобраћаја у оквиру планинских туристичких подручја у Србији, могу се формулисати одговарајуће **планско-организационе мере** које би поред унапређења стања допринеле и минимизирању негативних ефеката (Jovičić D., 2010:118-120):

- Измештање постојећих и/или забрана изградње нових друмских саобраћајница високог степена оптерећења у осетљивим зонама – значајно је да туристичко место има добар али контролисан саобраћајни приступ, што значи да магистралне и регионалне саобраћајнице високог степена оптерећења не би требало да пролазе кроз централне делове туристичких места, њихове рекреативне зоне, као и зоне са смештајним капацитетима. На пример, планским документима рађеним за подручје Копаоника предвиђена је изградња обилазнице којом би се изместио транзитни саобраћај из централног дела туристичког центра на Сувом Рудишту куда у постојећем стању осим путничких аутомобила и јавног превоза, пролази и теретни саобраћај између долине Ибра и расинског и топличког краја (ППППН „НП Копаоник“, 2009:70).

- Забрана саобраћаја у атрактивним али осетљивим просторним целинама и њихова трансформација у пешачке зоне – у многим туристичким дестинацијама на подручју централног туристичког језгра у којима се налазе културно-историјски споменици и/или вредне амбијенталне природне и/или створене целине, или чак на подручју целих туристичких места, забрањује се саобраћај

осим за јавни превоз путника, за који се често користе шински системи и/или превозна средства на електро погон, као и евентуално за потребе снабдевања у кратком временском периоду у току раних јутарњих часова. Пример овакве организације саобраћаја представља Zermatt у Швајварској[200], туристички центар на чијем подручју није дозвољен саобраћај путничких возила која могу доћи само до оближњег насеља Täsch (удаљен 5 km) где је обезбеђено 2.900 паркинг места, од чега чак 2.100 у великој паркинг-гаражи у оквиру Матерхорн терминала, одакле се на сваких 20 минута железничком линијом стиже до центра Zermatta. Од железничке станице до смештајних капацитета или других садржаја превоз је организован такси возилима на електрични погон (www.zermatt.ch, 2013).

- Забрана саобраћаја на приступним (споредним) саобраћајницама у оквиру заштићених подручја која се налазе у непосредном окружењу туристичких места, осим за власнике земљишта поред тих саобраћајница. Пример оваквог система саобраћаја постоји у оквиру Националног парка Триглав у Словенији где је на већини споредних и некатегоирсаних саобраћајница забрањен саобраћај осим за власнике земљишта које се налази поред тих саобраћајница.

- Увођење система једносмерног кружног саобраћаја – уколико се не жели измештање саобраћаја моторних возила из централних делова туристичких места или других просторних целина са великом концентрацијом различитих садржаја и објеката, једна од могућности је увођење система једносмерног кружног саобраћаја којим се смањује опасност од тзв. „уских грла“, постиже уштеда у времену и омогућава ефикасније обављање саобраћаја. Пример оваквог решења система саобраћаја постоји у старом језгру планинског туристичког центра Schladming у Аустрији[201].

- Унапређење система паркирања кроз изградњу већих паркиралишта на ободним деловима туристичких центара, увођење зонског система паркирања и/или бенефицираних паркинг места за специфичне врсте возила, итд. На пример, у туристичким местима поред Бохињског језера у Словенији, постоје две врсте јавних паркиралишта, она у непосредној близини језера су мања и са ценом паркирања од 1,5 EUR-а на сат по паркинг месту, док су у ободним деловима насеља (са супротне стране у односу на језеро) паркиралишта значајно већа и са

[200] Више о туристичком центру Zermatt (Швајварска) видети у делу овог рада који се односи на стање и тенденције развоја планинског туризма у свету и Европи.

[201] Више о туристичком центру Schladming (Аустрија) видети у делу овог рада који се односи на стање и тенденције развоја планинског туризма у свету и Европи.

ценом од 3 EUR-а на дан по паркинг месту. Други пример представљају јавна паркиралишта поред Бледског језера у оквиру којих су обезбеђена бесплатна паркинг места и прикључци за напајање аутомобила на електрични погон[202].

- Промовисање јавног превоза и/или еколошки погоднијих видова саобраћаја – у циљу сузбијања негативних ефеката превеликог прилива моторизованих туриста, у појединим туристичким центрима предузимају се акције подстицања јавног превоза, превасходно аутобуског и евентуално шинског, а најчешће се састоје у организовању одговарајућих линија јавног саобраћаја под врло повољним финансијским условима за њихове кориснике, уз појачану медијску промоцију оваквих активности, показујући велику ефикасност, посебно у осетљивим планинским подручјима. Један од оваквих примера представља и планински туристички центар Вејл (САД)[203] који је познат по томе што источне и западне делове долине у којој се налзи овај центар повезује бесплатан јавни аутобуски превоз за све кориснике (www.vail.com, 2013), као и претходно приказани примери из Zermatt-а и Бледа који се односе на промовисање коришћења шинског система јавног превоза и аутомобила на електрични погон.

Поред претходно приказаних планско-организационих мера, постоји низ грађевинско-техничких и др. мера које могу бити врло значајне за унапређење стања у оквиру управљање саобраћајем у туристичким местима и регионима, посебно са аспекта заштите природе (Jovičić D., 2010:120): мере заштите од ерозије и снежних наноса; обнављање вегетације, оштећене изградњом саобраћајница; учвршћивање постојећих и потенцијалних одрона; смањење буке и побољшање микроклиматских услова поред саобраћајница, подизањем адекватних засада или одговарајућих вештачких баријера усклађених са окружењем; хармонична пејзажна интеграција нових саобраћајница и пратеће инфраструктуре у постојеће природно и створено окружење, и сл.

Имајући у виду претходно наведено, може се закључити да свеукупно гледано, планирање, организација и управљање саобраћајем представља један од најважнијих сегмената планирања и уређења туристичког простора.

[202] Цене и карактеристике система паркирања у туристичким местима око Бохињског и Бледског језера приказане су на основу истраживања аутора у августу 2013. године.

[203] Више о туристичком центру Вејл (САД) видети у делу овог рада који се односи на стање и тенденције развоја планинског туризма у свету и Европи.

3.2.2. Инфраструктурна опремљеност планинских подручја у Србији

У оквиру овог одељка даје се општи осврт на стање инфраструктурне опремљености планинских подручја појединачним инфраструктурним системима у складу са дефиницијом и поделом датом у уводном делу овог рада[204], са посебним акцентом на планинска туристичка подручја у Србији, уз одговарајућа поређења са стањем инфраструктурне опремљености у земљама са вишим степеном развоја.

Есенцијални значај воде у развоју и уопште функционисању организованог друштва, недвосмислено говори о специфичној улози водне инфраструктуре од локалног, преко регионалног до националног нивоа, па и шире. Под појмом водне инфраструктуре подразумевају се системи за коришћење вода, заштиту вода и заштиту од вода, а овде ће се првенствено разматрати системи који се односе на **водоснабдевање** (производња, пречишћавање и дистрибуција воде, рачунајући и обезбеђивање воде за вештачко оснежавање), односно **системи одвођења отпадних вода** (одвод отпадних фекалних, индустријских и атмосферских вода и пречишћавање). Према подацима из Просторног плана Републике Србије („Сл. гласник РС“, број 88/10) процењује се да је укупно око 80% становништва у Србији прикључено на водоводну мрежу, од чега око 2/3 има прикључак на јавну мрежу водоснабдевања, док су преостали повезани на појединачне или заједничке водоводе који нису у систему јавних водовода. Поред тога, стање водоводне мреже је незадовољавајуће јер се бележе губици на мрежи и више од 35%. Систем одвођења отпадних вода није развијен у довољној мери, тако да свега око 50% становништва у Србији има прикључак на канализациону мрежу, док се уређаји за пречишћавање отпадних вода, ионако малобројни, недовољно користе и лоше одржавају, тако да се отпадне воде углавном испуштају у реципијенте без поступка пречишћавања. Када се говори о планинским подручјима Србије, ови проценти су далеко мањи, односно у већини планинских села нема јавне мреже водоснабдевања, а и ако постоје организовани облици водоснабдевања најчешће су то појединачни или заједнички водоводи за неколико или групу домаћинстава и врло ретко за цела насеља, који су најчешће без икакве систематске контроле исправности воде.

[204] Однос развоја саобраћајних система и планинског туризма, као и опремљеност планинских подручја Србије саобраћајним системима, разматрана је у одељку 3.2.1. Међусобна условљеност саобраћаја и развоја планинског туризма.

Слика 3.71: Акумулација „Рибница“, постројење за прераду питке воде, саобраћајница и нисконапонска електро мрежа на Златибору (Извор: Д. С. Ђорђевић, јуни 2011)

Код одвођења отпадних вода у планинским насељима, стање је још неповољније, односно изузетно су ретки организовани облици прикупљања и одвођења а још ређи системи пречишћавања отпадних вода. Ипак, и по питању водоснабдевања и код одвођења и пречишћавања отпадних вода, на подручју планинских туристичких центара и места, постојеће стање је нешто повољније у односу на остала планинска подручја Србије, али је још увек далеко од потребног нивоа и знатно заостаје у односу на планинска туристичка подручја у земљама са вишим степеном развоја. Тако, на пример у сеоским насељима Шљивовица, Бранешци и Семегњево, која се налазе у непосредном окружењу туристичког центра на Златибору водоснабдевање се врши водом сумњивог квалитета мањим локалним сеоским водоводима који снабдевају поједине групе становника из поменутих села: Шљивовица - 250 домаћинстава повезано на 20 локалних водовода, а вода је исправна за пиће; Бранешци - 180 домаћинстава повезано на 10 локалних водовода, а квалитет воде се не прати; Семегњево – локални водоводи са 4 изворишта, вода се не контролише а изворишта су незаштићена и у лошем стању[205]. За разлику од тога туристички центар Златибор се, заједно са општинским центром Чајетина, снабдева водом из јавног водовода који снабдева 80% становништва, обезбеђујући воду из акумулационог језера Рибница на реци

[205] Подаци о водоснабдевању наведених насеља преузети су из Просторног плана општине Чајетина („Сл. лист општине Чајетина“, бр.10/2010).

Црни Рзав уз одговарајући третман у постројењу за припрему питке воде[206]. Што се тиче система одвођења отпадних вода, стање на овом подручју је још незавидније јер мрежа фекалне и кишне канализације, постоји само у насељеним местима Златибор и Чајетина, али се отпадне воде без икаквог третмана упуштају у отворене токове река Баласице и Обудовице која се улива у Црни Рзав. У осталим насељима општине Чајетина отпадне воде се или упуштају у септичке јаме или немају никакав регулисан одвод, док се отпадне воде из пољопривредних објеката слободно изливају.

Стање **система управљања отпадом** (прикупљање, третман и евакуација отпада) на планинским подручјима Србије није адекватно. Основне проблеме представљају недостатак локација за депоновање отпада (Стратегијом управљања отпадом дефинисане су регионалне депоније), неодговарајући капацитети и опремљеност комуналних служби и недовољна покривеност одговарајућим посудама за прикупљање отпада, недоступност због неодговарајућег саобраћајног приступа, недовољна и неодговарајућа механизација, али и недовољна свест и едукованост становништва о еколошким проблемима који настају услед неадекватног управљања отпадом (Samardžić I., 2013:364).

Слика 3.72: „Дивља“ депонија на Старој планини (Извор: www.knjazevac.org.rs, 2013)

Слика 3.73: Туристички центар Златибор (Извор: Д. С. Ђорђевић, фебруар 2013)

Из тог разлога, честа је појава мањих или већих тзв. „дивљих“ депонија и сметилишта, нарочито поред локалних и некатегорисаних саобраћајница, као и дуж водотокова, јаруга, вододерина и сл. удубљења. Када се разматрају

[206] Недостатак система водоснабдевања Чајетине и Златибора су велики губитци у мрежи, настали услед вишегодишњег неадекватног одржавања и недовољног улагања у развој. Према подацима из ППО Чајетина („Сл. лист општине Чајетина“ 10/2010) укупни губитак питке воде износи око 44%.

планински туристички центри у Србији ту је нешто боља ситуација у односу на сеоска планинска насеља, али и ту постоје значајни проблеми, односно управљање отпадом није на потребном нивоу ефикасности. Према подацима из Просторног плана подручја посебне намене Парка природе и туристичке регије Стара планина („Сл гласник РС“, број 115/08), организована елиминација смећа на подручју плана постоји у Књажевцу и Пироту, док су рурална подручја углавном изостављена из циклуса сакупљања отпада што има у готово свим селима за последицу постојање локалних сметлишта, често смештених на најнеприхватљивијим локацијама. У последње време, у појединим сеоским насељима на овом подручју постављени су контејнери који се периодично празне, као и на подручју туристичког центра на Бабином зубу и Јабучком Равништу.

Стање **система снабдевања електричном енергијом** (пренос, дистрибуција, трафостанице, обновљиви извори електричне енергије) на планинским подручјима Србије, у највећем делу није на адекватном и потребном нивоу. Преносна мрежа далековода се најчешће састоји из ваздушних далековда 35 kV или ређе 110 kV и трафостаница 35/10 kV (односно 110/35 kV и/или 110/35/10 kV) које се налазе у планинском окружењу или у подножју планине, одакле се разводи ваздушним далеководима 10 kV до дистрибутивних трафостаница 10/04 kV (често стубних, а само у већим насељима зиданих или монтажно-бетонских). Двострано напајање трафостаница је врло ретко, а често је и мрежа далековода застарела тако да због сурових планинских услова повремено долази и до прекида у снабдевању електричном енергијом. Дистрибутивна електроенергетска мрежа у планинским селима је по правилу ваздушна, често у лошем стању, на дрвеним бандерама и без коришћења СКС водова, а коришћење обновљивих извора електричне енергије је изузетак који се ретко где може запазити. За разлику од осталих планинских подручја, у планинским туристичким центрима Србије (нарочито већим) снабдевање електричном енергијом је на нешто вишем нивоу, док се у земљама са вишим степеном развоја и у оквиру сеоских планинских насеља и планинских туристичких центара не поставља питање квалитета испоруке електричне енергије јер се, где год је то могуће, обезбеђује двострано напајање планинских насеља и туристичких центара, а врло често се каблови као и дистрибутивна мрежа постављају у подземним бетонским каналима или галеријама које омогућавају адекватно одржавање, док се у последње време све више користе обновљиви и алтернативни извори енергије,

посебно код издвојених и/или удаљених објеката где је кабловско напајање нерационално (планинарски домови, мањи угоститељски објекти и сл). Пример проблема који се јављају у систему снабдевања електричном енергијом у општине Нова Варош, која се у највећем делу налази у висинском појасу изнад 500 m н.в., карактеристичан је за многа планинска подручја Србије[207]: неусклађеност потреба потрошача и могућност напајања електричном енергијом; недовољна изграђеност мреже на свим напонским нивоима; разбијеност насеља, ниска густина насељености и неприступачност терена због чега су потребна велика финансијска средства за изградњу електроенергетских објеката; незадовољавајућа поузданост и квалитет напајања потрошача електричном енергијом као последица технолошки застареле опреме, дотрајале мреже са недовољним пресеком проводника.

Стање **система за дистрибуцију гаса** на планинским подручјима Србије, рачунајући и планинска туристичка подручја, је незадовољавајуће јер осим појединих и ретких изузетака, гасоводна мрежа није развијена. Планским документима и различитим стратегијама развоја, почев од националног нивоа па све до документације рађене за поједине планинске туристичке центре, планирана је изградња одговарајуће гасоводне мреже, која обухвата потребне магистралне и прикључне гасоводе, као и дистрибутивну гасоводну мрежу у оквиру насеља. За разлику од Србије, у земљама са вишим степеном развоја гас (земни и нафтни) још увек представља најрационалнији и најкоришћенији енергент за термичке потрошаче, иако се његова цена на тржишту све више приближава ценама осталих енергената (Д. Дабић, 2011:83), а његова основна предност је сагоревање са мало остатака што га чини еколошки потпуно прихватљивим за планинска подручја.

Системи електронских комуникација (телекомуникациони и информациони системи) обухватају мрежу оптичких и других комуникационих кабловских система са транзитним, главним и чворним централама, затим мрежу предајника и коридора радио-релејних веза, као и различите информационе системе који су у савременим условима све развијенији и покривају различите области и намене, почев од управљања системима, па све до интеренет технологија које имају све већу примену, нарочито у туристичком пословању. Како су системи електронских комуникација од изузетног значаја за развој планинских подручја, у земљама са вишим степеном развоја им се поклања

[207] Према Просторном плану општине Нова Варош („Сл. лист општине Нова Варош“, бр. 1/2012).

нарочита пажња, као кључном фактору за повезивање планинских подручја са окружењем, односно за повезивање планинских насеља међусобно (Д. Дабић, 2011:84). Поред тога, мора се имати у виду да иако су оптички и други комуникациони кабловски системи моћно техничко средство за пренос информација, због великих дистанци и разуђености насеља у планинским подручјима, а посебно због отежаних услова полагања у планинском рељефу и вегетацији, предност се све више даје радио-релејним везама, које у одговарајућој комбинацији са оптичким и другим савременим кабловским системима могу да задовоље потребе највећег дела планинских подручја.

Слика 3.74: Системи електронских комуникација на Цвијићевом врху на Руднику (Извор: Д. С. Ђорђевић, август 2012)

У планинским подручјима Србије системи електронских комуникација, а међу њима првенствено систем телекомуникација остварује константно побољшање, напредујући знатно брже у односу на остале инфраструктурне системе, што се посебно примећује у планинским туристичким центрима где се покривеност мобилном телефонијом и интернетом приближава жељеном стању[208]. Поред тога, планински врхови су погодни за постављање различитих врста пријемно-предајних станица радио-релејних и других система бежичних

[208] Према подацима из ППО Чајетина („Сл. лист општине Чајетина“ 10/2010), на територији ове општине коришћење услуга мобилне телефоније у потпуности задовољава потребе корисника у насељима Чајетина, Сирогојно, Златибор-град, Шљивовица, Мачкат, Бранешци, Крива Река, Мушвете, Голово и Љубиш. Места која су покривена сигналом довољним за неометано коришћење мобилне телефоније на отвореном простору и делимично коришћење у стамбеним објектима су: Трипкова, Горња Јабланица, Семегњево, Рожанство, Доброселица и Стубло, док су насеља Доња Јабланица, Рудине и Алин Поток покривена нивоом сигнала који је местимично довољан за коришћење мреже ван стамбених објеката. Поред тога, регионални путни правци: Чајетина-Ужице, Чајетина-Кремна и Чајетина-Нова Варош су у целости добро покривени сигналом мобилне телефоније.

електронских комуникација[209] које првенствено опслужују кориснике у планинском окружењу али, као пропратна појава, и на самом планинском подручју иако то није њихова примарна намена. Ипак, већина планинских подручја Србије (нарочита она где туризам није развијен) још увек није телекомуникационо одговарајуће опремљена, а проблеми се јављају и у пограничним просторима због мешања радио-релејних система.

Стање **система туристичке инфраструктуре** у коју спадају скијалишта, отворени и затворени објекти спорта и рекреације, тематски и забавни паркови, велнес објекти, забавно рекреативне стазе и путеви - трим стазе, стазе здравља, видиковци, панорамски путеви, бициклистичке стазе, пешачке стазе, планинарске стазе и објекти, стазе за моторне санке и сл., је на сличном нивоу као и стање претходно наведених осталих инфраструктурних система, односно у земљама са вишим степеном развоја туристичка инфраструктура је знатно развијенија и у квалитативном и у квантитативном смислу, док је у оквиру планинских подручја Србије значајно развијенија у туристичким центрима у односу на остала планинска туристичка места и локалитете, о чему довољно говоре подаци о појединим системима туристичке инфраструктуре на планинским подручјима Србије. У том смислу, када се разматрају подаци о актуелним карактеристикама скијалишта у Србији (*Табела 3.18*), јасно се издваја Копаоник као најзначајнији и најопремљенији ски-центар, а затим следе Стара планина и Златибор, док су у оквиру осталих планинских подручја скијалишта знано скромнијих карактеристика, тако да не могу задовољити потребе захтевнијих скијаша. Слична ситуација је и са отвореним и затвореним објектима спорта и рекреације: веће и опремљене спортске сале постоје само у туристичким центрима на Копаонику и Златибору, а иако отворених спортских терена има у већини планинских туристичких центара и места, врло често су због дугогодишњег неадекватног одржавања у неодговарајућем стању. Велнес објекти, осим у најзначајнијим туристичким центрима, у већини планинских туристичких места нису на располагању туристима, мада у појединим местима постоје мањи затворени и отворени базени и купалишта, чија изградња и уређење је у последњих неколико година све значајнија.

[209] Битан недостатак лоцирања различитих врста телекомуникационих станица и сл. система на планинским врховима је визуелно загађење које они стварају, значајно утичући на смањење атрактивности пејзажа јер су због свог експонираног положаја видљиви са већег дела планинског подручја.

Табела 3.18: Упоредни подаци о постојећим карактеристикама скијалишта у Србији (извор www.skijalistasrbije.rs, www.skijanje.rs, www.parkprirodemokragora.org, јануар 2014. године)

Туристички центар/место	**Ски стазе и ски путеви укупно (km)**	**Најдужа стаза за алпско скијање (m)**	**Жичаре и ски лифтови (број/капацитет)**	**Систем за вештачко оснежавање (% стаза)**
Копаоник	62	3.500	24 / 32.000	97
Стара планина	12	1.275	6 / 6.800	100
Златибор (Торник)	8	2.500	3 / 5.400	100
Златибор (центар)	0,25	250	5 / 1.500	/
Дивчибаре	2	850	5 / 2.000	/
Мокра Гора (Ивер)	5	1.100	1 / 600	50
Тара (укупно)	2,5	860	7 / 1.500	/
Голија (укупно)	8	2.300	6 / 2.800	/
Гоч (укупно)	2,8	1.500	4 / 1.700	/
Златар	1,2	1.200	1 / 1.200	100
Бесна кобила	0,75	480	1 / 500	/
Сува планина	1,3	1.000	3 / 1.500	/

Различити савремени садржаји летње туристичке понуде (адреналински паркови, стазе за спуст планинским бициклима и бајк паркови, боб на шинама, зиплајнови, вештачке стене и зидови за пењање, голф терени итд.) који су саставни део целогодишње понуде у планинским туристичким центрима у земљама са вишим степеном развоја, нису још увек довољно присутни у планинским туристичким центрима и местима у Србији, односно изградња и уређење неких од наведених садржаја је тек у почетним фазама и то само у најзначајнијим туристичким центрима: тако на пример, стазе за боб на шинама које се могу користити током целе године изграђене су на Копаонику и Златибору у току 2013. године, уређено је неколико стаза за спуст планинским бициклима на Копаонику, Златибору и Старој планини, итд. Када се говори о пешачким и планинарским стазама и објектима, на планинским подручјима Србије, иако постоје изванредни услови за рекеративно и класично планинарење (и знатно мање повољни услови за високогорство), ови системи туристичке инфраструктуре нису довољно и на адекватан начин развијени, постојеће стазе и објекти се не одржавају редовно и на одговарајући начин, а врло ретко се формирају и уређују нове стазе, док је изградња планинарских домова и сличних објеката обустављена осим ретких изузетака.

На основу претходно наведеног, може се закључити да укупно гледано инфраструктурна опремљеност планинских подручја Србије није на

задовољавајућем нивоу и да на одговарајући начин не задовољава све потребе корисника. Планински туристички центри, иако битно опремљенији од осталих планинских подручја, у многим разматраним сегментима заостају за инфраструктурном опремљеношћу планинских туристичких центара у земљама са вишим степеном развоја. Инфраструктурна опремљеност планинских туристичких места је на још нижем нивоу у односу на туристичке центре, док су остала насеља у планинским подручјима Србије најчешће и са највише проблема у овој области.

3.2.3. Инфраструктурна опремљеност туристичког подручја Копаоника

У оквиру овог одељка даје се приказ опремљености туристичког подручја Копаоника следећим инфраструктурним системима: саобраћајни системи, системи водоснабдевања, системи одвођења отпадних вода, системи управљања отпадом, системи снабдевања електричном енергијом, системи производње и коришћења топлотне енергије, системи за дистрибуцију гаса, системи телекомуникационе инфраструктуре и системи туристичке инфраструктуре, са закључком о свеукупном стању инфраструктурне опремљености туристичког подручја Копаоника.[210]

Стање **саобраћајне инфраструктуре** (друмске саобраћајнице са пратећим садржајима, железнички и ваздушни системи саобраћаја)[211] на туристичком подручју Копаоника може се посматрати кроз разматрање стања саобраћајница које се налазе на овом подручју, као и кроз могућност саобраћајног приступа из ближег или даљег окружења.

Окосницу саобраћајне мреже на овом подручју чине регионалне друмске саобраћајнице које истовремено представљају и основни вид повезивања туристичког подручја Копаоника са ближим окружењем:

---

[210] Подаци о инфраструктурним системима, осим из више планских докумената који су израђени за подручје Копаоника, прикупљени су и кроз одговарајућа истраживања аутора која су спроведена на терену у периоду 2011. - 2013. година.

[211] Актуелно стање система вертикалног транспорта (ски-лифтови и жичаре), као и бициклистичког саобраћаја разматрано је делу овог рада који се односи на досадашњи развој планинског туризма на Копаонику.

- Саобраћајница Биљановац – Јошаничка Бања – Копаоник[212] (дужине 35 km) повезује туристички центар на Равном Копаонику и Јошаничку Бању са магистралним друмским и железничким комуникацијама у долини Ибра, односно са тзв. Ибарском магистралом[213] и пругом Краљево – Рашка – Косово Поље. Ова комуникација је трасирана и функционише још од 20-тих година 20. века али деоница до Равног Копаоника асфалтирана је тек 1975. године (Бојовић Г., 2012). Данас, у највећем делу ова саобраћајница и по техничко-експлоатационим карактеристикама и по могућностима за одржавање у зимским условима углавном задовољава потребне критеријуме.

- Саобраћајница Рудница – Лисина-Чајетина – Копаоник[214] (дужине 18 km) повезује туристички центар на Равном Копаонику и викенд насеље Лисина-Чајетина са Рудницом и магистралним путем Рашка – Косовска Митровица[215], као и претходно наведеном магистралном железничком пругом. Ова комуникација добија на значају тек по асфалтирању макадамске деонице дужине 4 km у току 2008. године, а данас и поред релативно неповољних техничко-експлоатационих карактеристика на појединим деоницама, представља добру везу с обзиром на то да је значајним делом трасирана на јужним експозицијама на којима се снег краће задржава.

- Саобраћајница Брус – Брзеће – Копаоник[216] (дужине 30 km) повезује туристички центар на Равном Копаонику и туристички подцентар Брзеће са општинским центром у Брусу и даље са Крушевцем (удаљен 80 km) и аутопутем Београд – Ниш, односно коридором X, због чега овај путни правац туристи најчешће и користе за долазак на Копаоник. У постојећем стању у највећем делу ова саобраћајница има задовољавајуће техничко-експлоатационе карактеристике (осим сужења на деоници кроз само насеље Брус). Међутим, због неповољних временских услова у зимском периоду на превоју Јарам (1788 m н.в.) повремено

[212] Према актуелној Уредби о категоризацији државних путева („Сл. гласник РС“, бр. 105/2013 и 119/2013) ову саобраћајницу чине делови државних путева IIA реда Биљановац – Јошаничка Бања – Александровац (бр. 207) и Јошаничка Бања – Копаоник – Рудница (бр. 210).

[213] Према Уредби о категоризацији државних путева (2013): државни пут IБ реда бр. 22 Београд-Љиг-Горњи Милановац-Прељина-Краљево-Рашка-Нови Пазар-Рибарће-граница са Црном Гором.

[214] Према Уредби о категоризацији државних путева (2013) ову саобраћајницу чини део државног пута IIA реда Јошаничка Бања – Копаоник – Рудница (бр. 210).

[215] Према Уредби о категоризацији државних путева (2013): државни пут IБ реда бр. 31 Рашка-Лепосавић-Косовска Митровица-Вучитрн-Приштина-Урошевац -граница са БЈР Македонијом.

[216] Према Уредби о категоризацији државних путева (2013) ову саобраћајницу чини део државног пута IIA реда Стопања-Витково-Брус-Брзеће-Копаоник (бр. 211).

су могуће обуставе саобраћаја на овом путном правцу, што га чини мање поузданим од пута преко Јошаничке Бање.

- Саобраћајница Брзеће – Блажево – Мерћез – Куршумлија[217] (дужине 60 km) представља потенцијално добру везу Копаоника са Топличким крајем и бањама у његовој подгорини (Луковска, Куршумлијска и Пролом Бања), али се због неодговарајућих карактеристика коловоза, односно макадамских деоница врло ретко користи.

Основни недостатак мреже регионалних путева на туристичком подручју Копаоника је пролазак транзитних саобраћајница кроз централне делове туристичких комплекса на Сувом Рудишту, у Брзећу, у викенд насељу Лисина – Чајетина и у Јошаничкој Бањи, због чега је планским документима предвиђена изградња обилазница на Сувом Рудишту (од раскрснице путева за Рудницу и Јошаничку Бању до новопланираног туристичког комплекса на Јарму), односно у Јошаничкој Бањи (ППППН „НП Коапоник“, 2009:70).

На наведену мрежу саобраћајница у рангу регионалних (државних) путева надовезују се локални (општински), категорисани и некатегорисани путеви (већим делом без савременог коловозног застора) од којих је најзначајнији путни правац Копаоник – Крива Река – Александровац (дужине 43 km) који је асфалтиран 2008. године, чиме је обезбеђена алтернативна саобраћајница ка Крушевцу, односно Врњачкој Бањи у случају застоја на превоју Јарам.

Слика 3.75: Раскрсница путева за Јошаничку Бању и Рудницу (слика лево), саобраћајница Брус – Копаоник кроз Брзеће (слика десно) (Извор: Д. С. Ђорђевић, октобар 2013)

[217] Према Уредби о категоризацији државних путева (2013) саобраћајницу чине делови државних путева IIA реда Брзеће-Блажево-Лепосавић (бр. 212) и Блажево-Мерћез-Куршумлија (бр. 213).

Путну (уличну) мрежу у оквиру туристичких подцентара на подручју Копаоника, поред наведених регионалних саобраћајница, чине сабирне и приступне саобраћајнице са пратећим садржајима (тротоари, паркинг простори, јавне гараже и др.) које повезују туристичке и друге садржаје међусобно или са транзитним саобраћајницама.

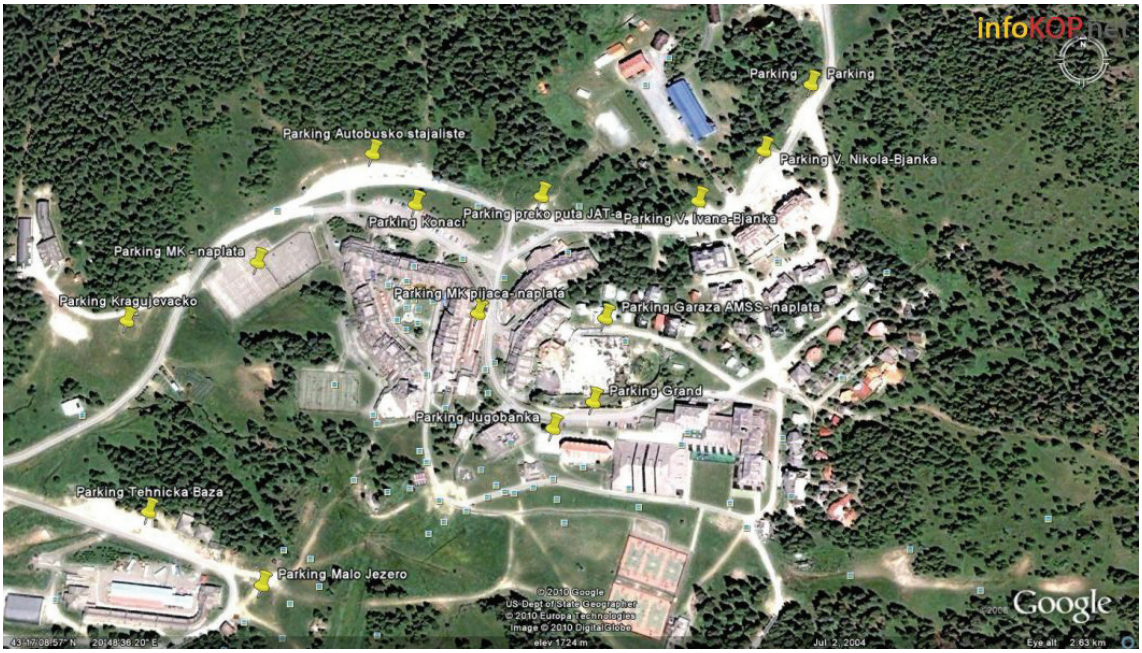
У оквиру туристичког подцентра на Сувом Рудишту највећи део уличне мреже је асфалтиран али стање коловоза није свуда у одговарајућем стању. У деловима овог туристичког комплекса који су изграђени до средине 90-тих година 20. века углавном уз коловоз постоје и тротоари, док у новоизграђеним деловима то није правило, тако да се пешаци на појединим деоницама крећу коловозом што ствара проблеме свим учесницима у саобраћају.

Слика 3.76: Стање саобраћајница (слика лево) и пешачки излаз из објекта директно на коловоз регионалне саобраћајнице у Сувом Рудишту (слика десно)
(Извор: Д. С. Ђорђевић, октобар 2013)

Иако су јавни паркинг простори изграђени на више локација, а систем паркирања је кроз бољу организацију унапређен последњих година[218], још увек у току зимске сезоне нису у потпуности задовољене потребе за паркинг местима, а што је нарочито уочљиво викендом и празницима када је присутан највећи број

[218] На Копаонику је од зимске сезоне 2013/2014. по први пут организована наплата и чишћење паркинг простора испред Конака „Сунчани Врхови“ и Хотела „Гранд“ (оба по 60 паркинг места). Велики аутобуски паркинг на простору спортских терена „испод“ Конака и ове сезоне је функцији са капацитетом од 150 места за аутомобиле, док је на простору некадашње пијаце формиран паркинг са 50 паркинг места (одржавање и наплата у организацији „МК групе“). Од претходне сезоне функционишу и паркинг простори преко пута ЈАТ апартмана, преко пута Конака и испред новог „Траума центра“ у Конацима са укупно 300 паркинг места. Паркинг простори бившег хотела Бачиште (150 места), преко пута ски лифта „Марине воде“ (50 места), на Јарму (50 места) и Сребрнцу (70 места) намењени су првенствено скијашима који до скијалишта долазе својим аутомобилима (гости из викенд насеља Лисина-Чајетина, Брзећа и околних места), а паркирање се не наплаћује. (www.infokop.net, 2014)

туриста и посетилаца. Постојеће јавне гараже[219] и/или гараже у оквиру смештајних капацитета, иако у зимским условима значајно олакшавају употребу аутомобила, односно у савременим условима представљају редован садржај луксузних хотела, на овом подручју не задовољавају потребе корисника.



Карта 3.24: Локације паркинг простора на подручју туристичког комплекса Суво Рудиште (Извор: www.infokop.net, 2014)

У оквиру туристичког подцентра Брзеће, осим регионалних саобраћајница ка Брусу, Равном Копаонику и Блажеву, улична мрежа није на одговарајућем нивоу ни по регулационом профилу ни по карактеристикама коловозног застора, а најбољи пример оваквог стања су приступне саобраћајнице ка ски-стази и жичари „Бела река 1“ које нису асфалтиране, док ширина регулационог профила не омогућава мимоилажење два мања аутомобила. Тротоари постоје само на неколико краћих деоница поред регионалних саобраћајница ка Брусу и Блажеву[220], тако да су пешаци најчешће приморани да се крећу по коловозу регионалних транзитних саобраћајница, што ноћу и у условима смањене видљивости представља велику опасност. Један од највећих саобраћајних проблема у Брзећу представља недостатак одговарајућих паркинг места, која

[219] Између хотела „Гранд“ и „Клуба А“ налази се гаража АМСС-а са 120 паркинг места, а у продужетку ЈАТ апартмана, а према вили „Ивана“ у функцији је гаража на два нивоа са 60 паркинг места. У обе гараже цена паркинга је 500 динара дневно. (www.infokop.net, 2014)

[220] У току 2012. и 2013. године изграђено је или је започета изградња тротоара на више деоница поред регионалне саобраћајнице за Блажево, тако де се очекује значајно побољшање стања.

донекле задовољавају потребе само за госте хотела „Јуниор“. Већи јавни паркинзи и јавне гараже не постоје, а на простору испред и у ближој или нешто даљој околини почетне станице жичаре „Бела река 1“ не постоји нити једно паркинг место како за скијаше, тако ни за госте у смештајним капацитетима који су овде изграђени или се граде. Слична ситуација је и са већином осталих новоизграђених смештајних капацитета, где и ако постоји одређен број паркинг места, он не задовољава потребе туриста нарочито у току зимске туристичке сезоне.

Слика 3.77: Приступне саобраћајнице ка почетној станици жичаре „Бела река 1“ у Брзећу (Извор: Д. С. Ђорђевић, мај 2013)

Како је викенд насеље Лисина – Чајетина – Треска, као што је већ наведено, настало спонтано а не плански, саобраћајна мрежа није формирана на одговарајући начин, тако да регулациони профили постојећих саобраћајница, рачунајући и регионални пут Рудница – Копаоник и главну сабирну саобраћајницу кроз Чајетину и Треску који чине основну мрежу саобраћајне инфраструктуре, а нарочито низ врло уских колско-пешачких прилаза и/или интерних путева најчешће без савременог застора, не задовољавају (на појединим деловима ни минималне) услове савременог саобраћаја на овом подручју. Осим незадовољавајућег регулационог профила, проблем представљају и неодговарајући подужни падови саобраћајница јер поједине приступне саобраћајнице и интерни путеви имају нагиб већи и од 12%. Овакво стање значајно отежава одржавање саобраћајница у зимским условима, када је у појединим деловима насеља практично немогуће на одговарајући начин извршити уклањање снежног покривача. Поред тога, нити једна од постојећих саобраћајница у Лисини нема тротоар, а тренутни услови на терену чак и не пружају довољан простор за њихову изградњу (ПГР Лисина – Чајетина – Треска,

2009:61). Слично томе, јавни паркинг простори не постоје, а већина постојећих парцела на којима су изграђени објекти за смештај туриста нема довољно простора за одговарајући број паркинг места, тако да је и проблем паркирања врло изражен на овом подручју.

На основу претходно наведеног, може се закључити да укупно гледано, путна мрежа која представља главни вид саобраћајне инфраструктуре на туристичком подручју Копаоника и у његовом повезивању са окружењем, само у појединим сегментима задовољава савремене услове одвијања саобраћаја, што се пре свега односи на приступне саобраћајнице из Јошаничке Бање и Бруса (не рачунајући њихове делове који пролазе кроз централне делове туристичких подцентара), док су и даље у већој мери нерешени проблеми пре свега паркирања (у току зимске туристичке сезоне), као и неодговарајућих приступних саобраћајница и пешачког саобраћаја нарочито у деловима туристичких комплекса ван подцентра у Сувом Рудишту.

У погледу јавног превоза путника, свакодневне редовне међуградске аутобуске линије до Копаоника постоје на релацијама из Београда (по један полазак преко Крушевца и Брзећа, односно преко Крагујевца, Краљева и Јоашничке Бање), као и из Новог Сада (један полазак преко Београда, Крушевца и Брзећа), док се викендом и празником у току зимске сезоне организују ванредни поласци из више градова Србије. У локалном саобраћају, свакодневне редовне аутобуске линије постоје из Рашке (два поласка преко Руднице) и Крушевца (четири поласка преко Бруса и Брзећа). Међутим, на подручју туристичког центра на Равном Копаонику не постоји одговарајуће аутобуско стајалиште, тако да туристи који користе овај вид превоза немају заштиту у случају неповољних временских прилика[221]. Укупно гледано, јавни превоз путника на релацијама до Копаоника није на потребном нивоу, тако да највећи број туриста за долазак користи сопствене аутомобиле, што значајно утиче на стварање саобраћајних гужви, нарочито у току зимске туристичке сезоне.

Железничку инфраструктуру у непосредном окружењу Копаоника чини магистрална једноколосечна неелектрифицирана пруга Краљево – Рашка – Косово Поље (са краком за Пећ и Призрен) – Скопље, која је овом подручју трасирана долином Ибра. До туристичког подручја Копаоника може се доћи из железничких станица у Биљановцу (удаљена 35 km од Равног Копаоника), Рашкој (удаљена 26

[221] Пролазна надстрешница испред улаза у Конаке „Сунчани врхови“ на Сувом Рудишту, која је некада коришћена као аутобуско стајалиште данас није у функцији.

km) и Рудници (удаљена 18 km). Иако има изузетан значај на нивоу државе због повезивања централног дела Србије са Косовом и Метохијом ова пруга није одговарајуће технички опремљена што за последицу има мале експлоатационе брзине. Уз недовољан број и неадекватан квалитет железничких возних средстава то је утицало на изразито смањење учешћа железничког саобраћаја на овом подручју. У актуелном стању на овој релацији дневно од Краљева саобраћају три воза, један до Рашке и два до Косовске Митровице (w3.srbrail.rs, 2014), док директна линија из Београда односно Крагујевца не саобраћа још од деведесетих година 20. века. Имајући у виду овакво стање железничког саобраћаја може се закључити да он данас нема такорећи никаквог значаја за развој туризма на подручју Копаоника.

У оквиру система ваздушног саобраћаја, најближи међународни аеродроми туристичком центру на Копаонику су аеродром у Приштини, удаљен око 110 km и аеродром „Константин Велики“ у Нишу, који се налази на око 120 km од ове туристичке дестинације. Међународни аеродром „Никола Тесла“ у Београду[222] од Копаоника је удаљен око 280 km, а међународни аеродром у Скопљу око 200 km. Најближи мали аеродром је војни аеродром „Лађевци“ код Краљева чији један део је адаптиран за коришћење у комерцијалне сврхе и сада носи назив аеродром „Морава“, а удаљен је око 95 km од туристичког центра на Копаонику. Иако на први поглед Копаоник има релативно добар положај у односу на међународне аеродроме, недостаци се јављају због недовољно брзог приступа са аеродрома у Приштини (пролазак кроз контролни пункт на граници АП Косово и Метохија са централном Србијом, као и квалитет и карактеристике саобраћајнице од Руднице до туристичког центра), због малог броја летова ка и од аеродрома у Нишу, односно због значајне удаљености аеродрома у Београду и Скопљу. Планским документима за ово подручје планирана је изградња малог аеродрома на локацији Блажевска долина, као и два хелидрома у туристичким комплексима Суво Рудиште и Рендара (ППППН „НП Копаоник“, 2009:139). У постојећем стању за полетање/слетање хеликоптера користи се асфалтирана површина (некадашњи паркинг простор и отворени спортски терени) испред срушеног хотела „Бачиште“.

[222] Значај наведених аеродрома може се сагледати и кроз број превезених путника у току 2013. године: аеродром „Никола Тесла“ у Београду 3.543.194 путника (www.beg.aero, 2014), аеродром „Константин Велики“ у Нишу 21.669 путника (www.nis-airport.com, 2014), аеродром у Приштини (податак се односи на 2012. годину) 1.527.134 путника (www.airportpristina.com, 2014) и аеродром у Скопљу 984.407 путника (www.skp.airports.com.mk, 2014).

Систем водоснабдевања (производња, пречишћавање и дистрибуција воде, као и обезбеђивање воде за систем за вештачко оснежавање) на туристичком подручју Копаоника се састоји из више одвојених и међусобно независних подсистема.

Туристички центар на Равном Копаонику (туристички комплекс Суво Рудиште са више подцелина, локалитети Јарам и Сребрнац) се водом снабдева са захвата из изворишне челенке Самоковске реке, односно са водозахвата из отвореног тока на Драганском потоку и потоку испод Казновског бачишта, одакле се вода допрема до постројења за прераду сирове воде код Јелачића стругаре, која ради са капацитетом од 40-50 l/s. Од наведеног постројења вода се примарним водом Суво Рудиште – Јарам – Сребрнац, а затим и одговарајућом секундарном мрежом допрема до потрошача (ППО Рашка, 2011:46). Проблеми повременог недостатка и незадовољавајућег квалитета воде условљени су неадекватним водозахватима, некомплетним уређајима за црпљење и пречишћавање воде и лошим руковањем. Поред тога, иако постоје довољне количине воде, није формиран водоводни систем за техничку воду (за потребе, противпожарне заштите, прања и заливања јавних површина и друго), већ се за то користи пречишћена вода из водовода (ПППППН „НП Копаоник“, 2009:42).

У заштитној зони Националног парка „Копаоник“ делимичне водоводе имају само Јошаничка Бања и Брзеће, док се остала, дисперзована и претежно разбијена насеља снабдевају из водотока и појединачних извора и врела, преко малих, импровизованих водовода и на друге начине. Притом су нестручним каптажама угрожени бројни мањи извори, а значајан део домаћинстава у сеоским насељима (Раковац, Црна Глава, Кнежево, Равниште, Бозољин, Семетеш, Кремић и др.) нема решено питање водоснабдевања (ППППН „НП Копаоник“, 2009:42).

За водоснабдевање Јошаничке бање користи се изворište „Кокоровац“, које се налази у планинском масиву Копаоника, са просечном издашношћу 4-5 l/s. Како кроз насеље пролази и водовод за Баљевац, који користи изворишта „Граб“ и „Студенац“ (15 l/s), ради побољшања водоснабдевања Јошаничке Бање извршено је прикључење и на овај систем. Основни проблем система водоснабдевања Јошаничке Бање је непостојање резервоарског простора као и неодговарајући (мали) пречник постојеће водоводне мреже (ППО Рашка, 2011:46).

Брзеће има локални водовод са изворištем задовољавајућег капацитета (са минимумом око 12 l/s) из карстне издани на Белој реци (ППО Брус, 2012). Међутим, истраживањем на терену (мај/јуни 2013. године) установљено је да

значајан број корисника није прикључен на локални водовод већ користи појединачне гравитационе изворе најчешће нелегално и нестручно каптиране и на импровизован начин повезане са једним или неколико корисника.

Слика 3.78: Један од многобројних каптираних извора у Брзећу који се користи за водоснабдевање појединачних корисника (Извор: Д. С. Ђорђевић, мај 2013)

Викенд насеље Лисина – Чајетина – Треска нема организовани систем водоснабдевања, већ постоји око 50 појединачних бунара и/или водозахвата из извора и потока на које су повезани корисници. Ови водозахвати нису на одговарајући начин регулисани тако да није познат квалитет нити квантитет коришћене воде, а због значајног броја септичких јама у ближем или даљем окружењу, постоји могућност да вода није исправна за пиће (ПГР Лисина – Чајетина – Треска, 2009:70).

На подручју Националног парка „Копаоник“ и његове и заштитне зоне потенцијална изворишта националног и регионалног значаја, као и постојећа локална изворишта нису довољно заштићена, а посебан проблем представљају промене у водним билансима изворишта настала због нелегалног и нестручног каптирања извора. Поред тога постојеће постројење за прераду сирове воде због неодговарајуће опремљености и руковања није у могућности да адекватно преради потребне количине воде за туристички центар на Равном Копаонику, како због прекорачивања планираног капацитета овог центра, тако и због знатне оптерећености воде органским материјама у тиролоским захватима (ППППН „НП Копаоник“, 2009:24).

У циљу ефикасног функционисања система за вештачко оснежавање у ски центру Копаоник, неопходно је обезбеђивање одговарајуће количине воде за његов несметан рад. Из тог разлога, у последњих неколико година, поред постојеће акумулације на Малом Караману запремине 4.000 m^3, формиране су и три нове акумулације: на Малом Караману запремине 7.000 m^3 (2008. године), на Крчмару запремине 4.500 m^3 (2009. године), као и на Црвеним барама запремине 9.500 m^3 (2011. године), тако да укупна постојећа запремина акумулација износи 25.000 m^3. Воду из акумулација кроз одговарајући систем цевовода а преко одговарајућих пумпних постројења у актуелном стању користи укупно 300 фиксних и 15 мобилних снежних уређаја, а који омогућавају да систем за вештачко оснежавање покрива 97% ски стаза у оквиру ски центра Копаоник[223] (www.skijalistasrbije.rs, www.infokop.net, 2014).

Слика 3.79: Радови на изградњи акумулације на Малом Караману и цевовода за потребе система за вештачко оснежавање (Извор: www.infokop.net, 2013)

Системи одвођења отпадних вода у оквиру туристичког подручја Копаоника нису организовани и решени на адекватан начин и у складу са потребама корисника и заштите животне средине.

На простору националног парка функционишу два канализациона система, један на подручју Сувог Рудишта и други за потребе хотела „Сребрнац". Канализациони систем за одвод отпадних фекалних вода изграђен за потребе туристичког комплекса на Сувом Рудишту, са примарним колектором довољног капацитета и секундарним колекторима који у мањој мери захтевају реконструкцију и доградњу због непланиране изградње појединих туристичких капацитета, повезан је главним фекалним колектором пречника ∅400 mm на

[223] Детаљан приказ изградње и функционисања система за вештачко оснежавање у ски центру Копаоник може се видети на www.infokop.net/staze-i-zicare/sistem-za-vestacko-osnezavanje-5.html.

постројење за пречишћавање отпадних вода које је лоцирано у комуналном подцентру Репушке бачије са капацитетом од 6.000 ЕС (ПППНП „НП Копаоник“, 2009:42). Међутим, у оквиру овог постројења уређаји за пречишћавање отпадних вода (биодискови) у дужем периоду су ван функције због мржњења, неодржавања и недовољног капацитета, тако да се отпадне воде на граници националног парка упуштају у Рудничку реку, притоку Ибра, која је потпуно девастирана (Дабић Д., 2011:265). Други канализациони систем функционише за потребе хотела на Сребрнцу, одакле постоји канализациони колектор до постројења за пречишћавање капацитета од 600 ЕС на Циганској реци, а које је ван функције и недовољно по капацитету за потребе будућих корисника тако да је предвиђено за измештање (ПППНП „НП Копаоник“, 2009:152).

Слика 3.80: Делови система фекалне канализације на подручју туристичког комплекса Суво Рудиште на Копаонику (Извор: Д. С. Ђорђевић, октобар 2013)

У заштитној зони НП Копаоник делимичну фекалну канализацију има само Брзеће са примарним колектором од хотела „Јуниор“ до постројења за пречишћавање отпадних вода капацитета од 1.000 ЕС, које се налази на Брзећкој реци низводно од насеља, али које не функционише на одговарајући начин због запушености главног колектора. У осталим сеоским насељима фекалне воде се упуштају у водотоке, најчешће директно, а ређе преко септичких јама (ПППНП „НП Копаоник“, 2009:42). Јошаничка бања нема систем фекалне канализације (у току 2013. године вршене су припреме за почетак његове изградње), док се у викенд насељу Лисина – Чајетина – Треска фекалне воде упуштају у водотоке директно или се користе септичке јаме које су врло често изведене супротно прописима као водопропусне (ПГР Лисина – Чајетина – Треска, 2009:32).

Овакво стање система фекалне канализације има изузетно негативне утицаје на животну средину, годинама угрожавајући и загађујући земљиште и воду на подручју Националног парка „Копаоник“ и његове заштитне зоне, тако да решавање овог проблема представља један од првих и најважнијих приоритета на овом подручју.

Одвођење атмосферских вода са грађевинских и саобраћајних површина нити на подручју националног парка (где не постоји изграђена атмосферска канализација), нити у заштитној зони није решено на адекватан начин (ППППН „НП Копаоник“, 2009:42). Недостатак атмосферске канализације може имати значајне негативне последице на животну средину, а нарочито имајући у виду да је туристички комплекс Суво Рудиште лоциран изнад, односно на вишем терену у односу на изворište Самоковске реке, тако да нерегулисана атмосферска вода која се слива са изграђених, а посебно коловозних и површина паркинга, може битно угрозити постојеће изворište, посебно у случају акцидената (изливање фекалне канализације, течног горива, уља и сл.).

У оквиру **система управљања отпадом**, делатност прикупљања, третмана и депоновања чврстих отпадака и смећа на туристичком подручју Копаоника поверено је ЈКП „Рашка“ из Рашке за већи део простора националног парка и његове заштитне зоне, односно ЈКП „Расина“ из Бруса за подручје Брзећа.

Иако је у последњих неколико година значајно унапређен систем управљања отпадом, тако да се у току туристичке сезоне постављени контејнери редовно празне пре свега на подручју туристичког центра на Сувом Рудишту и у викенд насељу Лисина – Чајетина – Треска[224], и даље постоје значајни проблеми у овој области. У том смислу, због неадекватног управљања отпадом, земљиште на подручју националног парка и његове заштитне зоне деградирано је дивљим депонијама комуналног и грађевинског отпада као и камено-земљаног материјала дуж саобраћајница на Сувом рудишту, Репушким бачијама, Сребрнцу, Рендари и другим локалитетима (ППППН „НП Копаоник“, 2009:23). Поред тога, сакупљени отпад ЈКП „Рашка“ одлаже на депонији у КО Рвати у близини Рашке која не

[224] На подручју викенд насеља Лисина – Чајетина – Треска сакупљање чврстог отпада се тренутно обавља уз помоћ 15 контејнера који се празне сваког дана, осим у спорим месецима (април, мај и октобар) када се смеће сакупља два пута недељно. Међутим, због неодговарајућег регулационог профила и нагиба појединих сабирних и приступних саобраћајница, комунална возила не могу покрити комплетну територију локалитета, тако да је неопходно формирање додатних централизованих капацитета за сакупљање и рециклирање отпада да би се опслуживао раст и развој који се очекује, као и постављање специјалних контејнера за чување отпада у временским условима када је одвоз немогућ са ових локација (ПГР Лисина – Чајетина – Треска, 2009:72).

задовољава критеријуме адекватног санитарног одлагања отпада, а подаци о селективном одвајању једино постоје за пет амбалажу, док се третман осталог отпада који није комуналан, спроводи и третира на незадовољавајући начин (ППО Рашка, 2011:48). Слично као у општини Рашка, и на подручју општине Брус, сакупљени отпад се не рециклира, већ се одлаже на неусловној депонији у селу Кобиље уз саобраћајницу Брус – Александровац, која представља један од највећих загађивача воде, ваздуха и земљишта на том подручју. Поред наведне депоније, на територији општине Брус постоји још 27 регистрованих дивљих депонија (ППО Брус, 2012).

У наредном периоду, неопходно је да решења за евакуацију комуналног отпада буду примерена конфигурацијским и климатским условима, потребама и режимима заштите националног парка и заштитне зоне, односно уређења туристичких локалитета и насеља, уз константну евакуацију у току целе године али и уз посебно прилагођавање зимским условима (ПППП „НП Копаоник“, 2009:169).

Слика 3.81: Локације за евакуацију отпада у Сувом Рудишту (лево) и Брзећу (десно)
(Извор: Д. С. Ђорђевић, октобар 2013 и мај 2013)

На основу претходно наведеног може се закључити да систем управљања отпадом у оквиру туристичког подручја Копаоника није на потребном нивоу, отпад се не сортира и не рециклира, постојеће депоније у општинама Рашка и Брус не задовољавају еколошке и санитарне стандарде за дуготрајно одлагање комуналног отпада, док се друге врсте отпада не третирају на адекватан начин и поред поменутих депонија често завршавају на тзв. дивљим депонијама које се најчешће налазе уз водотокове и/или саобраћајнице.

Опремљеност туристичког подручја Копаоника **системима снабдевања електричном енергијом** (пренос, трафостанице, дистрибуција, обновљиви

извори електричне енергије) је на нешто вишем нивоу у односу на остале инфраструктурне системе, али и ту постоје одређени недостаци, нарочито у области коришћења обновљивих и/или алтернативних извора електричне енергије, тако да је неопходно у наредном периоду и ове системе унапредити.

Снабдевање електричном енергијом највећег дела подручја НП Копаоник и његове заштитне зоне обезбеђује се из ТС 110/35 kV „Рашка", која има двострано напајање далеководима 110 kV из правца Краљева односно Новог Пазара[225]. Ова трафостаница далеководом 110 kV, који у актуелном стању ради на 35 kV, напаја ТС 35/10(20) kV „Копаоник" на Крсту[226], чије резервно напајање је обезбеђено далеководом 35 kV од Рашке преко Руднице (преко кога се може обезбедити до 4 MVA), а до Крста постоји и кабл 35 kV од Белог Брда који није у функцији. Од ове трафостанице разведено је око 30 km кабловских далековода напона 10 и 20 kV до 36 трафостаница 10(20)/0,4 kV на Сувом Рудишту, Јарму, скијалишту и другим садржајима. Викенд насеље Лисина – Чајетина – Треска електричном енергијом се снабдева преко 10 kV далековода Рудница – Суво Рудиште који на овом подручју напаја шест трафостаница 10/0,4 kV, с` тим да је постојећи систем максимално оптерећен тако да су учестали прекиди у снабдевању електричном енергијом (ПГР Лисина – Чајетина – Треска, 2009:67).

Мањи део подручја националног парка снабдева се из ТС 35/10 kV „Брзеће", која се напаја далеководом 110kV Александровац – Брус – Брзеће, који ради под напоном од 35 kV. Из ТС у Брзећу са око 11,5 km кабловских далековода 10 и 20 kV повезано је пет трафостаница 10(20)/0,4 kV на Сребрницу и у Брзећу (Бела река- Камариште).

У заштитној зони националног парка, далековод 35 kV изграђен је још до ТС 35/10 kV у Јошаничкој Бањи и Белом Брду. Сеоска насеља насеља у оквиру заштитне зоне националног парка повезана су далеководима 10 kV од ТС 35/10 kV у Брзећу (54 km ДВ и 23 ТС 10/0,4 kV), Јошаничкој Бањи (19 km ДВ и 19 ТС 10/0,4 kV), Брвенику (5km ДВ и 2 ТС 10/0,4 kV), Рашки (25 km ДВ и 14 ТС 10/0,4 kV), Рудници (19 km ДВ и 10 ТС 10/0,4 kV), Лешку (18 km ДВ и 6 ТС 10/0,4 kV) и

[225] Капацитет трафостанице 110/35 kV „Рашка" данас није у потпуности искоришћен, тако да постоје одређене резерве. Да би се обезбедила трајна сигурност напајања подручја које опслужује ова ТС, потребно је њена реконструкција и проширење тако да крајњи капацитет буде 2x31,5MVA (ППО Рашка, 2011:125).

[226] У трафостаници 35/10 kV „Копаоник" достигнуто је вршно оптерећење, тако да се у њеној близини планира изградња трафостанице 110/x kV која ће се повезати на далековод 110 kV до Рашке. Да би се обезбедило двострано напајање потребно је новопланирану трафостаницу повезати са Брзећем изградњом новог далековода 110 kV (ППО Рашка, 2011:125).

Белом Брду (14 km ДВ и 8 ТС 10/0,4 kV) (ППППН „НП Копаоник“, 2009:42-43). У оквиру појединих сеоских подручја заштитне зоне националног парка нисконапонска и мрежа 10 kV су због велике заступљености дотрајалих дрвених стубова, као и због великих дужина нисконапонских извода у релативно лошем стању и потребна је њихова реконструкција (ППО Рашка, 2011:47). У оквиру туристичког комплекса на Сувом Рудишту нисконапонска електрична мрежа је највећим делом постављена подземно, тако да нити визуелно нити просторно не оптерећује туристички комплекс, док је у Брзећу највећи део нисконапонске мреже надземан са мерним инструментима за индивидуалне објекте постављеним на бетонским бандерама на јавним површинама, што је непримерено за туристичко место.

Слика 3.82: ТС 10/0,4 kV у Сувом Рудишту (лево) и Брзећу (десно)
(Извор: Д. С. Ђорђевић, октобар 2013 и мај 2013)

У постојећем стању у оквиру туристичког подручја Копаоника обновљиви и/или алтернативни извори електричне енергије се не користе на одговарајући начин, иако за то постоје значајни природни потенцијали[227]. Различитим планским документима рађеним за ово подручје предвиђена је производња електричне енергије из већег броја малих хидроелектрана, коришћењем малих акумулација и/или водозахвата на водотоцима, претежно на подручју националног парка, а са постројењима у његовој заштитној зони. (ППППН „НП Копаоник“, 2009:157) Међутим, на деловима заштићених подручја са режимом

[227] Према подацима из Одсека за урбанизам, стамбено-комуналне послове и заштиту животне средине Општинске управе општине Рашка (март 2013. године) на подручју ове општине у функцији су две мале хидроелектране (на подручју Јошаничке бање), а издато је још 10 локацијских дозвола и 26 информација о локацији за ове објекте, док на подручју општине Брус још увек нема сличних активности (www.brusonline.com, октобар 2013).

заштите I степена и ограниченим режимом заштите II степена, мале хидроелектране нису еколошки прихватљиве што треба имати у виду као један од критеријума приликом одређивања њихових локација (ППО Рашка, 2011:124).

У оквиру туристичког подручја Копаоника не постоје изграђени **системи производње и коришћења топлотне енергије**, односно загревање објеката је засновано на појединачним изворима топлотне енергије. У туристичком комплексу на Сувом Рудишту загревање објеката је највећим делом засновано на коришћењу течних горива (објекти пројектовани за грејање на електричну енергију већином су прешли на грејање овим енергентима), док се хотел на Сребрнцу греје на електричну енергију. У насељима заштитне зоне националног парка, туристички садржаји загревају се разним енергентима (електрична енергија, течна горива, дрва и сл.), док домаћинства најчешће користе традиционална чврста горива као што су дрво и угаљ (ПППП „НП Копаоник“, 2009:44). Обновљиви извори енергије, попут сунчеве, енергије воде и ветра, или биогас се не користе за потребе загревања објеката иако за то постоје одређени услови, наорочито у Јошаничкој бањи у којој се налазе геотермални извори са водом температуре до 77 °C (ППО Рашка, 2011:124).

Системи за дистрибуцију гаса не постоје нити на туристичком подручју Копаоника, нити у његовом ближем окружењу[228]. Гасификација овог подручја је оправдана и пожељна, посебно за потребе грејања, будући да је гас еколошки прихватљив и економски релативно исплатив енергент. Националним акционим планом гасификације и Просторним планом Републике Србије планирана је изградња гасовода високог притиска (до 50 bar), од постојеће главне мерно регулационе станице (ГМРС) Александровац према Брусу, Копаонику и даље према Рашки и Новом Пазару, са главном мерно регулационом станицом (ГМРС) „Копаоник“, која је планирана на локалитету „Рендара“ на подручју општине Брус (ППО Рашка, 2011:5,122).

Системи телекомуникационе инфраструктуре на туристичком подручју Копаоника се састоје из више подсистема који су међусобно повезани и условљени.

[228] Према подацима из Нацрта Регионалног просторног плана за подручје Шумадијског, Поморавског, Рашког и Расинског управног округа (2012. година) најближи гасовод високог притиска (до 50 bar) изграђен је од Крушевца до ГРЧ „Жупа“ у Александровцу.

Јавну телефонску мрежу на овом подручју чине системи фиксне и мобилне телефоније. Фиксна телефонија функционише у оквиру мрежне групе 036 Краљево са централама у Јошаничкој Бањи, Рудници и на Сувом Рудишту, као и у оквиру мрежне групе 037 Крушевац са централама у Кривој Реци и Брзећу. У мрежној групи 036, централа су дигитална тако да могу да пружају и друге савремене сервисе осим телефоније. Према подацима из Просторног плана општине Рашка из 2011. године (реферална карта „Мрежа насеља и инфраструктурни системи“) туристчки центар на Копаонику повезан је оптичким каблом са чворном централом у Рашкој[229]. Исти оптички кабл пролази и кроз викенд насеље Лисина – Чајетина. У мрежној групи 037 централе су дигиталне и представљају издвојени степен чворне дигиталне централе у Брусу, са којим су повезане оптичким кабловима и дигиталним линијским системима (ППППН „НП Копаоник“, 2009:43). Поред класичне фиксне телефоније на подручју појединих сеоских насеља у општини Брус присутне су и нове технологије пружања телефонских услуга – тзв. „бежична фиксна телефонија“[230]. Оваква, најновија технологија телефонирања CDMA бежичне мреже, међу првима у Србији инсталирана је у Блажеву и покрива око 500 претплатника са тог подручја (ППО Брус, 2012). Поред услуга телефоније, дигиталне централе на Копаонику и у Брзећу (где је инсталирана најсавременија опрема која се тренутно користи у Србији), омогућавају да значајан број корисника користи и друге савремене сервисе (ADSL интернет, IPTV са дигиталним телевизијским и радио програмима и другим погодностима које ова технологија пружа, и сл.).

Мобилну телефонију на овом подручју покривају оператери „Теленор” преко базних станица на Гобељи, Сувом Рудишту и Јошаничкој Бањи, као и преко радио-релејне станице на Панчићевом врху преко које се прослеђује сигнал ка северном делу Косова и Метохије и „Телеком Србија“ преко базних станица на Сувом Рудишту, Гобељи и Брзећу. Оператер „Vip Mobile“ своје услуге још увек пружа кроз мрежу Телекома (ППППН „НП Копаоник“, 2009:43). До реализације оптичког кабла до Копаоника јављала се неуједначеност у покривеношћу

[229] Рашка представља чвориште магистралних каблова транспортне мреже јер се у њој стичу оптички каблови из правца Краљева, Новог Пазара и Косовске Митровице преко Руднице (ППО Рашка, 2011:48).

[230] Нове технологије које су ценовно све доступније ширем тржишту омогућавају да се сеоска насеља (полу)разбијеног типа опреме телекомуникационим системима без постављања телефонских каблова до сваког корисника, што значајно умањује укупне трошкове изградње и одржавања мреже.

сигналима мобилне телефоније који су у актуелном стању на задовољавајућем нивоу, осим у појединим удаљеним деловима туристичког подручја (нпр. у зони водопада Јеловарник или другим деловим националног парка или његове заштитне зоне који су због разуђеног рељефа недоступни за постојеће мобилне мреже).

Радио-телевизијска дифузна мрежа на овом подручју емитује се са релеја на Гобељи (само делимично обновљен после НАТО бомбардовања) и преко кабловског дистрибутивног система који још није заживео у правом смислу. Већина насеља у заштитној зони националног парка, због конфигурације терена, има локалне репетиторе, који нису у потпуној функцији због недовољне висине обновљене антене на Гобељи и смањене снаге са којом се емитује телевизијски сигнал.

Корисници у оквиру посебних система као што су МУП, Војска Србије, ЕПС, службе спасавања, службе обезбеђења, ЈП „Национални парк Копаоник" и други, за сада најчешће користе телекомуникациону инфраструктуру јавних мрежа (ППППН „НП Копаоник", 2009:44).

Укупно стање система телекомуникационе инфраструктуре на туристичком подручју Копаоника, последњих година је значајно унапређено, али још увек није достигло потребан ниво. Утом смислу, у наредном периоду развој телекомуникационе мреже на овом подручју заснивaће се на успостављању ефикасног система веза, како унутар националног парка и његове заштитне зоне, тако и кроз њихово повезивање са окружењем. Неопходно је да туристички комплекси и садржаји на подручју Копаоника, поред телефоније са свим савременим сервисима, имају и мреже за пренос података са великим брзинама, Интернет, мултимедијалне сервисе, КДС и друго. Имајући у виду топографске карактеристике простора, основу система телекомуникационе инфраструктуре представљаће оптички каблови и радио-релејне везе, са својим станицама и антенским стубовима, као и савремени дигитални системи преноса, уз повезивање у прстенове (ППППН „НП Копаоник", 2009:162).

Опремљеност туристичког подручја Копаоника и анализа стања **система туристичке инфраструктуре**, односно спортско-рекреативна понуда у простору у коју спадају скијалишта, отворени и затворени објекти спорта и рекреације, тематски и забавни паркови, велнес објекти, забавно рекреативне стазе и путеви - трим стазе, стазе здравља, видиковци, панорамски путеви, бициклистичке стазе,

пешачке стазе, планинарске стазе и објекти, стазе за моторне санке и сл., детаљно је обрађена у делу овог рада који се односи на досадашњи развој планинског туризма на Копаонику.

На основу претходно изнете анализе стања инфраструктурне опремљености туристичког подручја Копаоника, може се закључити да, иако су у последњих неколико година учињени значајни кораци у унапређењу скоро свих система инфраструктуре на овом подручју, свеукупно стање није на потребном нивоу. Највећи недостаци постоје у оквиру система одвођења отпадних вода, а затим код система управљања отпадом (пре свега због одлагања отпада на неусловним депонијама), као и код одређених подсистема у оквиру саобраћаја (првенствено се односи на паркинг просторе и јавне гараже, а затим и на приступне саобраћајнице и пешачки саобраћај), нешто повољније стање, али још увек са битним недостацима, јавља се у области водоснабдевања које у одређеној мери последњих година унапређено, као и у оквиру система снабдевања електричном енергијом, док системи за дистрибуцију гаса као и системи производње и коришћења топлотне енергије, иако врло значајни пре свега за заштиту животне средине, нису ни заступљени на овом подручју. Системи телекомуникационе и туристичке инфраструктуре, иако највише унапређени у последњих неколико година, још увек делимично заостају у односу на потребе функционисања и даљег развоја овог подручја. У том смислу у оквиру Просторног плана подручја посебне намене „Националног парка Копаоник“ предлаже се условљавање било какве изградње супраструктуре на Сувом Рудишту и планиране изградње на другим локалитетима у зони III степена заштите националног парка претходним обезбеђивањем свих неопходних инфраструктурних објеката, и то по следећем редоследу: канализација, водоснабдевање, саобраћајнице, електроснабдевање, итд. (ППППН „НП Копаоник“, 2009:99).

3.2.4. Инфраструктурна опремљеност туристичког подручја Таре

У оквиру овог одељка даје се приказ опремљености туристичког подручја Таре следећим инфраструктурним системима: саобраћајни системи, системи водоснабдевања, системи одвођења отпадних вода, системи управљања отпадом, системи снабдевања електричном енергијом, системи производње и коришћења топлотне енергије, системи за дистрибуцију гаса, системи телекомуникационе

инфраструктуре и системи туристичке инфраструктуре, са закључком о свеукупном стању инфраструктурне опремљености туристичког подручја Таре.[231]

Саобраћајна инфраструктура на туристичком подручју Таре се састоји из система друмске и железничке инфраструктуре, као и система инфраструктуре ваздушног саобраћаја, док у непосредном окружењу Таре, на вештачкој акумулацији Перућац на Дрини, функционишу и одређени облици водног саобраћаја.

Најзначајнија друмска саобраћајница магистралног ранга која пролази јужним ободом овог подручја је пут Ужице – Кремна – Мокра Гора – Вишеград, односно деоница пута Е-761 који повезује коридор X и долину Западне Мораве са Босном и Херцеговином. Важећим планским документима (ППРС, ПППГН „НП Тара“) предвиђена је изградња аутопута Пожега – Вишеград чијом реализацијом, заједно са изградњом аутопута Београд – Јужни Јадран, би се значајно повећала саобраћајна приступачност овом подручју. Друга саобраћајница магистралног ранга, која пролази са северне и источне стране овог подручја повезујући долину Дрине и Ужице (пут Лозница – Љубовија – Рогачица – Ужице), има нешто мањи значај у односу на претходно наведену магистралну саобраћајницу[232]. Трећи, али не и најмање значајан путни правац који подручје Таре повезује са окружењем је регионални пут Ваљево – Дебело Брдо – Бајина Башта[233], који је истовремено и најкраћи пут од Београда до овог подручја[234]. Основни недостатак ове саобраћајнице су могући повремени прекиди саобраћаја у току зимског периода, што је чини мање поузданом од пута преко Ужица и Кремана.

Окосницу саобраћајне мреже на овом подручју чине регионалне друмске саобраћајнице које представљају основни вид међусобног повезивања

[231] Подаци о инфраструктурним системима, осим из више планских докумената који су израђени за подручје Таре, прикупљени су и кроз одговарајућа истраживања аутора која су спроведена на терену у периоду 2011. - 2013. година.

[232] Према актуелној Уредби о категоризацији државних путева („Сл. гласник РС“, бр. 105/2013 и 119/2013) наведене магистралне саобраћајнице на овом подручју чине државни пут IБ реда бр. 28 Мали Зворник-Љубовија-Рогачица-Костојевићи-Ужице-Кнежевићи-Кремна-државна граница са Босном и Херцеговином (гранични прелаз Котроман).

[233] Према Уредби о категоризацији државних путева (2013) ову саобраћајницу чини део државног пута IIА реда Ваљево – Пођута - Дебело Брдо – Рогачица - Бајина Башта - Калуђерске Баре - Кремна (бр. 170).

[234] Дужина пута Београд – Ваљево – Дебело Брдо – Бајина Башта – Калуђерске Баре износи 180 km, пута Београд – Косјерић – Ужице – Кремна – Калуђерске Баре 220 km, а пута Београд – Љиг – Чачак – Ужице – Кремна – Калуђерске Баре 245 km.

туристичких подцентара, као и основни вид њиховог повезивања са ближим окружењем и наведеним саобраћајницама магистралног ранга:

- Саобраћајница Бајина Башта – Калуђерске Баре – Кремна[235] (дужине 25 km) је једна од најзначајнијих и сигурно најфреквентнија саобраћајница преко Таре, а повезује Калуђерске Баре са једне стране са општинским центром у Бајиној Башти, односно са друге старне са магистралном саобраћајницом Ужице – Вишеград у Кремни. У највећем делу ова саобраћајница и по техничко-експлоатационим карактеристикама и по могућностима за одржавање у зимским условима углавном задовољава потребне критеријуме, а њена велика предност је што заобилази центар туристичког комплекса у Калуђерским Барама и на тај начин не уводи транзитни саобраћај на подручје где доминирају пешачка кретања.

- Саобраћајница Калуђерске Баре – Митровац – Заовине[236] (дужине 27 km) међусобно повезује туристичке подцентре Калуђерске Баре, Митровац и језеро и насеље Заовине. У постојећем стању у већем делу ова саобраћајница има задовољавајуће техничко-експлоатационе карактеристике, али је неопходна реконструкција појединих деоница, као и деонице од Заовина до државне границе са Босном и Херцеговином која је према важећој категоризацији државних путева (2013), саставни део овог пута.

- Саобраћајница Бајина Башта – Перућац – Митровац[237] (дужине 26 km) повезује туристички подцентар у Митровцу са језером и туристичким комплексом у Перућцу, и даље са Бајином Баштом. Специфичност овог путног правца је то што се за нешто мање од 14 km од Перућца до Митровца савладава висинска разлика од преко 800 m н.в., са више серпентина омогућавајући путницима изузетне видиковце ка Дрини и језеру Перућац. Ова саобраћајница представља трећи могући, нешто дужи али и врло атрактиван начин доласка туриста до Калуђерских Бара. Ипак, основни недостатак овог путног правца је што су због наведених карактеристика, као и северне експозиције, на деоници од Митровца до Перућца у току зимског периода честе обуставе саобраћаја.

---

[235] Према Уредби о категоризацији државних путева (2013) ову саобраћајницу чини део државног пута IIА реда Ваљево – Пожута - Дебело Брдо – Рогачица - Бајина Башта - Калуђерске Баре - Кремна (бр. 170).

[236] Према Уредби о категоризацији државних путева (2013) ову саобраћајницу чини део државног пута IIБ реда Калуђерске Баре – Митровац – Заовине - државна граница са Босном и Херцеговином (бр. 403).

[237] Према Уредби о категоризацији државних путева (2013) ова саобраћајница чини део државног пута IIА реда Бајина Башта-Перућац (бр. 172).

Слика 3.83: Пут Ужице – Кремна (лево) и пут Бајина Башта – Калуђерске Баре (десно) (Извор: www.panoramio.com 2014)

Табела 3.19: Међусобна удаљеност туристичких подцентара на туристичком подручју Таре и урбаних центара у ближем окружењу (удаљености одређене на основу дигиталне ауто-карте на порталу www.planplus.rs, 2014)

	Калуђерске Баре	**Митровац**	**Предов Крст**	**Мокра Гора**	**Бајина Башта**	**Ужице**
Калуђерске Баре		19 km	44 km	20 km	15 km	42 km
Митровац	18 km		27 km	38 km	26 km	60 km
Предов Крст	41 km	23 km		64 km	30 km	68 km
Мокра Гора	20 km	23 km	47 km		37 km	46 km
Бајина Башта	14 km	22 km	30 km	34 km		41 km
Ужице	29 km	48 km	63 km	41 km	33 km	
	(најкраће растојање - макадам, земљани пут, асфалт)					

(асфалтни коловозни застор)

Поред наведених магистралних и регионалних саобраћајница, значај за развој туризма на овом подручју имају и локални (општински) путеви који доприносе побољшању доступности препознатих туристичких локалитета. Значајнији од осталих су пут Перућац – Растиште – Предов Крст, трасиран обалом језера Перућац и уском долином реке Дервенте до Предовог Крста, дужине 14,6 km, а који омогућава саобраћајни приступ до локалитета Предов Крст, као и пут Предов Крст – Јагоштица, трасиран падином Каменог и Тисовог брда до Боровца и Јагоштице, дужине 7,2 km, који повезује локалитет Предов Крст и најудаљеније и најизолованије насеље на овом подручју – село Јагоштицу. Укупна дужина општинске путне мреже на подручју обухвата Просторног плана подручја посебне намене „НП Тара“ износи око 118,0 km, а о њиховом стању и постојећим техничко-експлоатационим карактеристикама довољно говори

одредба наведеног плана којом је одређено да је планирана реконструкција свих јавних општинских путева на територији Просторног плана (ППППН „НП Тара“, 2010:105), јер у највећем делу не задовољавају по више критеријума, почев од регулационог профила, преко радијуса кривина и конструктивних елемената, па све до неодговарајућег коловозног застора.

Слика 3.84: Примери локалних и некатегорисаних путева на подручју Таре
(Извор: Д. С. Ђорђевић, јун 2011)

Стање уличне мреже, односно примарних и секундарних, односно сабирних и приступних саобраћајница са пратећим садржајима (паркинг простори и јавне гараже, тротоари) у оквиру туристичких подцентара на Тари, слично као и стање локалних (општинских) путева, није на одговарајућем нивоу и захтева озбиљне интервенције како би се омогућило њихово коришћење на потребном и очекиваном нивоу. Тако на пример, у Калуђерским Барама примарна саобраћајница која повезује комплекс хотела „Оморика” са централним делом насеља и даље са регионалним путем за Бајину Башту, у највећем делу има коловозни застор од камене коцке са значајним бројем оштећења која ометају редовно одвијање саобраћаја, док у оквиру регулационог профила (који је недовољне ширине) нема изграђених тротоара тако да су пешаци приморани да се крећу коловозом. Још неповољније стање је са саобраћајницом која повезује централни део Калуђерских Бара и североисточни део насеља претежно изграђен индивидуалним објектима (викендице, смештајни објекти апартманског типа и сл.), која нема савремени коловозни застор, односно коловозни застор је макадам, који приликом падавина не омогућава одговарајуће одводњавање атмосферских падавина тако да се вода задржава на коловозу, док се у периоду када нема падавина, приликом проласка возила подиже облак прашине који угрожава не

само пешаке, већ и суседне објекте и зелене површине. Поред тога, у оквиру ове саобраћајницу не постоје тротоари, иако регулациони профил омогућава њихову изградњу. Слично стање на овом подручју је и са приступним саобраћајницама, које осим што немају савремени коловозни застор, у највећем броју немају ни одговарајући регулациони профил, што значајно отежава обављање саобраћаја, нарочито у зимским условима када је са коловоза потребно уклонити снег. Посебан проблем на подручју Калуђерских Бара представља паркирање и гаражирање возила јер одговарајући паркинг простори и јавне гараже не постоје. Као саставни део комплекса хотела „Оморика“ изграђен је велики паркинг простор за аутобусе и аутомобиле који је задовољавао потребе не само овог хотела, али већ дужи низ година овај паркинг није у функцији а поред тога због неодржавања одавно је почео да пропада и зараста. У постојећем стању, за паркирање гостију хотела „Оморика“ користе се адаптирани делови приступних саобраћајница, на којима се из тих разлога ствара саобраћајна гужва и угрожава пешачки саобраћај. Проблем паркирања јавља се и у зони индивидуалних објеката, а пре свега због мале величине парцела на којима су ови објекти изграђени тако да је недовољно простора за формирање паркинг места па се аутомобили власника објеката или гостију најчешће паркирају на околним саобраћајницама.

Слика 3.85: Улица у Калуђерским Барама (слика лево) и напуштени паркинг простор у близини хотела „Оморика“ (слика десно) (Извор: Д. С. Ђорђевић, јун 2012)

На основу претходно наведеног, може се закључити да укупно гледано, путна мрежа која представља главни вид саобраћајне инфраструктуре на туристичком подручју Таре, као и у његовом повезивању са окружењем, само у појединим сегментима задовољава савремене услове одвијања саобраћаја. То се

пре свега односи на саобраћајнице магистралног и регионалног ранга, док су још увек нерешени проблеми паркирања (нарочито у току зимске туристичке сезоне), неизграђених тротоара, као и неодговарајућих сабирних и приступних саобраћајница у појединим деловима туристичких подцентара.

Иако су међусобна растојања између појединих туристичких подцентара и локалитета на подручју Таре релативно велика, јавни аутобуски превоз између њих није организован. Уколико би туриста пожелео да из Калуђерских Бара оде до Митровца, језера Заовине, Перућца или Мокре Горе и обрнуто, морао би да користи сопствени превоз или услуге такси превоза јер директни јавни аутобуски саобраћај на овим релацијама не постоји. Што се тиче веза јавног превоза са околним урбаним центрима, из Бајине Баште функционише више дневних линија до Калуђерских Бара, Перућца, Митровца и Заовина, док на релацији Ужице – Калуђерске Баре дневно постоји само један полазак. Свакодневне редовне међуградске аутобуске линије до Таре (Калуђерске Баре) постоје на релацијама из Београда (два поласка дневно преко Ваљева, Дебелог Брда и Бајине Баште) и Новог Сада (један полазак преко Шапца, Лознице, Љубовије и Бајине Баште). Линија из Новог Сада, наставља од Калуђерских Бара преко Кремне и Чајетине до Златибора, представљајући једину везу јавним аутобуским превозом између ова два туристичка подручја. Укупно гледано, јавни превоз путника на овом подручју није на потребном нивоу, а нарочито се то односи на недостатак везе између туристичких подцентара и локалитета на Тари која би допринела бољем искоришћавању компатибилних туристичких садржаја које они нуде.

Железничка инфраструктура има велики значај за развој туризма на овом подручју и то не само у виду превоза који туристи могу користити за долазак у овај крај, већ и као својеврсна атракција и врло битан део туристичке понуде. За превоз путника користи се пруга Београд – Бар која пролази југоисточно од подручја Таре, са железничком станицом Бранешци[238] која је од Калуђерских Бара удаљена 22 km, док је станица у Ужицу удаљена 42 km. За значајније коришћење железнице у путничком саобраћају неопходно је повећање доступности железничке станице Бранешци, модернизацијом и доградњом јавних путева, као и одговарајуиђим организовањем линија локалног јавног аутобуског саобраћаја. Већи значај за развој туризма на овом подручју има музејско-туристичка пруга

[238] У актуелном стању на релацији од Београда до железничке станице „Бранешци“ дневно саобраћа један брзи воз (по реду вожње путује 4 сата и 30 минута) и четири путничка воза, који путују 5 сати и 15 минута (w3.srbrail.rs, 2014).

уског колосека „Шарганска осмица" позната по свом изузетном техничком решењу савладавања великог успона на малом одстојању. Дуж пруге се налази и већи број експоната - старих локомотива и вагона који су заштићени као споменици техничке културе, што овај простор чини јединственим музејом под отвореним небом и изузетном туристичком атракцијом. Осим постојеће пруге узаног колосека, Шарган Витаси – Мокра Гора – Котроман – Вишеград[239], планским документима рађеним за ово подручје предвиђа се реконструкција и продужење пруге узаног колосека до Кремана и даље до железничке станице Бранешци, у циљу спајања са железничком пругом нормалног колосека Београд - Бар. Поред тога, на основу развојних планова „Железница Србије" а.д. разматра се могућност изградње крака пруге узаног колосека од Кремана до планине Таре, односно Калуђерских Бара (ППППН „НП Тара", 2010:111), што би допринело још већем значају железничке инфраструктуре за развој туризма на овом подручју.

Слика 3.86: Музејско-туристичка пруга уског колосека „Шарганска осмица"
(Извор: Д. С. Ђорђевић, мај 2010)

У погледу система ваздушног саобраћаја, најближи међународни аеродроми туристичком подручју Таре су аеродром „Никола Тесла" у Београду и аеродром у Сарајеву[240], оба удаљено око 180 km од Калуђерских Бара. Имајући у

[239] Пруга уског колосека Ужице-Кремна-Вардиште укључујући и „Шараганску осмицу" изграђена је у периоду од октобра 1921. до јануара 1925. године (www.sarganskaosmica.rs, 2014). Пруга уског колосека Вишеград-Вардиште представљала је део некада чувене „Источне пруге" (нем. „Bosnische Ostbahn" или пруга „Sarajevo-Ostgrenze", односно Сарајево-источна граница) коју је изградила Аустро-Угарска у периоду од 1903. до 1906. године. Са ценом од 75 милиона златних круна (450 хиљада златних круна по километру) то је била једна од најскупљих пруга у свету изграђених до тог доба (www.visegradturizam.com, 2014).

[240] У току 2013. године кроз међународни аеродром „Никола Тесла" у Београду прошло је 3.543.194 путника (www.beg.aero, 2014), док је на међународнм аеродрому „Сарајево" у Сарајеву забележено 665.638 путника (www.sarajevo-airport.ba, 2014).

виду релативно велику удаљеност наведених аеродрома, већи значај за развој туризма на овом подручју може имати најближи мали аеродром – војни аеродром „Поникве“ који се налази на око 25 km од Калуђерских Бара, а који би кроз реализацију планиране саобраћајнице Кадињача – Поникве – Калуђерске Баре био знатно ближи (мање од 15 km). Овај аеродром је претрпео велика оштећења у току бомбардовања 1999. године, али је после значајних радова на уређењу аеродромске писте (дугачке 3.085 m, што омогућује и прихват највећих авиона)[241] и адаптацији пратећих објеката поново оспособљен за саобраћај. Аеродромом сада управља Јавно предузеће „Аеродром Поникве“ са седиштем у Ужицу, основано 12. маја 2011. године (www.ponikve.ls.rs, 2014). Почетком октобра 2013. године, на аеродром „Поникве“ слетели су први цивилни авиони после 17 година када је повремено функционисала линија Београд – Поникве – Тиват, али још увек нису успостављени редовни комерцијални летови[242], који би осим за туристичко подручје Таре, велики значај могао да има и за развој туризма на оближњем Златибору који је од аеродрома удаљен око 40 km, као и за туристички центар у Мокрој Гори удаљен око 30 km. За потребе развоја хеликоптерског саобраћаја, планским документима за ово подручје планирано је формирање мањих хелидрома који ће се користити у циљу брзог и ефикасног приступа службе за хитне интервенције, као и за развој „ексклузивног туризма”. Имајући у виду карактер заштићеног подручја и зоне предвиђене за заштиту птица и лептира, за хелидроме се предлажу локације на Калуђерским Барама (у зони хотела Оморика) и на Мокрој Гори, ван зона заштите (ППППН „НП Тара“, 2010:111-112).

Иако се туристичко подручје Таре састоји из више туристичких центара, подцентара и локалитета, значајан део овог подручја повезан је на јединствен **систем водоснабдевања**, тзв. „Тарски водовод”, који водом снабдева Митровац, Калуђерске Баре, Рачанску Шљивовицу, Ослушу као и поједине засеоке насеља Заовине, Коњска река, Племићи и Рача.

Изворište овог система водоснабдевања чини акумулација „Крушчица” на реци Бели Рзав, која се са северне стране ослања на акумулацију „Заовине“ од које

[241] За сада аеродром могу да користе авиони до 10 места и пословна авијација, док је за слетање већих летелица потребно извршити реконструкцију и доградњу аеродромске инфраструктуре. Од писте дугачке укупно 3.085 метара за сада је у употреби 1.830 метара (www.vs.rs, 2014).

[242] Према информацијама из ЈП „Аеродром Поникве“, за потребе одржавања међународног филмског и музичког фестивала „Кустендорф“ 2014., на аеродрому Поникве су организовани међународни летови Рим-Поникве 22.01.2014., Поникве-Рим 23.01.2014., као и лет на релацији Поникве-Београд 24.01.2014. године.

је одвојена браном преко које је изграђена саобраћајница. У оквиру система постоји постројење за производњу пијаће воде, одговарајуће црпне станице и резервоари који су неопходни због величине и разуђености територије коју систем покрива, примарни цевовод Тарског водовода (пречника 250-300 mm, укупне дужине преко 22 km) који је постављен на траси: постројење (код изворишта) – Коњска река – Митровац – јужни обод Ослуше – Рачанска Шљивовица – Калуђерске Баре, као и више секундарних цевовода различитог пречника. Укупни пројектовани капацитет Тарског водовода износи 80 l/s за укупан број од 21.000 корисника, што превазилази процењени број становника и број могућих туриста и осталих корисника, тако да ће и у наредном периоду моћи да задовољи потребе овог подручја уз услов да се систем комплетира, по потреби реконструише и на одговарајући начин одржава (ППППН „НП Тара“, 2010:115).

Слика 3.87: Акумулација „Крушчица”
(Извор: www.panoramio.com, 2014)

Слика 3.88: Водовод у Калуђерским Барама
(Извор: Д. С. Ђорђевић, фебруар 2013)

Мокра Гора и Кремна још увек нису повезана на систем водоснабдевања Тарског водовода, тако да користе локална изворишта и мање локалне водоводе. На подручју Мокре Горе тренутно функционишу два међусобно независна водовода са изворištем укупног капацитета 4,5-11 l/sek, од којих се један користи за водоснабдевање туристичког комплекса на Мећавнику. Ови водосистеми уз реконструкцију дистрибутивне мреже и доградњу резервоарског простора могу само делимично решити проблем водоснабдевања у овом подручју, а трајно решење ће представљати повезивање на Тарски систем водоснабдевања. У насељу Кремна постоји локални водовод са изворištем капацитета 2,2-3 l/sek, који ни издалека не може да подмири потребе потрошача тако да је у току

изградња новог водосистема „Ракови“ који ће у потпуности решити проблем водоснабдевања на овом подручју (ППГ „Ужице“, 2010:52).

Како на подручју Таре нема већих скијалишта (укупно око 2,5 km ски стаза на више локалитета), за сада не постоји системи за вештачко оснежавање, нити потребе за обезбеђивањем воде у те сврхе. На скијалишту Ивер, које припада туристичком подцентру Мокра Гора, уређено је 5 km ски стаза које су опремљене са само 4 топа за вештачко оснежавање (www.parkprirodemokragora.org, 2014) тако да се за сада њихове потребе за водом обезбеђују из локалног изворишта.

По изградњи свих пројектованих делова система, планирано је да Тарски водоводни систем снабдева све потрошаче на подручју Националног парка осим појединих мањих и удаљених насеља и локалитета, као што су Јагоштица, Растиште, туристички комплекс Предов Крст и сл., која ће се снабдевати водом из локалних изворишта, уз поштовање санитарних и хидротехничких захтева. Поред тога, зависно од будућих потреба постоји и могућност проширења капацитета Тарског водовода коришћењем вода акумулације Заовине (ПППН „НП Тара“, 2010:115,116).

Условно неповољне геоморфолошке карактеристике терена туристичког подручја Таре отежавају и изградњу **система за одвођење и пречишћавање отпадних вода**. Из тог разлога за већину насеља односно туристичких подцентара и локалитета, планским документима је предвиђено да се решавање каналисања отпадних вода организује кроз више подсистема од којих ће сваки имати сопствено постројење за пречишћавање отпадних вода (ППГП „НП Тара“, 2010:117). У том смислу предвиђено је формирање три основна подсистема: подсистем Заовинско језеро са главним колектором на парвцу Митровац – постројење за третман отпадних вода код Заовинског језера и са огранком Љуто поље – постројење Заовинско језеро са испуштањем пређишћених вода у Заовинско језеро, подсистем Шљивовица – Калуђерске Баре – постројење за пречишћавање отпадних вода на источном ободу Калуђерских Бара са испуштањем пређишћених вода у поток јужно од Солотуше и подсистем Растиште – постројење за пречишћавање отпадних вода са испуштањем ефлуента у Дрину. Међутим, у постојећем стању ови системи нису формирани у целини, тако да се у највећем броју случајева за одвођење комуналних отпадних вода користе несанитарне (водопропусне) септичке јаме, чиме је директно угрожено земљиште, као и подземне воде које се користе за водоснабдевање, с тим што

постоји и један број водонепропусних санитарних септичких јама које се периодично празне од стране надлежног комуналног предузећа (ППППН „НП Тара“, 2010).

Слика 3.89: Постројење за пречишћавање отпадних вода код хотела „Оморика“ (Извор: Д. С. Ђорђевић, јун 2011)

У оквиру туристичког подцентра Калуђерске Баре мали број корисника има решено питање одвођења фекалних и атмосферских вода на организован и санитарно безбедан начин, а на овом подручју преовлађују упијајуће водопропусне септичке јаме. Типска постројења за пречишћавање отпадних вода поседују хотели „Бели бор“ и „Оморика“, али се дешава нарочито у зимском периоду да ова постројења нису у функцији и да се отпадне воде непречишћене директно испуштају у водотоке на подручју националног парка (из хотела „Бели бор“) односно у његовој заштитној зони (из хотела „Оморика“).

Слика 3.90: ППОВ код хотела „Бели Бор“ (фан функције) и канализациони шахт са непречишћеном отпадном водом која се директно упушта у водоток (Извор: Д. С. Ђорђевић, фебруар 2013)

Ни на подручју Рачанске Шљивовице, Ослуше и Соколине није решено питање одвођења отпадних и атмосферских вода на организован и санитарно безбедан начин, већ и ту преовлађују упијајући, непрописни водопропусни сенгрупи и септичке јаме док се употребљене воде из домаћинстава, туристичких објеката углавном упуштају у оближње водотоке без пречишћавања.

Насеље Кремна има скромно изведену канализацију отпадних вода дужине око 800 m, која се улива у септичку јаму из које се вода већ дуже време излива на површину терена. Одговарајући систем канализације са постројењем за пречишћавање отпадних вода имају комплекс објеката Железнице Србије а.д. и туристички комплекс Мећавник у оквиру насеља Мокра Гора. Остала насеља која припадају подручју Града Ужица а налазе се у непосредном окружењу туристичког подручја Таре, као што су Биоска и Врутци, немају решено питање канализације, већ своје отпадне воде упуштају у претежно непрописне и најчешће водопропусне септичке јаме или директно у најближе водотоке и јаруге[243] (ППГ „Ужице“, 2010:14).

Атмосферске воде се на целом посматраном подручју пуштају да отичу слободно по терену или су каналисане са саобраћајница ка околним водотоковима или јаругама без икакавог пречишћавања, тако да имајући у виду претходно изнете карактеристике одвођења и испуштања фекалних отпадних вода, овако неадекватно каналисање и (не)пречишћавање отпадних вода представља један од највећих, ако не и највећи еколошки проблем на овом подручју (ПППН „НП Тара“, 2010).

Један од већих еколошких и комуналних проблема у оквиру туристичког подручја Таре у претходном периоду представљао је неодговарајући **систем управљања отпадом**. Због неадекватне организације прикупљања, одвоза, третмана и одлагања комуналног отпада, нарочито у сеоским насељима, а на појединим локацијама и у близини туристичких подцентара и локалитета, постојале су тзв. „дивље“ депоније (најчешће лоциране поред водотока, дуж путева, у шумама, итд.). Поред тога, и отпад прикупљен од стране надлежних комуналних предузећа није се третирао нити депоновао на одговарајући начин: са подручја општине Бајина Башта прикупљени чврсти отпад се без поступка разврставања и рециклирања одлагао на општинској депонији лоцираној између

[243] Непостојање одговарајућег система одвођења отпадних вода на подручју насеља Биоска и Врутци која су лоцирана на подручју слива акумулације „Врутци“ (користи се за водоснабдевање Ужица), представља потенцијално изузетно висок фактор ризика загађења наведене акумулације.

реке Дрине и саобраћајнице Бајина Башта – Љубовија, у близини насеља Црвица, тако да се дешавало да део отпадних материја заврши и у реци Дрини (ППО Бајина Башта, 2012:20); са већег дела територије града Ужица чврсти отпад је одлаган на депонији на Сарића Осоју чији је експлоатациони период већ од раније превазиђен, док је отпад из насеља Кремна одлаган (такође без разврставања и рециклаже) на привременој депонији Радуша (ППППН „НП Тара“, 2010).

Слика 3.91: Део система управљања отпадом у Калуђерским Барама – иста локација у јуну 2011. (слика лево) и фебруару 2013. године (слика десно)
(Извор: Д. С. Ђорђевић, јун 2011, фебруар 2013)

Да би се претходно наведено неодрживо стање управљања отпадом унапредило, у складу са Националном стратегијом управљања отпадом и уз подршку Владе Републике Србије и Европске уније, приступило се реализацији Регионалне санитарне депоније „Дубоко“, која чини окосницу регионалног система управљања отпадом на подручју градова и општина Ужице, Бајина Башта, Пожега, Ариље, Чајетина, Косјерић, Лучани, Ивањица и Чачак, тако да обухвата и туристичко подручје Таре. После припреме потребне документације и спровођења прописаних административних процедура, први инвестициони радови на реализацији наведеног система започети су 2007. године, а Регионална санитарна депонија „Дубоко“, која се налази североисточно од Ужица, прве количине отпада прерадила је у августу 2011. године[244]. Носилац изградње и унапређења регионалног система управљања отпадом је комунално предузеће „Дубоко“ Ужице, које преузима сав комунални отпад са подручја претходно наведених девет јединица локалне самоуправе, односно из 335 насеља са око 350.000 становника (www.duboko.rs, 2014).

[244] Регионална санитарна депонија „Дубоко“ Ужице 5. новембра 2012. године мења име у Регионални центар за управљање отпадом „Дубоко“ Ужице (www.duboko.rs, 2014).

Слика 3.92: Депонија „Дубоко“ – део тела депоније (слика лево) и улазни плато испред Центра за селекцију (слика десно) (Извор: www.duboko.rs, 2014)

Комунална предузећа из градова и општина оснивача и даље обављају своју основну делатност – прикупљање отпада и транспорт до претоварних, односно трансфер станица, тако да је функционисање оваквог регионалног система за управљање отпадом условљено и одговарајућом и редовном евакуацијом чврстог отпада из правилно лоцираних посуда са целог обухваћеног подручја, чишћење постојећих мањих депонија, увођење примарне селекције отпада већ на месту настанка[245], као и третман опасног отпада у складу са законском регулативом. Иако се већ од самог почетка функционисања регионалног система примећује значајан напредак у овој области, очекује се да тек по успостављању систематског и организованог прикупљања отпада на целом подручју (према подацима надлежног комуналног предузећа сада је покривено око 60% подручја) регионални систем управљања отпадом постигне потребне резултате.

Специфичност система **снабдевања електричном енергијом** на овом подручју представља велики хидроенергетски систем „Бајина Башта“, у оквиру кога се налазе мала хидроелектрана „Врело“ која је поред истоимене реке у Перућцу изграђена још 1927. године и која је 30-тих година 20. века омогућила електрификацију туристичких и других објеката у Рачанској Шљивовици и Калуђерским Барама, хидроелектрана „Бајина Башта“ са акумулацијом „Перућац“ на Дрини која је у функцији од 1966. године[246] и реверзибилна хидроелектрана

[245] Систем примарне селекције отпада који директно утиче на ефективност и ефикасност Центра за секундарну селекцију, за сада постоји само у Чачку и Ужицу (www.duboko.rs, 2014).

[246] Поред радова за потребе хидроелектране, тада су изграђени и многи инфраструктурни објекти на подручју општине Бајина Башта, укључујући и модернизацију пута Бајина Башта – Кремна, што је директно утицало на развој туризма на овом подручју.

„Бајина Башта“, са акумулацијом „Заовине“ у изворишном делу слива Белог Рзава која је у функцији од 1982. године. (www.dlhe.rs, 2014). Иако овако значајан електроенергетски систем доноси битне предности, поред осталог и кроз омогућавање квалитетног снабдевања електричном енергијом целог подручја, његов основни недостатак представља систем преноса, односно више великих далековода напонског нивоа 220 kV (као и новопланираних далековода 400 kV) који повезују хидроенергетска постројења са окружењем пресецајући туристичко подручје Таре тако да у великој мери визуелно оптерећују планински пејзаж, а у одређеној мери и електромагнетним зрачењем загађују животну средину.

Слика 3.93: Далеководи 220 kV визуелно оптерећују планински пејзаж на Тари (слика лево) и објекат испод далековода 220 kV у Калуђерским Барама (слика десно)
(Извор: Д. С. Ђорђевић, јуни 2011)

Основу снабдевања овог подручја електричном енергијом чине две трафостанице 220/35 kV које се налазе у близини ХЕ и РХЕ „Бајина Башта“ са којима су повезане са два далековода напонског нивоа 220 kV. Од ових трафостаница грана се мрежа далековода 35 kV која повезује ТС 35/10 kV које се налазе у Перућцу, Бајиној Башти, Митровцу и у Кремни, док је у плану изградња трафостаница у Калуђерским Барама и Мокрој Гори. Мрежа напонског нивоа од 35 kV је у добром погонском стању тако да може задржати садашњи начин рада за наредни временски период. Мрежа далековода 10 kV на задовољавајући начин покрива ово подручје иако се трафостанице 10/0,4 kV најчешће напајају преко тзв. „Т“ споја тако да не пружају максималну поузданост у напајању електричном енергијом (ППППН „НП Тара“, 2010). Последњих неколико година уложени су напори у смеру побољшања мреже далековода 10 kV, који су у појединим деловима туристичких центара изведени подземно до нових ТС 10/0,4 које се

повезују по принципу „отворених прстенова“ што је довело до побољшања стања у напајању потрошача електричном енергијом.

Нисконапонска дистрибутивна мрежа је највећим делом надземна, осим у појединим деловима туристичких подцентара где је изведена подземно, тако да на тим подручјима нити визуелно нити просторно не оптерећује туристичке садржаје. Међутим, пример туристичког подцентра Калуђерске Баре, где је приметан недостатак одговарајућег система јавне расвете[247], и који нарочито у зимским условима ствара значајне проблеме приликом кретања туриста у вечерњим часовима, чини да је општи утисак о систему снабдевања електричном енергијом на нижем нивоу.

У постојећем стању у оквиру туристичког подручја Таре обновљиви и/или алтернативни извори електричне енергије се не користе на одговарајући начин, иако, слично као и на Копаонику, за то постоје значајни природни потенцијали. Према Просторном плану подручја посебне намене „НП Тара“ на овом подручју је предвиђена изградња најмање 14 малих хидроелектрана са потенцијаним укупним инсталисаним капацитетом од 6.293 KW (ППППН „НП Тара“, 2010:118). Поред тога, учињени су и први практични кораци ка значајнијем учешћу обновљивих извора електричне енергије на овом подручју јер је половином 2012. године на Мећавнику у Мокрој Гори формирано заједничко предузеће које ће бити инвеститор изградње две мале хидроелектране на Црном Рзаву, снаге по 1 MW, две електране на неакумулирану енергију сунца, такође снаге по 1 MW, као и једне електране на биомасу, исте снаге (www.eps.rs, 2013).

У оквиру туристичког подручја Таре не постоје изграђени **системи производње и коришћења топлотне енергије**. И на подручју националног парка и у оквиру његове заштитне зоне туристички садржаји се индивидуално загревају различитим енергентима (електрична енергија, течна горива, дрва, угаљ и сл.), док домаћинства у сеоским насељима најчешће користе традиционална чврста горива као што су дрво и угаљ. Обновљиви извори енергије, попут сунчеве, енергије воде и ветра, или биогас се не користе за потребе загревања објеката, али се у мањем броју индивидуалних објеката енергија сунца користе за припрему топле воде и/или добијање мањих количина електричне енергије. Поред тога, Хотели „Оморика“ и „Бели бор“, који су у саставу ВУ „Тара“, имали су још 80-тих година

[247] Коментар о стању јавне расвете на подручју Калуђерских Бара која је непотпуна и која се не одржава на одговарајући начин, дат је на основу истраживања аутора спроведених на овом подручју у више наврата у периоду од јуна 2011. до фебруара 2013. године.

20. века значајан број сунчаних колектора за припрему топле воде, који су због неодржавања и застареле технологије већ дужи низ година ван функције.

Слика 3.94: Сунчани колектори испред хотела „Оморика“ у Калуђерским Барама (Извор: Д. С. Ђорђевић, јун 2012)

Слика 3.95: Појединачни системи за прип. топле воде и фотонапонске ћелије на Тари (Извор: Д. С. Ђорђевић, јун 2011)

Системи за дистрибуцију гаса не постоје нити на туристичком подручју Таре, нити у његовом ближем окружењу[248]. Према Просторном плану подручја посебне намене „НП Тара“ (2010:180) гасоводна инфраструктура се у складу са условима надлежних предузећа не планира на овом подручју, али су, уколико дође до њене реализације, дата одговарајућа правила уређења и грађења. Према просторном плану општине Бајина Башта (2012:52) за развој система гасификације, предвиђено је снабдевање природним гасом ове општине преко разводног гасовода из правца Косјерића. У том смислу, када се стекну одговарајући услови, гасификација туристичког подручја Таре је оправдана и пожељна, посебно за потребе грејања, будући да је гас еколошки прихватљив и економски релативно исплатив енергент.

У оквиру туристичког подручја Таре **системи телекомуникационе инфраструктуре** се састоје из више подсистема који су међусобно повезани и условљени.

Систем фиксне телефоније функционише у оквиру мрежне групе 031 Ужице, са дигиталним телефонским централама са инсталираним месним прикључцима. Функционисање телекомуникационог саобраћаја омогућено је преко постојећих спојних и чворних путева оптичким или бакарним кабловима,

[248] Према подацима из Регионалног просторног плана за подручје Златиборског и Моравичког управног округа („Сл. гласник РС“, број 1/2013) најближи гасовод високог притиска (до 50 bar) изграђен је до Ужица, а у току је реализација гасовода од Севојна до Златибора.

као и радио-релејном мрежом (ППО Бајина Башта, 2012:19). Према подацима из Просторног плана подручја посебне намене „НП Тара“ (2010) у области телефонске мреже са 25 телефонских прикључака на 100 становника ово подручје спада у ранг просечности у односу на стање у Републици Србији али у односу на европски просек (40-50 телефонских прикључака/100 становника), стандард је двоструко нижи. Иако основну преносну мрежу од главне централе у Ужицу до чворне централе у Бајиној Башти чини оптика, тако да је у овој равни сиситем преноса сигнала добар, недостаци постоје у систему нижих равни где постоји тзв. D+A систем преноса, што није добро са аспекта квалитета преноса сигнала.

Мобилну телефонију на овом подручју покривају оператери „Телеком Србија” преко базних станица Бајина Башта, Јатаре, Кремна, Мала река, Митровац, Мокра Гора, Ослуша (Перућац), Поникве, Тара, Заовине, односно „Теленор” преко базних станица Бајина Башта, Сумбулића брдо, Повлен, Илијашевићи, Кремна и Мокра Гора. Оператер „Vip Mobile“ своје услуге још увек пружа кроз мрежу Телекома. Укупна покривеност подручја сигналом мобилне телефоније је око 80% територије, што представља врло добру покривеност са 16 базних станица (ПППН „НП Тара“, 2010). Имајући у виду конфигурацију терена односно знатну разуђеност рељефа, очекивано је да се у појединим деловима туристичког подручја (пре свега у кањонима и кањонским долинама) јавља неуједначеност у покривеношћу сигналима мобилне телефоније.

Покривеност подручја радио и телевизијским сигналима је врло добра.

Планским документима рађеним за ово подручје, посебно се наглашава да се локације нових стубова и конструкција за антене мобилне телефоније, РА и ТВ преноса у зонама за које је прописан одређени степен заштите природе или споменика културе, могу одабирати и ови објекти се могу градити искључиво на основу услова и уз сагласност надлежних служби за заштиту природе и споменика културе (ППП Н „НП Тара“, 2010:122).

Туристичко подручје Таре је релативно добро покривено објектима поштанског саобраћаја. На делу овог подручја у општини Бајина Башта, поште се налазе у Перућцу, Калуђерским Барама и Митровцу, док се на подручју Ужица поште налазе у Биоској, Кремни и Мокрој Гори.

Имајући у виду претходно изнете карактеристике система телекомуникационе инфраструктуре на овом подручју, може се закључити да иако је последњих година свеукупно стање делимично унапређено, и даље постоји битно различит степен просторне и функционалне развијености

поменутих подсистема и мрежа, тако да је неопходна њихова модернизација, комплетирање и ширење према концентрисаним корисницима. У том смислу, као примарни задатак се намеће повезивање свих крајњих централа оптичким кабловима (уколико конфигурација терена то дозвољава), односно уз коришћење радио-релејних веза (ако не постоји могућност кабловског повезивања). Поред тога, да би туристички комплекси и садржаји на Тари могли да задовоље захтеве савременог туристичког тржишта, неопходно је да поред телефоније са свим савременим сервисима, имају и мреже за пренос података са великим брзинама, Интернет, мултимедијалне сервисе, КДС и друго.

Опремљеност туристичког подручја Таре и анализа стања **система туристичке инфраструктуре**, односно спортско-рекреативна понуда у простору у коју спадају скијалишта, отворени и затворени објекти спорта и рекреације, тематски и забавни паркови, велнес објекти, забавно рекреативне стазе и путеви - трим стазе, стазе здравља, видиковци, панорамски путеви, бициклистичке стазе, пешачке стазе, планинарске стазе и објекти, стазе за моторне санке и сл., детаљно је обрађена у делу овог рада који се односи на досадашњи развој планинског туризма на Тари.

На основу претходно изнете анализе стања инфраструктурне опремљености туристичког подручја Таре, може се закључити да иако су у досадашњем периоду учињени значајни кораци у унапређењу појединих система инфраструктуре, свеукупно стање није ни приближно на потребном нивоу. Највећи недостаци постоје у оквиру система одвођења отпадних вода, као и код одређених подсистема у оквиру саобраћаја (неуређене локалне, сабирне и приступне саобраћајнице, недостатак паркинг простора и јавних гаража, као и тротоара и пешачких стаза), нешто повољније стање, али још увек са одређеним недостацима, јавља се у оквиру система телекомуникационе инфраструктуре, односно у оквиру система снабдевања електричном енергијом, док је стање у области водоснабдевања повољније у односу на осталу инфраструктуру. Активностима на успостављању регионалног система управљања отпадом значајно је унапређена ова област, али и даље постоје одређени проблеми, док системи туристичке инфраструктуре, иако значајно унапређени у последњих неколико година, још увек заостају у односу на потребе функционисања и даљег развоја овог подручја. Системи за дистрибуцију гаса као и системи производње и

коришћења топлотне енергије, иако врло значајни пре свега за заштиту животне средине, нису ни заступљени на овом подручју.

3.2.5. Упоредна анализа инфраструктурне опремљености туристичких подручја Копаоника и Таре

У претходним одељцима овог рада приказане су опште карактеристике инфраструктурне опремљености планинских подручја Србије са посебним акцентом на планинска туристичког подручја, а затим је детаљно разматрана инфраструктурна опремљеност туристичких подручја Копаоника и Таре. У оквиру овог одељка се, на основу претходно изнетих карактеристика стања, врши упоредна анализа инфраструктурне опремљености туристичких подручја Копаоника и Таре по појединим инфраструктурним системима, уз поређење са општим карактеристикама инфраструктурне опремљености планинских подручја Србије, да би се затим извршило вредновање степена инфраструктурне опремљености коришћењем методе бодовања и дали одговарајући закључци.

У погледу опремљености **саобраћајном инфраструктуром** туристичких подручја Копаоника и Таре постоје одређене разлике у оквиру појединих подсистема саобраћаја, али и одређене сличности које су карактеристичне за већину планинских подручја у Србији.

Могућност коришћења ваздушног саобраћаја, и његова доступност у постојећем стању, са општом оценом да је на нивоу планинских подручја Србије неодговарајућа, је нешто повољнија за туристичко подручје Копаоника због мање удаљености од међународних аеродрома, али се очекује да убрзо, по унапређењу карактеристика аеродрома Поникве, сви туристички подцентри и локалитети на Тари добију могућност коришћења квалитетног аеродрома у изохрони од 30-45 минута, а имајући у виду да је аеродром Поникве ваздушна лука и за туристичке центре на Златибору и Мокрој Гори, може се очекивати његова већа искоришћеност у наредном периоду.

Железнички саобраћај у постојећем стању има већи значај за развој туризма на Тари него на Копаонику и то не само за превоз туриста до овог подручја (предности коришћења пруге Београд – Бар у односу на пругу Краљево – Косово Поље), већ и као врло битан део туристичке понуде у виду музејско-туристичке пруге уског колосека „Шарганска осмица”.

Путна мрежа и на подручју Копаоника и на подручју Таре има сличне карактеристике, односно сличне предности и недостатке, али и укупно гледано боље карактеристике него што је опште стање у оквиру планинских подручја Србије. Приступ до оба подручја могућ је релативно квалитетним саобраћајницама из више праваца што омогућава коришћење алтернатива у зимским условима када су могући застоји на појединим деоницама. Већи део саобраћајница регионалног ранга у оквиру оба подручја има одговарајуће техничко-експлоатационе карактеристике, док је мрежа локалних (општинских) путева у недовољно добром стању. Улична мрежа, сабирне и приступне саобраћајнице, као и изграђеност тротоара, паркинг простора и јавних гаража на подручју туристичких центара и подцентара у оквиру оба подручја није на одговарајућем нивоу, уз нешто повољније карактеристике стања у односу на остале, у туристичком подцентру на Сувом Рудишту на Копаонику.

Карактеристике **система водоснабдевања** на туристичком подручју Таре су доста повољније у односу на туристичко подручје Копаоника, пре свега због реализације већег дела регионалног система „Тарског водовода“ који са акумулације „Крушчица” која се налази на Белом Рзаву, омогућава квалитетно водоснабдевање више насеља и туристичких подцентара на Тари. Иако су последњих година учињени значајни напори на повећању квалитета водоснабдевања појединих делова туристичког подручја Копаоника, као и на изградњи акумулација за потребе обезбеђивања воде за систем вештачког оснежавања који је сада потпуно независан, укупно стање водоснабдевања на овом подручју није на потребном нивоу. Међутим и на Копаонику, а нарочито на Тари, опремљеност системима водоснабдевања је на значајно вишем нивоу у односу на опште стање водоснабдевања на планинским подручјима Србије које се, укупно гледано, може оценити као незадовољавајуће.

Системи одвођења отпадних вода нити у оквиру туристичког подручја Копаоника нити у оквиру туристичког подручја Таре нису организовани и решени на адекватан начин и директно утичу на загађење животне средине. У већем делу ових подручја није изграђен адекватан систем одвођења отпадних вода, а и тамо где у оквиру туристичких подцентара постоје канализациони системи и постројења за пречишћавање отпадних вода, због неодговарајућег одржавања и недовољног капацитета (Копаоник), односно немогућности коришћења у зимским условима (Копаоник и Тара), ова постројења нису у функцији у току целе године

или у зимским условима, тако да се и ту непречишћене или недовољно пречишћене отпадне воде директно испуштају у водотоке. Наведено стање у овој области је недопустиво и захтева хитну интервенцију, не само надлежних органа већ и јавности. Одвођење атмосферских вода са грађевинских и саобраћајних површина, такође ни у оквиру туристичких подцентара на Копаонику као ни на Тари, није решено на адекватан начин. Ипак, слично као и у области водоснабдевања, одвођење отпадних вода на овим подручјима је на вишем нивоу у односу на опште стање на планинским подручјима Србије, где у највећем делу не постоје никакви организовани облици одвођења отпадних вода.

Систем управљања отпадом је у последњих неколико година осетно унапређен и на подручју Копаоника и на подручју Таре, али још увек није на потребном нивоу. На Копаонику је пре свега унапређен начин и фреквенција прикупљања и одвоза комуналног отпада тако да се туристи сада ретко сусрећу са препуним контејнерима или тзв. „дивљим“ депонијама поред саобраћајница, али проблем и даље представља коришћење неусловних општинских депонија (поред Рашке, односно поред пута Брус – Александровац) где се отпад депонује без икаквог третмана, а које иако нису на туристичком подручју Копаоника, утичу на мању оцену општег стања овог система. Комунални отпад са подручја Таре, се одвози на најсавременију регионалну санитарну депонију „Дубоко“ код Ужица, која је међу првима такве врсте у Србији и која чини окосницу регионалног система управљања отпадом на подручју девет јединица локалне самоуправе на овом подручју. Међутим, проблеми се још увек јављају због немогућности надлежног комуналног предузећа да у оквиру разуђених и релативно удаљених туристичких подцентара и локалитета на подручју Таре одржи одговарајућу фреквенцију прикупљања и одвоза отпада, нарочито у зимским условима. За разлику од туристичких подручја Копаоника и Таре, опште стање на планинским подручјима Србије у погледу управљања отпадом је на врло ниском нивоу, односно организовано прикупљање, одвоз и депоновање отпада су више изузетак него правило, тако да су тзв. „дивље“ депоније честа и редовна појава, нарочито поред саобраћајница и водотокова.

Стање опремљености **системима снабдевања електричном енергијом** туристичких подручја Копаоника и Таре је на нешто вишем нивоу у односу на остале инфраструктурне системе, али и ту постоје одређени недостаци, нарочито у области коришћења обновљивих и/или алтернативних извора електричне

енергије. Предност Таре се огледа у постојању великих хидроенергетских капацитета у непосредном окружењу туристичког подручја (ХЕ и РХЕ „Бајина Башта“) који обезбеђују сигурно снабдевање електричном енергијом, али који истовремено због бројних преносних система далековода великог напонског нивоа визуелно оптерећују планински пејзаж, а у одређеној мери и електромагнетним зрачењем загађују животну средину. У оквиру система снабдевања електричном енергијом на Копаонику ради осигурања сигурности снабдевања обезбеђено је двострано напајање свих значајнијих трафостаница, што је врло значајно због могућих акцидената у току неповољних временских прилика у току зиме. Позитивна страна система снабдевања електричном енергијом у оквиру најзначајнијих туристичких подцентара и на Копаонику (Суво Рудиште) и на Тари (Калуђерске Баре) је то што су нисконапонска и мрежа далековода 10 kV већим делом постављене подземно, тако да нити визуелно нити просторно не оптерећују туристички комплекс. Опште стање опремљености планинских подручја Србије системима снабдевања електричном енергијом је такође на нешто вишем нивоу у односу на остале инфраструктурне системе на овим подручјима, али и даље има пуно недостатака тако да само делимично задовољава потребе корисника.

У оквиру туристичких подручја Копаоника и Таре не постоје изграђени **системи производње и коришћења топлотне енергије**, већ је загревање објеката засновано на појединачним изворима топлотне енергије, који користе различите врсте енергената (електрична енергија, течна горива, дрва, угаљ и сл.). Обновљиви извори енергије, попут сунчеве, енергије воде и ветра, или биогас се не користе за потребе загревања објеката. Сличан ситуација, и по питању загревања објеката и у области коришћења обновљивих извора енергије, је и на осталим планинским подручјима Србије.

Системи за дистрибуцију гаса нису расположиви на подручју Копаоника и Таре, нити у њиховом ближем окружењу. Националним акционим планом гасификације и Просторним планом Републике Србије планирана је изградња гасовода високог притиска преко Копаоника, што ће омогућити одговарајуће снабдевање гасом овог подручја, док се према планским документима рађеним за подручје Таре (ППППН „НП Тара“, 2010:180) гасоводна инфраструктура, у складу са условима надлежних предузећа, не планира на том подручју. Стање система за дистрибуцију гаса на планинским подручјима Србије, рачунајући и

остала планинска туристичка подручја, је такође незадовољавајуће јер осим појединих и ретких изузетака, гасоводна мрежа није развијена.

Укупно стање **система телекомуникационе инфраструктуре** у оквиру туристичког подручја Копаоника последњих година је значајно унапређено, и иако још увек није достигло потребан ниво, повољније је у односу на укупно стање ових система у оквиру туристичког подручја Таре где су последњих година системи телекомуникационе инфраструктуре делимично унапређени, али и даље постоји битно различит степен просторне и функционалне развијености појединих подсистема и мрежа, тако да је неопходна њихова модернизација, комплетирање и ширење према концентрисаним корисницима. И у осталим планинским подручјима Србије систем телекомуникација остварује константно побољшање, напредујући брже у односу на остале инфраструктурне системе, што се посебно примећује у појединим планинским туристичким центрима где се, на пример, покривеност мобилном телефонијом и интернетом приближава жељеном стању. Ипак, већина планинских подручја Србије, а нарочита она где туризам није развијен, још увек није телекомуникационо одговарајуће опремљена, односно опште стање опремљености планинских подручја Србије системима телекомуникационе инфраструктуре још увек није на задовољавајућем нивоу.

По опремљености **системима туристичке инфраструктуре**, односно према постојећој спортско-рекреативној понуди у простору, туристичко подручје Копаоника доминира, не само у односу на Тару већ и у односу на сва остала планинска туристичка подручја Србије. У оквиру зимске спортско-рекреативне понуде Копаоник има више уређених ски стаза и већи капацитет система вертикалног транспорта скијаша него сви остали значајнији планински туристички центри и места у Србији заједно. Поред тога, и летња туристичка понуда на Копаонику значајно је унапређена последњих година кроз уређење стаза за спуст планинским бициклима, изградњу инсталација боба на шинама, постављање зиплајна, тјубинга и др.). Ипак, у односу на планинске туристичке центре у земљама са вишим степеном развоја, Копаоник још увек заостаје у многим сегментима опремљености системима туристичке инфраструктуре (првенствено се то односи на летњу понуду), односно још увек је далеко од потребног нивоа опремљености. На Тари је зимска спортско-рекреативна понуда знатно мање развијена, док у оквиру летње понуде доминирају отворени спортски терени али и већи број обележених пешачких и планинарских стаза, по чему је

Тара у предности у односу на Копаоник, где је овај сегмент туристичке инфраструктуре донекле запостављен и поред изузетних природних услова за развој планинарства. Када се разматра опште стање опремљености планинских подручја Србије системима туристичке инфраструктуре, слично као и код осталих инфраструктурних система, оно је на нешто нижем нивоу него на туристичким подручјима Копаоника и Таре, односно може се закључити да није на задовољавајућем нивоу.

Имајући у виду у претходним одељцима приказано опште стање инфраструктурне опремљености планинских подручја Србије, а затим и стање инфраструктурне опремљености туристичких подручја Копаоника и Таре, као и њихову упоредну анализу приказану у овом одељку, врши се упоредни приказ и вредновање **степена инфраструктурне опремљености** наведених подручја методом бодовања тако што се за сваки од разматраних инфраструктурних система додељује 0, 1, 2, 3 или 4 бода на следећи начин:

- 0 бодова се додељује уколико одговарајући инфраструктурни систем није расположив на посматраном подручју;
- 1 бод се додељује уколико је одговарајући инфраструктурни систем расположив, али не задовољава потребе корисника и/или заштите животне средине;
- 2 бода се додељују уколико је одговарајући инфраструктурни систем расположив, а делимично задовољава потребе корисника и/или заштите животне средине;
- 3 бода се додељују уколико је одговарајући инфраструктурни систем расположив, и у већем делу задовољава потребе корисника и/или заштите животне средине;
- 4 бода се додељују уколико је одговарајући инфраструктурни систем расположив, и у потпуности задовољава потребе корисника и/или заштите животне средине;

Овде се мора имати у виду да су критеријуми на основу којих се одређује број бодова који се додељује одређеном подручју за опремљеност појединим инфраструктурним системима, субјективне природе, односно да су бодови додељени на основу личног става аутора а у складу са претходно анализираним стањем сваког од инфраструктурних система и њиховим међусобним поређењем у оквиру посматраних подручја, те стога овакав начин бодовања није универзалан

нити директно применљив на друга подручја или друге показатеље. Такође, недостатак оваквог начина вредновања представља изостављање тежинског коефицијента који би имао већу или мању вредност за поједине инфраструктурне системе који имају већи или мањи значај за развој и функционисање посматраних подручја, али како би и то био субјективан став аутора а не вредност добијена конкретним истраживањем, од примене оваквог начина вредновања се одустало.

Табела 3.20: Вредновање степена инфраструктурне опремљености туристичких подручја Копаоника и Таре и планинских подручја Србије

Посматрано подручје / **Системи инфраструктуре**	**Туристичко подручје Копаоника**	**Туристичко подручје Таре**	**Планинска подручја Србије** (општа оцена)
Саобраћајни системи	2	2	1
Системи водоснабдевања	2	3	1
Системи одвођења отпадних вода	1	1	0
Системи управљања отпадом	2	2	1
Системи снабдевања електричном енергијом	3	3	2
Системи производње и коришћења топлотне енергије	0	0	0
Системи за дистрибуцију гаса	0	0	0
Системи телекомуникационе инфраструктуре	3	2	1
Системи туристичке инфраструктуре	3	2	1
Укупно:	**16**	**15**	**7**
Просечан број бодова:	**1,77**	**1,66**	**0,77**
Ранг:	**1.**	**2.**	**3.**

Резултати вредновања степена инфраструктурне опремљености туристичких подручја Копаоника и Таре и планинских подручја Србије, показују да највећи ранг има туристичко подручје Копаоника са укупно 16 бодова, на другом месту је туристичко подручје Таре са 15 бодова, док је опште стање инфраструктурне опремљености планинских подручја Србије далеко иза ова два планинска туристичка подручја са укупно 7 бодова. Међутим, ако се има у виду

да је укупан могући број бодова који се може доделити овом методом бодовања 36, односно да просечан број бодова по појединачном систему инфраструктуре за Копаоник износи 1,77 а за Тару 1,66 бодова, што према постављеним критеријума показује да је инфраструктурна опремљеност ових подручја између оцене да не задовољава и оцене да делимично задовољава потребе корисника и/или заштите животне средине, долази се до закључка да укупна опремљеност системима инфраструктуре и туристичког подручја Копаоника и туристичког подручја Таре још увек више представља недостатак него предност у погледу могућности за развој планинског туризма на овим подручјима.

3.3. Однос развоја планинског туризма и инфраструктурне опремљености планинских подручја

На основу претходно разматраних карактеристика историјата, актуелног стања и тенденција развоја планинског туризма у Европи и свету, као и у земљама у окружењу, историјата, фаза развоја и актуелног стања развоја планинског туризма у Србији, као и стања инфраструктурне опремљености планинских подручја Србије, са посебним акцентом на туристичка подручја Копаоника и Таре, у овом одељку се прво приказују основне разлике у просторном развоју планинског туризма у Србији у односу на принципе и циљеве развоја планинског туризма у земљама са вишим степеном развоја, да би се у закључку формулисале основне карактеристике односа развоја планинског туризма и инфраструктурне опремљености планинских подручја Србије.

Иако су од стране актуелних субјекта развоја планинског туризма у Србији, међу којима су најзначајнији ресор туризма са припадајућим предузећима и службама на националном нивоу, али и надлежни ресори и јавна предузећа и установе на нивоу јединица локалне самоуправе на чијој територији се налазе планинска туристичка подручја, формално прихваћени општи принципи и циљеви одрживог просторног развоја развијене западне Европе, они нису у потпуности садржани ни у законској регулативи, а још мање у пракси, тако да се могу констатовати битне разлике у просторном развоју планинског туризма у Србији у односу на принципе и циљеве развоја планинског туризма у земљама са вишим степеном развоја (Дабић Д., 2011:258-259), а које се састоје у следећем:

– Уместо регионализације и диференцијације планиниских (и других) туристичких подручја по једнозначним критеријумима природних вредности и

туристичких потенцијала у јавним националним планским документима, оријентација је и у законској регулативи и у стратешким документима из области туризма на дискретну компетенцију Владе Републике Србије и ресора туризма да појединачно утврђују приоритетне туристичке просторе[249], чији ће развој финансирати, чиме се ограничавају целовито, умрежено и континуално управљање просторним развојем дестинација у Србији, усклађивање заштите и развоја, као и мултифункционалне прекограничне сарадње. Поред тога планински и други туристички региони глобално су картирани на националном нивоу само у Просторном плану Републике Србије (2010).

– Уместо комплексног физичког и функцијског зонирања планинских туристичких намена у компромису заштите природе, туризма и локалних комплементарних активности, као и уређења планинске територије у оптималној функцији свих тих намена, претежу једнострани критеријуми економске оправданости туристичких пројеката, са високим степеном изграђености погодних (равних) локација за супраструктуру и оближњих косих терена за скијалишта, претежно на пренамењеном државном земљишту, уз недовољно уважавање заштите природе и недовољно уређивање територије за презентацију природних вредности, дисперзну туристичку понуду у простору и функционисање јавних и приватних комплементарних активности.

– Уместо изградње крупне саобраћајне и техничке инфраструктуре као целовитих система у функцији туризма, локалних заједница, комплементарних активности, међурегионалног и прекограничног повезивања, уз примену економичних решења која најмање угрожавају планинску природу, оријентација је на инфраструктуру доминантно за потребе туризма, још увек искључиво са јефтинијим друмским приступима а без изградње нових и савременијих саобраћајница и потпуним запостављањем железнице и ваздушног саобраћаја, са енергетским снабдевањем доминантно електричном енергијом или евентуално течним горивима а без гасификације планинских туристичких подручја и коришћења обновљивих извора енергије, доминантно локалним а не регионалним системима водоснабдевања, са системима одвођења отпадних вода који више утичу на загађење уместо на заштиту животне средине, итд.

[249] Да овакав развојни концепт није одговарајући, показало се одмах по промени владајућих структура у ресору туризма у току 2013. године када се на основу административних одлука једнострано обуставило улагање у све „државне“ пројекте развоја туризма, због чега ће се у наредном периоду сигурно јавити озбиљни проблеми у овој области.

– Уместо организовања мреже планинских традиционалних насеља, нарочито на оним подручјима где су још увек у одређеној мери витална, заједно са новим туристичким центрима и местима, укљученим у систем центара са услугама јавних служби, сервиса и спортско-рекреативних садржаја, оријентација је на аутономне туристичке садржаје, без обавезе или подстицаја сарадње са локалним насељима и регионалним центрима, а пре свега у погледу сеоског туризма, комплементарних активности, јавних служби и др.

– Уместо умерене концентрисане изградње на планини, са предностима пословног профита, заштите природе, рационалне изградње и инфраструктурног опремања, заштите од елементарних непогода и др., оријентација је на концентрисану изградњу великог обима који превазилази уобичајене норме за европске планине, чиме се губи већина наведених предности, уз недовољно уважавање значаја опремања комуналном инфраструктуром за заштиту планинске природе, посебно у погледу одвођења и пречишћавања отпадних вода, извора топлотне енергије, прикупљања и депоновања отпада и др.

– Уместо поштовања традиционалне архитектуре и насељских амбијената, као и примене њихових добрих узора у реконструкцији и новоградњи туристичке супраструктуре, уз уклапање у природни предео и културно наслеђе, грађевинску и енергетску рационалност, коришћење обновљивих извора енергије и сл., изградња се препушта претежно укусу инвеститора или непровереним страним узорима тако да најчешће резултира неаутентичношћу, шаренилом, одударањем од природног окружења и недовољном рационалношћу.

– Уместо изградње скијалишта искључиво на високим ски-стадионима, где се, уз помоћ опреме за вештачки снег, дугорочније могу елиминисати утицаји климатских промена, још увек се граде релативно ниска скијалишта непосредно уз смештајне капацитете где је учинак система за вештачко оснежавање на ниском нивоу, а по непримереном узору на високе алпске центре треће генерације.

– Уместо паралелног развоја летње понуде у центру и ширем простору ради омогућавања целогодишње сезоне (спотрски паркови, голф и др.), ови садржаји се и даље запостављају, чинећи летњу сезону на планинама мање привлачном и релативно неуспешном.

Имајући у виду претходно изнето, основне карактеристике **односа развоја планинског туризма и инфраструктурне опремљености планинских подручја Србије**, могу се сажети у следећем:

- У оквиру планинских подручја Србије где је развој туризма достигао највиши ниво уочава се значајан несклад између изграђености простора туристичким (смештајним, угоститељским и сл.) капацитетима и инфраструктурне опремљености ових подручја, која је на значајно нижем нивоу од потребне. Међутим, и поред наведених недостатака, инфраструктурна опремљеност ових подручја је на значајно вишем нивоу у односу на остала планинска подручја Србије.

- У оквиру планинских подручја Србије где је развој туризма у почетним фазама, јавља се недостатак туристичких капацитета, а развој и опремљеност инфраструктурним системима не прати ни тренутне потребе, односно поново се праве грешке које су већ уочене у оквиру туристичких центара који су превазишли почетну фазу развоја. У оквиру ових подручја, као и у оквиру планинских подручја Србије где није започет развој туризма, а препознати су одговарајући развојни потенцијали, иако је доносиоцима одлука јасна улога и значај инфраструктурних система (активирање простора, подстицање и усмеравање развоја, дистрибуција активности у простору, интеграција простора и корисника, итд.), не чине се довољни напори да се ова подручја опреме одговарајућом инфраструктуром која представља претпоставку сваког даљег развоја.

- Институционална координација у усмеравању развоја планинских туристичких подручја Србије је запостављена на свим нивоима, због чега нема или је на ниском нивоу и координација у инфраструктурном опремању ових подручја, тако да се јављају проблеми у оквиру координације локалних са регионалним и националним инфраструктурним системима, а затим и међусобна неусклађеност развоја инфраструктурних система у простору и времену.

- Бесправна изградња у свим својим видовима[250], као још једна последица запостављања институционалне координације у усмеравању развоја, присутна је у свим планинским туристичким подручјима Србије, причињавајући немерљиве и врло тешко отклоњиве штете по даљи развој ових подручја пре свега због

[250] Посебно велики проблем у овој области чини тзв. „легална непланска изградња“ која настаје када јединице локалне самоуправе кроз доношење планских докумената у својој надлежности за поједине већ бесправно изграђене локалитете па чак и насеља, уводе ове објекте у легалне токове, али и омогућавају изградњу нових објеката на овим подручјима, уз врло мало посвећивања пажње могућностима за адекватно опремање ових подручја потребном инфраструктуром, често очекујући да ће опремање да се изврши од стране државе или управљача оближњих туристичких центара. Поред тога, нова законска решења (Закон о легализацији, 2013) која омогућавају да се већина нелегално изграђених објеката уведу у легалне токове допринеће стварању још већих проблема у овој области.

повећаног и непланираног утицаја на природне ресурсе, и посебно стварајући значајне проблеме због преоптерећења саобраћаја, техничке и туристичке инфраструктуре и јавних садржаја који су планирани и програмирани за одређен капацитет центара а који се због непланске изградње значајно премашује.

- Неуспостављање адекватне спреге развоја планинског туризма са локалном заједницом и њеним активностима, између осталог условљено је и неадекватним инфраструктурним опремањем сеоских насеља у окружењу планинских туристичких центара и места, која су по овом питању врло често потпуно запостављена, тако да планински туризам не делује као интегратор и генератор развоја шире локалне заједнице.

- У концепту интензивне изградње планинских центара који је заступљен последњих година у Србији, према заштити природе заузима се знатно либералнији став него што то захтевају услови заштите проглашених природних добара. Када се томе дода постојећа неодговарајућа опремљеност инфраструктурним системима који имају значајан утицај на природне ресурсе на овим подручјима, као и досадашња пракса у Србији да је изградња инфраструктуре последица а не услов развоја туристичких капацитета, може се очекивати даља деградација природних ресурса у планинским подручјима, а што ће опет имати негативну узрочно-последичну везу са даљим развојем планинског туризма.

- Као добар покушај и делимично позитиван однос[251] развоја планинског туризма и инфраструктурне опремљености планинских подручја могу се прихватити активности државе Србије која је последњих година на иницијативу ресора економије, регионалног развоја и туризма значајну пажњу усмерила на развој планинског туризма, и то пре свега кроз финансирање изградње туристичке инфраструктуре кроз активности ЈП „Скијалишта Србије“ на Копаонику, Златибору, Старој Планини, Дивчибарама, итд., затим кроз унапређење крупне саобраћајне и техничке инфраструктуре, па чак и кроз иницијалну изградњу првих капацитета комерцијалног смештаја.

[251] Делимично позитиван однос јер је остварена само делимична међусобна координација и сарадња између државних институција из области развоја туризма, области заштите природе, институција јединица локалних самоуправа задужених за инфраструктурне системе и земљиште, као и већих управљача смештајним капацитетима на овим подручјима, што је резултирало некоординисаним и неодговарајућим развојем појединих инфраструктурних система локалног или секундарног карактера.

4. ПЛАНИРАЊЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ У ФУНКЦИЈИ РАЗВОЈА ПЛАНИНСКОГ ТУРИЗМА У СТРАТЕШКИМ И ПЛАНСКИМ ДОКУМЕНТИМА У СРБИЈИ

4.1. Стратешки и плански документи на националном нивоу

У оквиру овог поглавља разматрају се актуелни национални стратешки и плански документи релевантни за развој планинског туризма, односно национални стратешки документи који имају највећи значај за планирање инфраструктуре у функцији развоја планинског туризма. У том смислу, прво се разматра место и улога планинског туризма у оквиру Стратегије развоја туризма Републике Србије (2006), затим се у оквиру анализе Просторног плана Републике Србије (2010) разматра место и улога планирања просторног развоја планинског туризма као и планирање најзначајнијих инфраструктурних система који утичу на развој планинских подручја, да би се на крају размотриле релевантне националне секторске стратегије из области инфраструктурних система као и њихов утицај на развој планинског туризма и планинских подручја у Србији.

4.1.1. Стратегија развоја туризма Републике Србије

Правни основ за израду Стратегије развоја туризма Републике Србије данас чине Закон о туризму[252] из 2009. године и Правилник о начину израде планских докумената, као и студије оправданости за проглашење туристичког простора[253] из 2011. године[254]. Међутим, још увек важећа Стратегија развоја туризма Републике Србије[255] донета је 2006. године као секторски мастер план функцијско-економског развоја туризма са временским хоризонтом до 2015. године, тако да са наведеним прописима није у свему усклађена, али је несумњиво послужила као њихова основа (Дабић Д., 2011:493).

[252] Закон о туризму („Сл. гласник РС“, бр. 36/2009, 88/2010 и 93/2012).

[253] Правилник о начину израде планских докумената, као и студије оправданости за проглашење туристичког простора („Сл. гласник РС“, бр. 58/2011).

[254] Више о законодавном оквиру планирања развоја туристичких подручја видети је у посебном одељку овог рада који разматра ту област.

[255] Стратегија развоја туризма Републике Србије („Сл. гласник РС“, бр. 91/2006).

Како је у њеном уводном делу наведено, Стратегија је израђена „применом методологије израде мастер планова туризма Horwath International-a са седиштем у Њујорку“ и садржи: опис постојећег стања у туризму Републике Србије, могућности развоја туризма у Републици Србији у односу на кретања у светском туризму, опис развојних инструмената конкурентских земаља, стратешке предности и недостатке туризма Републике Србије, циљеве развоја туризма Републике Србије, визију туризма Републике Србије, стратешко туристичко позиционирање Републике Србије, избор приоритетних српских туристичких производа, туристичко структурирање Републике Србије, модел раста, предуслове за ефикасну политику развоја туризма Републике Србије, план конкурентности, инвестициону стратегију и план потребних улагања и маркетинг план.

Према доносиоцу, „очекивани резултати примене Стратегије су постизање повећања конкурентности српског туризма, повећање девизног прилива, домаћег туристичког промета, као и раст запослености путем туризма, у циљу трансформације Републике Србије у конкурентну туристичку дестинацију“.

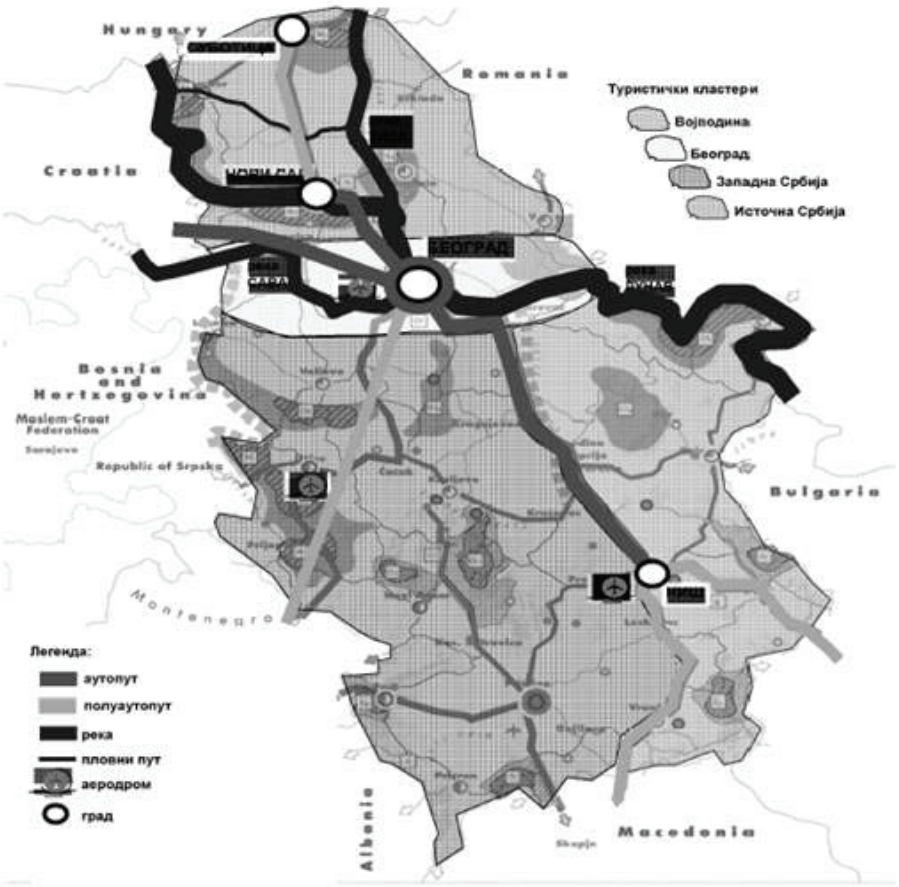
Циљеви развоја туризма и интереси Републике Србије у туризму према Стратегији су: подстицање привредног раста, запошљавања и квалитета живота становника путем развоја иностраног туризма – поставља се питање зашто је у оквиру овог циља занемарен развој домаћег туризма који се нигде у свету не запоставља; обезбеђење развоја сопствене позитивне међународне слике; обезбеђење дугорочне заштите и интегрисаног управљања природним и културним ресурсима, што је у интересу одрживог развоја туризма; обезбеђење међународних стандарда квалитета заштите туристичких потрошача сагласно савременој европској пракси. Овако наведени, циљеви развоја туризма су дати уопштено и могу се применити на сваку земљу која је на сличном нивоу економског или туристичког развоја као Србија. Поред тога, циљеви су и некомплетни јер не обухватају ни сва економска питања којима се Стратегија бави, а поготово не обухватају социјална, културна, еколошка и питања просторног развоја која су од значаја за развој туризма.

Стратегијом је утврђено да су за Републику Србију посебно интересантни следећи туристички производи: градски одмор; кружна путовања ("Touring"); пословни туризам + MICE; здравствени туризам ("Spa/wellness"); планине и језера ("Mountain and Lake Holidays"); наутика; догађаји ("Events"); рурални туризам; специјални интереси. Дакле, планински туризам као посебан туристички производ односно вид туризма у стратегији се не разматра. За туристички производ

„планине и језера“ се наводи да је то „тренутно слабо развијен туристички производ, који има велики развојни потенцијал“, те да „у оквиру развојног модела треба развити кластер од десетак интегрисаних планинских зимско-летњих дестинација у областима Западне и Источне Србије, односно неколико атрактивних језерских дестинација (уз Палић) погодних за дугорочни туристичко-рекреативни развој“. Иако „планине и језера“ јесу пожељан туристички производ, посебно за летњу сезону, ипак се може констатовати да су језера због своје релативно мале заступљености и величине од мањег значаја од планина Србије, а за које су опет значајније бројне термалне бање у њиховој подгорини које могу да се искористе за целогодишњу туристичку понуду. Даље се за овај туристички производ наводи да „развојни модел подразумева интернационални приступ планирању и управљању пројектима, као и интернационално финансирање кључне инфраструктуре и супраструктуре“ (није јасно зашто се инсистира на интернационалном финансирању кључне инфраструктуре, мада није најјасније и на коју инфраструктуру се мисли, јер је познато да су оваква улагања врло ретка и да је изградња кључне инфраструктуре најчешће „домаћа“ обавеза), као и да је „у исто време потребно да се омогући локално запошљавање и финансирање развоја малог и средњег предузетништва“ (циљ је одговарајући али је опет дат уопштено и може се применити такорећи на било коју област или делатност).

У оквиру туристичког структурирања Републике Србије (поглавље бр. 10) на основу, како је наведено у Стратегији, концентрације различитих типова ресурса у појединим деловима земље, Србија је подељена на 4 кластера: Војводина; Београд; Западна Србија са Косовом и Метохијом; Источна Србија. Диференцирано позиционирање појединих кластера са предлогом туристичких области (графички прилог „Предлог туристичких области Републике Србије“), као и кључни елементи сваког од четири дефинисана кластера дати су у посебним прилозима. Када су у питању планинска туристичка подручја оваква кластерска подела није у потпуности адекватна јер су централна Србија, западна Србија и Косово и Метохија неодговарајуће спојене у једну целину (уместо у три целине), док кластер Београда не обухвата све перипанонске планине које му туристички гравитирају, тако да су се, на пример, Дивчибаре и Шар планина нашле у истом кластеру, и чак су у оквиру ресурсне и атракционе основе туристичке области Западна Србија са Косовом и Метохијом, написани један до

другог[256]. Поред тога у оквиру туристичког структурирања у Стратегији нису издвојене планинске и друге постојеће и потенцијалне туристичке дестинације/региони, већ су наведени само приоритети са типом и врстом развојних пројеката.



Карта 4.1: Предлог туристичких области Републике Србије
(Извор: Стратегија развоја туризма Републике Србије, 2006)

У оквиру дела Стратегије који се односи на предуслове за ефикасну политику развоја туризма Републике Србије дају се „само неки задаци/пројекти који логично произлазе из спроведене SWOT анализе по појединим подручјима туристичког система Републике Србије“, међу којима се за област инфраструктуре и саобраћаја наводи да је неопходно: „укључити интересе и приоритете туризма на све нивое планирања и финансирања Владе у области велике инфраструктуре; посебним фондовима (или другим облицима

[256] Стратегија развоја туризма Републике Србије (2006), Прилог 5

финансирања) обезбедити финансирање комуналне и туристичке инфраструктуре у наслеђеним туристичким дестинацијама како би се подстакле нове инвестиције у туризам; обезбедити финансирање за прибављање иновативних решења у информационим и комуникационим технологијама; обезбедити приступ нискобуџетним авиопревозницима; створити или рехабилитовати властиту авио чартер компанију; створити или пронаћи иностраног оператора за речни бизнис; поставити целокупан систем туристичке сигнализације; олакшати царинске и полицијске формалности и контролу; обезбедити базичну инфраструктуру за потребе програма српских догађања.“ Иако сигурно не обухвата све потребне задатке/пројекте на унапређењу инфраструктурних система који су од значаја за развој туризма, позитивно је што се у Стратегији дотиче пробламатика развоја инфраструктуре, али је опет нејасно да ли се у оквиру дела Стратегије који се односи на процењене висине потребних улагања у туристички сектор Републике Србије до 2015. године (тачка б у оквиру Прилога 10) назначена средства односе само на улагања у процењен број смештајних јединица у које ће се инвестирати до 2015. године (тачка а у оквиру Прилога 10) или се односе и на потребна улагања у инфраструктурне системе (без којих планирани смештајни капацитети не могу функционисати), и ако се односе на инфраструктуру да ли обухватају и крупну (националну, магистралну) инфраструктуру која је неопходна да би се омогућило инфраструктурно опремање појединих туристичких подручја.

У Стратегији се даје предлог инвестиционих пројеката према кључним српским туристичким кластерима састављен на основу увида у потенцијале наслеђених и отварања нових могућих туристичких дестинација у Републици Србији. Ови предлози пројеката су, како је то наведено у Стратегији, „презентовани само на нивоу грубих индикација, јер само ретки од њих су дошли до фазе елаборације и тржишно програмских разрада, које могу послужити за прецизније оцене о њиховом економском и инвестиционом потенцијалу“. Пројекти су евалуирани у односу на њихову аутономну тржишну атрактивност, потенцијал у привлачењу страног капитала, односно достигнути ниво припремљености, на основу чега су рангирани у четири развојна приоритета. Када су у питању планинска туристичка подручја, I приоритет имају Тара-Дрина (интегрални дестинацијски пројекат) и Стара планина (развој неколико

планинских ризорта)[257], у II приоритету су Златибор-Златар (интегрални субрегионални пројекат), Голија (развој дестинације и ризорта), Дивчибаре (реструктурирање и рехабилитација) и Власинско језеро (развој дестинације и ризорта)[258], III приоритет имају Фрушка гора (рехабилитација простора националног парка, Мокра гора-Тутин (развој дестинације и ризорта), Бесна Кобила-Првонек (развој дестинације и ризорта) и Стиг-Кучајске планине-Бељаница (развој неколико планинских резорта)[259], док је у IV приоритету Авала (тематски парк)[260]. Дакле, од укупно 22 предложена инвестициона пројекта чак 11 се односи на планинска туристичка подручја, што указује на значај који планински туризам има за Србију, иако то није јасно назначено у основним деловима Стратегије односно у укупном односу Стратегије према развоју планинског туризма. Чини се да је основни недостатак овако утврђених развојних приоритета, непознаница на основу којих критеријума је извршен избор дестинација односно пројеката који су рангирани, односно зашто су баш наведене дестинације изабране за рангирање (сигурно да у Србији има значајнијих дестинација за државну подршку од Ченте, Авале или Великог Градишта), а што је довело до неуједначености и неупоредивости приоритета изабраних инвестиционих пројеката.

На основу претходно изнетог, а имајући у виду да осим што је временски хоризонт важеће Стратегије развоја туризма Републике Србије на истеку (2015. година), овај документ има и одређених недостатака, може се закључити да је неопходно што пре ући у процедуру измене постојеће или израду нове Стратегије у складу са важећим прописима који регулишу ову област, као и у складу са другим стратешким, развојним и планским документима који су од значаја за њену израду. У том смислу, посебно се поставља питање међусобне надређености и/или усклађености Стратегије развоја туризма са другим секторским стратегијама, као и са Просторним планом Републике Србије. По појединим тумачењима Закона о туризму, у оквиру кога је одређено да се Стратегија између

[257] Остали пројекти I приоритета су Београд на рекама (пројекат урбане рехабилитације) и Петроварадинска тврђава (реструктурирање и рехабилитација).

[258] Остали пројекти II приоритета су Велико Градиште (развој дестинације и ризорта), Палић-Лудаш (реструктурирање и рехабилитација) и Гуча (пројекат управљања дестинацијом).

[259] Остали пројекти III приоритета су Ђердапска клисура (пројекат заштите и привређивања), Чента (интегрални панонски ризорт), 101+1 салаш (субрегионални развојни пројекат), Горње Подунавље (интегрални дестинацијски пројекат) и Соко Бања (рехабилитација и управљање дестинацијом).

[260] Пројекат IV приоритета је и Ниш-Феликс Ромулиана (обнова и туристичка интерпретација).

осталог реализује и путем просторних и урбанистичких планова израђених и донетих у складу са законом, Стратегија развоја туризма је надређена односно представља услов за израду просторних планова. Међутим, Просторни план Републике Србије као интегрални стратешки документ од највишег значаја за државу не може бити условљен свим решењима дефинисаним у Стратегији развоја туризма, која је пре свега секторски мастер план доминантно економског карактера, тако да најчешће укључује само оне одредбе Стратегије које је могуће ускладити са осталим планским решењима. Оптимално би било да ова два документа буду међусобно у целини усклађена, што подразумева њихову заједничку/истовремену израду и доношење, што је у пракси тешко изводиво.

4.1.2. Просторни план Републике Србије

Основу за планирање просторног развоја туризма у Просторном плану Републике Србије[261] (ППРС) представљала је експертиза „Организација и уређење туристичких подручја Србије“ (2009) чији саставни део чини и тематска карта „Просторно-функционално структурирање туристичких простора Србије“. План просторног развоја туризма у оквиру ППРС приказан је у посебном одељку „Просторни развој туризма и однос према заштити“, а краће одредбе о туризму садржане су и у другим деловима Плана, док се у оквиру графичког дела Плана на просторни развој туризма односи референтна карта 5 „Туризам и заштита животне средине, природног и културног наслеђа“.

У оквиру поглавља Плана о општој оцени стања (глава I., поглавље 2.) у SWOT анализи просторног развоја Републике Србије, као најзначајније за туризам су издвојене следеће одреднице:

- Снаге (потенцијали): Географско-саобраћајни положај Републике Србије хидрогеолошко богатство, пловне реке и хидроакумулације, рељеф погодан за развој туризма и др, заштићена природна добра, туристичка традиција, етно-културно-историјско и верско наслеђе и др, као изузетни туристички ресурси и мотиви;

- Слабости (ограничења): Недовољни капацитети туристичког смештаја, појаве непланске изградње, некомплетна и неусаглашена планска регулатива туристичких дестинација, недовољна опремљеност инфраструктуром и

[261] Закон о Просторном плану Републике Србије од 2010. до 2020. године („Сл. гласник РС“, бр. 88/2010).

садржајима јавних служби и услуга, недостатак реалних локалних визија развоја и кластерског удруживања у туризму, недостатак професионално обликованих туристичких производа за међународну комерцијализацију, недостатак националног туристичког бренда и свести о Републици Србији као дестинацији на међународном тржишту;

- Могућности (шансе): Одрживи развој, укључивање локалног становништва у програме развоја итд, и заштита делова планинских подручја, развој квалитетног целогодишњег туризма и пратећих активности, еко-пољопривреда; Туристичка регионализација/кластеризација простора Републике Србије, уз установљење туристичких дестинација и рангирање по приоритетима унапређење туристичког смештаја по међународним стандардима квалитета, доступност европских фондова и интерес иностраног капитала за развој туризма;

- Претње: Девастација и губљење одређених простора за туристички развој услед угрожавања природе и животне средине, запуштање етно-наслеђа села и културних добара, недовољна регионална интеграција туристичке понуде, недостатак менаџерског кадра и информатике за унапређење смештајних капацитета, запостављање домаће науке и струке у туризму, уз претежно ослањање на стране експерте.

У оквиру наведених одредница SWOT анализе као најзначајније за тематику овог рада, посебно наглашавамо уочену слабост (ограничење) - недовољна опремљеност (туристичких подручја) инфраструктуром и садржајима јавних служби и услуга.

Посебан значај за развој планинских подручја Србије, а у оквиру њих и за развој планинског туризма, има одељак 1.1.4. Високопланинска подручја (у оквиру главе V. Просторни развој Републике Србије 2010–2014–2020.) у коме се наводи да „захваљујући својим природно-еколошким својствима, предеоним квалитетима, гео и биодиверзитету, као и развојним потенцијалима, пре свега за туризам, високопланинска подручја представљају драгоцене ресурсе Републике Србије“. У оквиру овог одељка посебно су издвојена и назначена високопланинска подручја са средње планинским окружењем од националног значаја, наведени су њихови основни проблеми (од којих су за тематику овог рада најзначајније констатације да „није изграђена комунална и сва друга инфраструктура“, односно да постоји „изражен несклад између изграђености туристичких капацитета и инфраструктурне опремљености у развојно активираним подручјима“), дефинисани основни и оперативни циљеви

просторног развоја, дата полазишта и концепција просторног развоја (од којих је за тематику овог рада најзначајнија „условљеност конкурентности планинских подручја квалитетом природних ресурса и вредности, положајем, и побољшањем саобраћајне доступности и повезаности са окружењем и развојем и умрежавањем одговарајућих инфраструктурних система и јавних сервиса“), дефинисани стратешки приоритети развоја и заштите до 2014. године (Копаоник, Голија, Стара планина, Власина – Крајиште, Тара – Дрина)[262], као и основне мере и инструменти за подстицање развоја, уређења, заштите и коришћење. Овај део ППРС указује (Дабић Д., 2011:488) на могућности укупног демографског, социјалног, привредног и културног развоја планинских подручја Србије кроз интегрисани развој туризма и комплементарних делатности (пољопривреда, саобраћај и др. инфраструктура, јавне службе, итд.), уз заштиту природне и културне баштине, сарадњу са окружењем и др.

Као што је већ наведено, за развој туризма у Србији најзначајнији део ППРС представља одељак 3.1.5. Просторни развој туризма и однос према заштити (у оквиру главе V. Просторни развој Републике Србије 2010–2014–2020., поглавље 3. Одрживи развој економије, транспорта и инфраструктуре).

Имајући у виду тематику овог рада, посебна пажња у оквиру анализе овог дела Плана посвећена је планинском туризму и утицају инфраструктуре на његов развој. У том смислу, у оквиру оцене стања и проблема најзначајније констатације су: „веома је низак степен искоришћености капацитета смештаја, далеко испод границе рентабилности од 60% (најнижи у бањским и планинским местима); незадовољавајућа је саобраћајна доступност и опремљеност туристичких простора туристичком и комуналном инфраструктуром, што посебно успорава развој планинских туристичких места; релативно скромна туристичка изградња није изазвала велике колизије са заштитом природе, сем на неким локалитетима у заштићеним природним добрима (посебно у НП Копаоник), што је условило потребу за преузимањем хитних мера санације; афирмисане дестинације су Копаоник, Златибор, Тара и др., а главни правци остварених туристичких кретања су европски путни коридори и Дунав“.

[262] Наведени приоритети су усклађени са приоритетима међу планинским туристичким дестинацијама у делу ППРС о просторном развоју туризма (осим делимично Голије која није у приоритетима просторног развоја туризма до 2014. године али је наведена у оквиру примарних туристичких дестинација са комплетном целогодишњом понудом), али се само делимично поклапају са приоритетима датим у Стратегији развоја туризма Републике Србије, где се Копаоник и Власина – Карајиште и не помињу.

У оквиру дефинисаног основног и оперативних циљева, најзначајнији су: „изградња туристичке инфраструктуре, унапређење путног, железничког и пловног саобраћаја; обезбеђење нискобуџетних и чартер авиопревозника; унутрашње повезивање туристичких дестинација туристичким путевима; унапређење система туристичке сигнализације; унапређење водопривреде и енергетике за потребе туризма; увођење иновативних решења у информационим и комуникационим технологијама; усклађивање инфраструктуре, јавних служби, услуга, рекреације и спорта са истовременим потребама сталних становника и туриста“.[263]

У оквиру концепције развоја, како је у Плану наведено, планински туризам (на високим планинама, на средњим и ниским планинама) је поред осталих осам, један од релевантних туристичких производа према социо-економским, просторно-еколошким и културним приликама у Републици Србији.

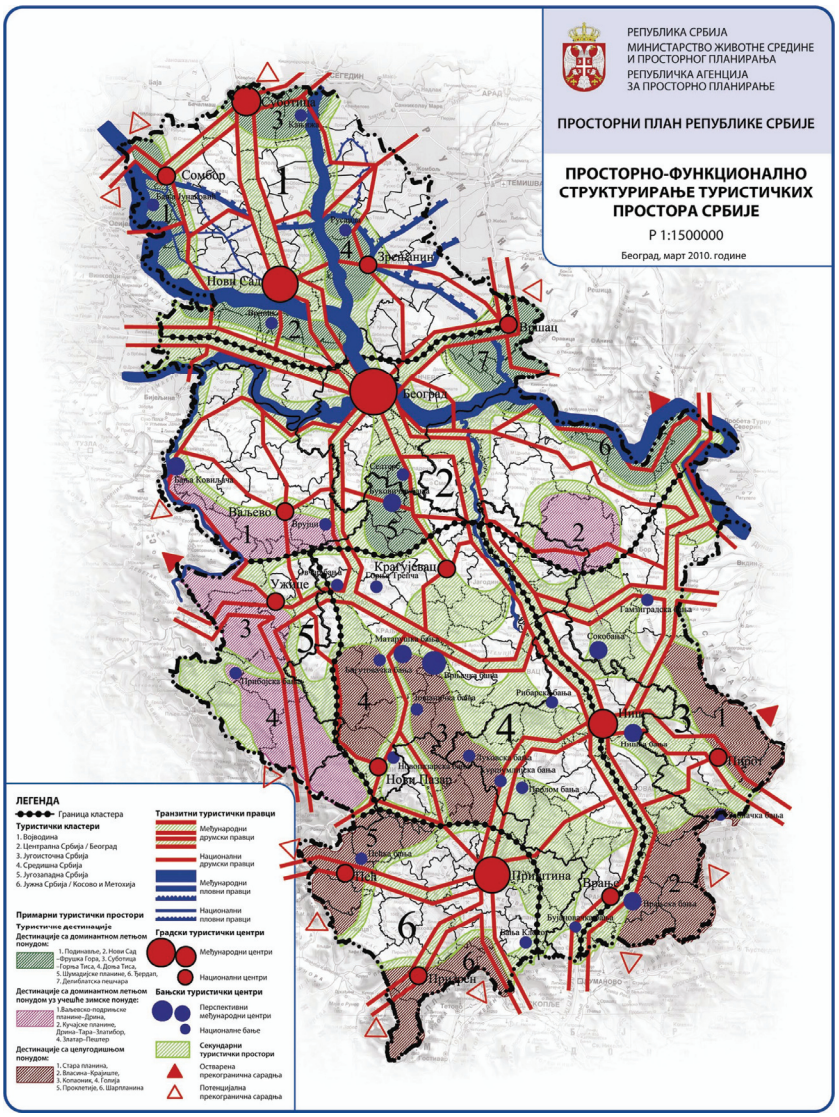
Просторно функционално структурисање територије Републике Србије за развој туризма у ППРС обухвата: туристичке кластере Републике Србије, туристичке просторе Републике Србије, издвајање примарних туристичких дестинација, издвајање touring туристичких праваца, издвајање градова међународног туристичког значаја, и издвајање бањских туристичких центара према значају, док посебно издвајање планинских туристичких подручја/дестинација није вршено. За овај део одељка Плана интересантно је да је на захтев ресора туризма (Дабић Д., 2011:488) уместо претходно предложене поделе на шест зона туристичких кластера[264] (Војводина, Централна Србија/Београд, Југоисточна Србија, Средишна Србија, Југозападна Србија, Јужна Србија/Косово и Метохија), усвојена подела на пет зона туристичких кластера (АП Војводина, Београд, југоисточна Србија, средишња и западна Србија, АП Косово и Метохија), а приближно административној подели Србије на пет статистичких региона одређених Законом о регионалном развоју[265], што је са становишта развоја планинског туризма чини се нешто неповољније у односу на првобитно предложену поделу на шест зона туристичких кластера. Издвајање

[263] Оволики број оперативних циљева који се односе на инфраструктуру само потврђује већ више пута констатовану неодговарајућу опремљеност (планинских) туристичких подручја инфраструктурним системима.

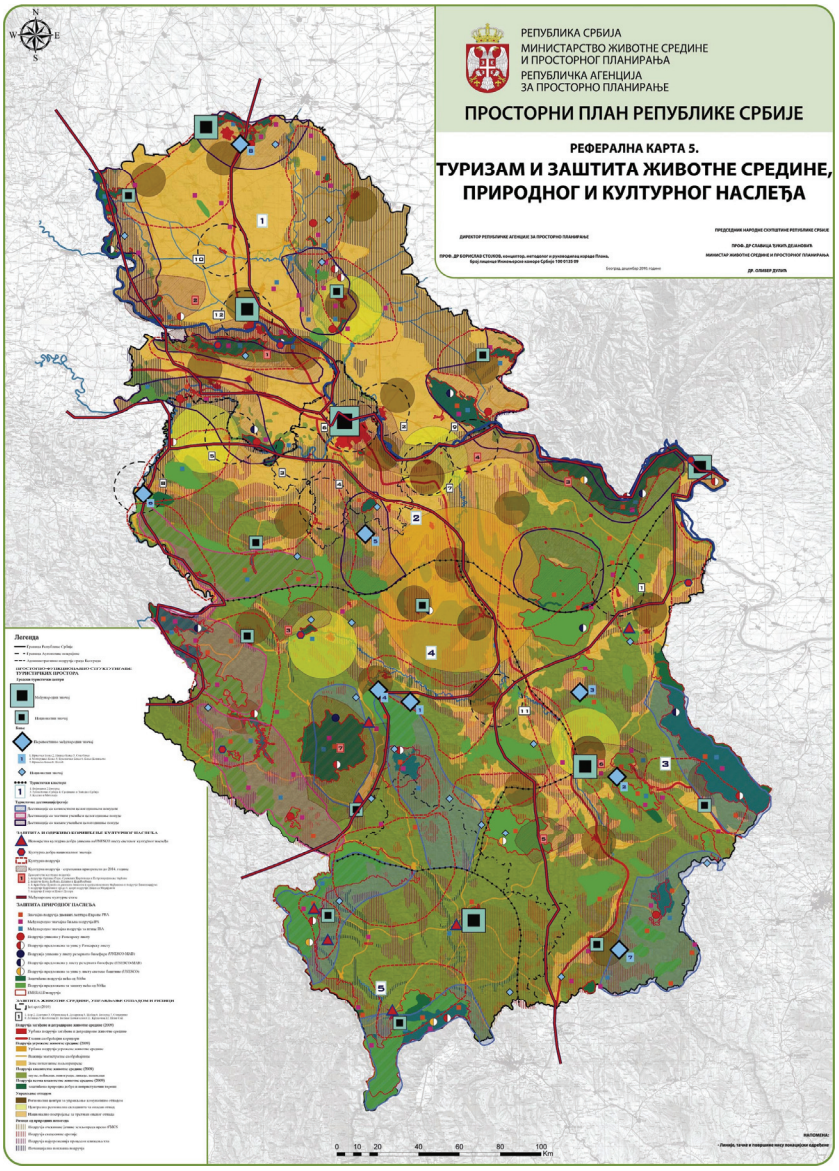
[264] Подела на шест зона туристичких кластера предложена је у експертизи „Организација и уређење туристичких подручја Србије“ (2009) и као таква је остала и на тематској карти „Просторно-функционално структурирање туристичких простора Србије“ која чини саставни део ППРС (2010).

[265] Закон о регионалном развоју („Сл. гласник РС“, бр. 51/2009 и 30/2010).

примарних туристичких дестинација (као регионалних целина интегрисане понуде унутар туристичких кластера) извршено је према критеријумима учешћа целогодишње туристичке сезоне на дестинације са мањим учешћем целогодишње понуде (међу којима су и Фрушка гора, Шумадијске планине и Кучајске планине), дестинације са знатним учешћем целогодишње понуде (Ваљевске и Подрињске планине – Дрина; Дрина – Тара – Златибор; и Златар – Пештер) и дестинације са комплетном целогодишњом понудом (међу којима су и Стара планина, Власина – Крајиште, Копаоник, Голија, Проклетије са Мокром Гором и Шар-планина).



Карта 4.2: ППРС, тематска карта „Просторно-функционално структурирање туристичких простора Србије“ (Извор: Просторни план Републике Србије, 2010)



Карта 4.3: ППРС, реферална карта 5 „Туризам и заштита животне средине, природног и културног наслеђа“ (Извор: Просторни план Републике Србије, 2010)

Селекцијом укупних приоритета за период до 2020. године, уз давање предности просторима са формираном понудом, ППРС утврђује следеће приоритете просторног развоја туризма до 2014. године: Београд на рекама (урбана рехабилитација); Копаоник (осавремењивање скијашке инфраструктуре, изградња туристичких места и места за одмор, комплетирање, саобраћајно повезивање и интегрисање понуде са окружењем); Touring путни правац коридора X са бочним правцима (опремање за кружна и линеарна туристичка путовања/туре/путеве); Фрушка гора са Новим Садом и Сремским Карловцима

(рехабилитација Националног парка и туристичких места); Тара-Дрина (рехабилитација и интеграција понуде); Горње Потисје са Суботицом, wellness местом за одмор Палић и др. (развој туристичких места); Touring пловни правац коридора VII Дунав (опремање за пловидбу, наутички туризам и тематске путеве/туре); Стара планина (развој туристичких места и места за одмор и скијалишта); дестинација Власина - Крајиште (развој туристичких места и скијалишта). Дакле, утврђено је 9 приоритета од којих се 5 односи на планинска подручја (самостално или са окружењем), што још једном потврђује значај планинског туризма у Србији.

Мере и инструменти за спровођење Плана, у оквиру завршног дела одељка о просторном развоју туризма обухватају економске мере, организационо-институционалне мере и правне и планске мере/инструменте. У оквиру планских мера и инструмената наведено је да ће реализација приоритета бити заснована „на овом просторном плану, Стратегији развоја туризма Републике Србије, планским документима донетим на основу Закона о туризму, програмима прекограничне сарадње, просторним плановима туристичких дестинација и урбанистичким плановима (туристичких ризорта, туристичких места и туристичких локација), усклађеним са просторним плановима и др.“ Поред тога, у завршном делу ППРС који се односи на мере и инструменти за спровођење плана (глава VII., поглавље 1.), наведено је да се „у сектору туризма, просторни план спроводи националном стратегијом развоја туризма и програмима развоја посебних видова туризма за туристичке просторе (тзв. мастер планови)“, а да ће ови „документи бити усаглашени са овим просторним планом и другим просторним плановима, јер се по правилу, туристичка подручја налазе у оквиру заштићених природних добара или у непосредној близини“. Није јасно зашто у оквиру ових одредби Плана нису наведени и регионални просторни планови и просторни планови јединица локалне самоуправе, који такође морају бити усклађени са ППРС, и који могу (и морају) имати значајне смернице и условљености за израду планских докумената (предвиђених и Законом о туризму и Законом о планирању и изградњи) који се доносе за туристичка подручја/дестинације. Ова констатација је врло значајна када су у питању тзв. мастер планови за туристичке дестинације за које није урађен или није ни предвиђена израда просторних планова подручја посебне намене, а у вези са расположивим и, нарочито, планираним могућностима за коришћење инфраструктурних система. У таквим мастер плановима, укупни планирани туристички капацитети морају бити усклађени са планираним

инфраструктурним капацитетима у просторним плановима ширих подручја (РПП или ППО) јер у супротном само представљају „лепе жеље“ које нису засноване на реалним основама.

У завршном делу ППРС дефинисани су кључни приоритети просторног развоја Републике Србије (глава VII., поглавље 2., одељак 2.2.), али међу њима нема ни једног који се директно односи на развој туризма, иако би се на основу свега наведеног у самом ППРС у вези са овом облашћу, као и према општем развојном значају који туризам има за Србију, то могло очекивати.

Просторни развој туризма дефинисан у текстуалном делу ППРС исказан је и кроз одговарајући графички приказ – реферални карту 5 „Туризам и заштита животне средине, природног и културног наслеђа“, која чини саставни део Плана.

Део ППРС који се односи на планирање и развој инфраструктурних система је, у складу са значајем који ови системи имају за просторни (и свеобухватни) развој Републике Србије[266], врло обиман и комплексан тако да је врло тешко, у мери одговарајућој за овај рад, извести појединачне закључке у вези са свим конкретним решењима и односом и значајем који планирана решења, односно циљеви, смернице, дефинисани приоритети, итд. у области развоја сваког од инфраструктурних система, као и инфраструктуре у целини имају према развоју планинских подручја и планинског туризма у Србији. Ипак, без претензија свеобухватности, могу се у оквиру дела Плана који се односи на развој саобраћаја и инфраструктуре (глава V., поглавље 3., одељци 3.2. Одрживи транспорт, мреже и објекти и 3.3. Одржива техничка инфраструктура) издвојити поједини ставови, циљеви, смернице и/или стратешки приоритети за које се може закључити да директно утичу на развој планинских подручја и планинског туризма у Србији:

- Руководећи се дефинисаним принципима развоја транспортних система предлаже се планирање транспортних система у виду повезивања недовољно приступачних делова територије Републике Србије (директно утиче на саобраћајно повезивање планинских подручја);

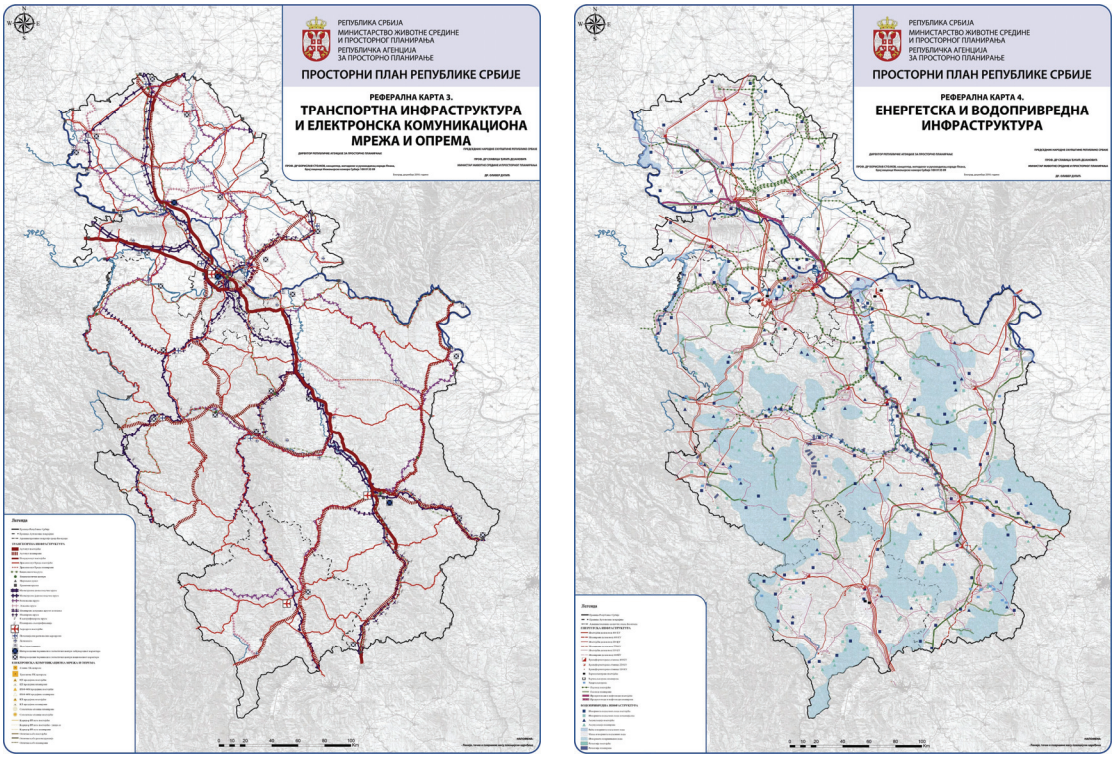
- У области развоја путног саобраћаја и путне инфраструктуре, у оквиру стратешких приоритета планирана је изградња и/или рехабилитација више путних праваца који повезују планинска подручја са окружењем, или планинска подручја

[266] Према Речнику коришћених термина (чини саставни део ППРС) инфраструктура представља „материјализоване услове (ресурси, мреже и објекти) постојања и развоја основних човекових активности у организованом простору“.

међусобно, што би повећало приступачност ових подручја као и туристичких дестинација које се у оквиру њих налазе;

- У оквиру система ваздушног транспорта планирано је проширење и модернизација аеродрома „Константин Велики“ у Нишу (значајан за развој туризма на Копаонику и Старој планини), као и промена намене појединих војних аеродрома (Краљево – Морава, Ужице – Поникве) који би имали значај за развој туризма на планинским подручјима у њиховом окружењу;

- У области развоја електронске комуникационе мреже, стратешки приоритети, између осталих, су и потпуна замена аналогне комутације, као и дигиталне старије генерације, доградња и реконструкција мреже магистралних оптичких каблова и изградња приступне мреже у ретко насељеним подручјима (све заједно директно утиче на повећање квалитета електронских комуникација у планинским подручјима);



Карта 4.4: ППРС, референтна карта 3 „Транспортна инфраструктура и електронска комуникациона мрежа и опрема“ и референтна карта 4 „Енергетска и водопривредна инфраструктура“ (Извор: Просторни план Републике Србије, 2010)

- У области коришћења обновљивих извора енергије предвиђена је детаљна ревизија локација предвиђених Катастром малих хидроелектрана у циљу прављења прецизне листе изводљивих локација за њихову изградњу (према ППРС

„МХЕ су погодне, како за снабдевање електричном енергијом изолованих потрошача, тако и за развој неких других грана, нпр. туризма, а већина планина у Републици Србији је релативно богата водом, са рекама које на кратким деоницама остварују велике падове, чиме се стичу повољни услови за њихово енергетско коришћење“);

- У области водоснабдевања планирана је реализација 18 регионалних система водоснабдевања од којих поједини могу имати утицаја на побољшање водоснабдевања у планинским туристичким подручјима, али су и многа планинска подручја одређена као потенцијална изворишта површинских вода што подразумева и одговарајући степен заштите и специфичне начине коришћења, односно значајна ограничења у погледу развоја туризма у оквиру ових подручја;

- У области заштите вода циљ је да се квалитет воде у рекама задржи у класама I и I/II – у зонама изворишта и у подручјима која су заштићена као посебне природне вредности, односно у класи IIа и IIб у свим осталим случајевима, што је позитивно у односу на планинска подручја, али прописана технолошка мера да су ППОВ општег типа предвиђена за сва насеља која имају више од 5.000 еквивалентних становника (уз оправдање да Република Србија нема економске могућности да реализује ППОВ за сва насеља са више од 2.000 ЕС, а који важи у ЕУ) може довести до тога да се у многим планинским насељима у наредном периоду не планира изградња ППОВ; итд.

У складу са претходно наведеним, без улажења у конкретна планска решења, може се закључити да, имајући у виду комплексност, међусобну повезаност и условљеност инфраструктурних система, развој инфраструктуре планиран кроз ППРС у целини, посредно или непосредно кроз различите видове и начине утицаја има (најчешће) позитивне последице односно представља услов развоја планинских подручја и планинског туризма у Србији.

4.1.3. Секторске стратегије из области инфраструктурних система

У оквиру овог одељка разматра се однос и утицај актуелних релевантних националних секторских стратегија из области инфраструктурних система[267] на развој планинског туризма и планинских подручја у Србији.

[267] У досадашњем периоду, Влада и Народна скупштина Републике Србије (у зависности од надлежности) донели су више секторских стратешких докумената. У овом раду разматрају се документи који се односе на развој инфраструктурних система, и то: Стратегија развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од

Стратегијом развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2008. до 2015. године[268], која је донета 2008. године, „утврђује се стање у тим областима транспорта, успоставља се концепт развоја саобраћајне инфраструктуре и транспорта, дефинишу се дугорочни и орочени циљеви развоја транспортног система и акциони план за њихову реализацију, а имајући у виду потребу за одрживим развојем транспорта у Републици Србији".

Према наведеној Стратегији (I. Уводни део), фазе развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији су: обнова, реконструкција, модернизација и изградња. У фази обнове циљ је да се транспортни систем доведе у пројектовано стање као основ за даља улагања. После ове фазе сви делови територије Републике Србије биће доступни за транспорт, штете на инфраструктури биће потпуно отклоњене и на мрежама свих видова саобраћаја биће обезбеђен основни ниво услуге. У фази реконструкције циљ је достизање нивоа који је упоредив и компатибилан са нивоом у државама чланицама Европске Уније ради уједначавања карактеристика транспортне инфраструктуре и токова. У фази модернизације и изградње циљ је да транспортни систем Републике Србије буде компатибилан са транспортним системом Европске Уније са тенденцијом даље модернизације.

У оквиру основа за реализацију Стратегије (глава III.) наводе се као посебни циљеви и захтеви за специфичним облицима транспортних система за потребе националних паркова, заштићених области и туристичких подручја.

У оквиру визије транспортног система у Републици Србији (глава IV.), дефинисане са становишта друштвеног развоја, а која гласи: „транспортни систем у Републици Србији развијен је у складу са потребама државе тако да сваки потребан вид саобраћаја може да допре до сваке заједнице у држави на адекватан, безбедан, поуздан и ефикасан начин и у било ком тренутку током године", утврђена је (начелна) намера државе да, поред осталих, и планинска подручја буду на адекватан начин и у било ком тренутку повезана са осталим крајевима

2008. до 2015. године, Стратегија развоја енергетике Републике Србије до 2015. године, Стратегија развоја енергетике Републике Србије до 2025. године са пројекцијама до 2030. године – предлог, Стратегија развоја електронских комуникација у Републици Србији од 2010. до 2020. године, Стратегија управљања отпадом за период 2010-2019. године.

[268] Стратегија развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2008. до 2015. године („Службени гласник РС", бр. 4/2008)

земље, а што би свакако допринело побољшању услова за развој планинског туризма.

Када су у питању поједини видови саобраћаја, у делу Стратегије који се односи на развој транспортног система (глава VI.), за друмски транспорт у оквиру дугорочног као и краткорочно до средњорочног развојног концепта мреже јавних путева (одељци 1.1.3. и 1.1.3.) предвиђена је изградња, рехабилитација и/или реконструкција значајног броја јавних путева међу којима су са високим приоритетом и они који имају великог значаја за развој планинских подручја и планинског туризма: правци Београд-Пожега-Јужни Јадран (више планинских подручја средишне и западне Србије), Зајечар-Параћин (Јужни Кучај, Ртањ), Ниш-Прокупље-Куршумлија-АП Косово и Метохија (југоисточни део Копаоника, Радан), Ужице-граница Босне и Херцеговине (Тара са Мокром Гором, Златибор). Ипак, Старетегијом се ближе не разматрају јавни путеви регионалног карактера који су и најчешће приступни путеви до планинских туристичких дестинација, а који су у постојећем стању на незадовољавајућем експлоатационом нивоу.

По питању развоја железничког транспорта, Стратегија акценат ставља на рационализацију и побољшање постојећег система, а у оквиру концепта развоја железничке мреже (поглавље 2.8.) „приоритет у првом средњорочном периоду, а вероватно и у другом, даје рехабилитацији критичних деоница на Коридору X, на линији Београд-Бар и касније на другим националним и међународним пругама Основне мреже“, што за развој планинских подручја и планинског туризма у овом периоду неће имати битнијих утицаја (осим у мањој мери унапређење стања на линији Београд-Бар).

Концепт развоја унутрашњих пловних путева Републике Србије (поглавља 3.4. и 3.5.) нема битнијег утицаја на развој планинских подручја и планинског туризма, осим донекле кроз могућности повезивања туристичких активности на доњем току Дунава кроз Србију и веза овог подручја са планинама источне Србије.

У делу Стартегије који се односи на концепт развоја ваздушног транспорта (поглавље 5., одељак 5.3.) констатује се да ће аеродром „Никола Тесла” у Београду представљати ваздухопловну капију југоисточне Европе, као највећи аеродром у Републици Србији и региону и биће водећи за све редовне, туристичке и пословне летове у Републици Србији, а аеродром „Константин Велики” у Нишу ће се развијати пре свега за долазне и одлазне туристичке летове и као алтернативни аеродром (значај аеродрома у Нишу за развој туризма на Копаонику

и Старој планини, али и другим планинама у окружењу: Власина-Крајиште, Сува планина, Јастребац и др., више пута је помињан у овом раду). Поред тога, Стратегијом се у истом одељку наводи да „Република Србија нема потенцијале за више од два аеродрома[269], али то не треба да онемогући евентуалну иницијативу јединица локалне самоуправе да о свом трошку преузму, развијају и одржавају инфраструктуру за општу и пословну авијацију, уколико процене и покажу да за то имају потребе, интересе и средства“. У том смислу „планира се промена намене војних аеродрома Краљево-Лађевци, Батајница, Ужице-Поникве и Сјеница у цивилне аеродроме“ уз напомену да „студије изводљивости у вези наведене трансформације морају обухватити анализу основне намене, опслужног подручја, неопходне опреме, као и финансијских средстава неопходних за реализацију читавог процеса“. У сваком случају, наведени аеродроми, а нарочито Ужице-Поникве и Сјеница, могу имати великог утицаја на развој планинског туризма у свом окружењу.[270]

Укупно гледано, може се закључити да Стратегија развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2008. до 2015. године даје релативно добре (али не и оптималне због наведених недостатака у области друмског и железничког транспорта) основе за унапређење саобраћајне инфраструктуре која је од значаја за развој планинских подручја и планинског туризма у Србији.

У области развоја енергетике још увек је важећа **Стратегија развоја енергетике Републике Србије до 2015. године**[271] која је донета 2005. године и у оквиру које је као основа за планирање даљег развоја коришћено стање у овом сектору до 2002. године (глава 1. Стање у енергетици Србије крајем 2002. године). Имајући у виду релативну застарелост наведеног документа, као и чињеницу да је почетком 2014. године Влада Републике Србије усвојила предлог **Стратегије развоја енергетике Републике Србије до 2025. године са пројекцијама до 2030. године[272]**, а који се налази у процедури доношења у Народној Скупштини Републике Србије (www.parlament.gov.rs, 2014), овде ће се размотрити однос и

[269] Иако у Стратегији није експлицитно наведено, претпоставка је да се мисли на наведене аеродроме „Никола Тесла” у Београду и „Константин Велики” Нишу.

[270] Аеродром Ужице-Поникве нарочито може бити значајан за развој туризма на Тари и Златибору, а аеродром Сјеница за развој туризма на Голији, Јавору, Златару.

[271] Стратегија развоја енергетике Републике Србије до 2015. године („Сл. гласник РС“, бр. 44/2005)

[272] Стратегија развоја енергетике Републике Србије до 2025. године са пројекцијама до 2030. године – предлог (www.srbija.gov.rs, 2014)

утицај на развој планинског туризма и планинских подручја у Србији овог новијег односно актуелнијег стратешког документа.

У складу са прописима из ове области Стратегијом се одређују: дугорочни циљеви за развој производних капацитета који су у функцији сигурности снабдевања, уважавајући технолошке, економске и критеријуме заштите животне средине; правци развоја преносног, транспортног и дистрибутивног система; правци развоја тржишта електричне енергије и природног гаса; извори и начин обезбеђивања потребних количина енергије и енергената; правци развоја транспортног и дистрибутивног система природног гаса; правци развоја коришћења енергије из обновљивих и нових извора и унапређења енергетске ефикасности; процена финансијских средстава за остваривање Стратегије; други елементи од значаја за остваривање циљева енергетске политике.

Како се у уводном делу (глава 1.) наводи „Стратегијом развоја енергетике Републике Србије за период до 2025. године, са пројекцијама до 2030. године предлаже се пут тржишног реструктурирања и технолошке модернизације енергетике Републике Србије, како би се боље припремила за период раста опште тражње добара и услуга“, уз констатацију да је „енергетика била и остала област од посебног значаја за читаву економију и друштво: уколико се енергетика учини стабилним, модерним и квалитетно организованим сектором, извесно је да ће то значити добробит за читаву привреду земље, и обрнуто, уколико се енергетици не посвећује довољно пажње са становишта стратешког планирања, извесне су лоша позиција и слабе перспективе привреде у целини“. Закључак у оквиру уводног дела Стратегије да је „данас извесно да енергетика представља сектор економије који има највећи негативни утицај на животну средину, а њена заснованост доминантно на конвенционалним изворима енергије представља реалну претњу по одрживост привредних токова“, указује да је држава свесна да даља максимална доминација конвенционалних извора енергије представља битну претњу по животну средину и одрживи развој у Србији.

У оквиру другог дела Стартегије (глава 2.) приказане су основне карактеристике енергетских ресурса и потенцијала Републике Србије које чине фосилна, конвенционална (угаљ, нафта и природни гас) и неконвенционална горива (уљни шкриљци), као и обновљиви извори енергије (ОИЕ)[273], који могу

[273] Обновљиви извори енергије Стратегијом су дефинисани као „извори енергије који се налазе у природи и обнављају се у целости или делимично, посебно енергија водотокова, ветра, неакумулирана сунчева енергија, биомаса, биомаса животињског порекла, геотермална енергија,

бити врло значајни за развој планинских подручја и могу имати одређене позитивне утицаје на развој планинског туризма. Међутим, и код потенцијалног коришћења хидропотенцијала као и код коришћења енергије ветра постоје битни недостаци у организационом смислу јер, како се у Стратегији признаје „процењени потенцијал малих хидроелектрана заснива се на Катастру малих хидроелектрана из 1987. године тако да ће се у наредном периоду наставити детаљна ревизија локација, како би се направила прецизнија листа изводљивих локација и створила боља планска основа за коришћење овог обновљивог извора“, док је у вези са енергијом ветра која се „може користити у области кошавског подручја, јужног Баната, подручја источне Србије, источне стране Копаоника, подручје Златибора и Пештера и локалитета планинских превоја на надморским висинама изнад 800 m“, наведено да је „потребно да се у наредном периоду наставе наменска мерења ветра у циљу израде атласа ветрова, као једног од услова за инвестирање у капацитете за производњу електричне енергије који користе енергију ветра“.

У оквиру дела Стратегије који се односи на стратешке приоритете развоја енергетике (глава 4.) за развој планинских подручја и планинског туризма у Србији као најзначајнији, могу се издвојити: обезбеђење услова за унапређење енергетске ефикасности у обављању енергетских делатности и потрошњи енергије; стварање економских, привредних и финансијских услова за повећавање удела енергије из обновљивих извора енергије, као и за комбиновану производњу електричне и топлотне енергије; унапређење стања и система заштите животне средине у свим областима енергетских делатности.

Посебан део Стратегије (глава 5.) односи се на разраду енергетске политике по енергетским секторима кроз интеграцију дефинисаних циљева и приоритета у пројектоване сценарије развоја тако да се за сваки сектор дефинишу стратешки циљеви и приоритетне активности/правци деловања (за електроенергетски систем, системе даљинског грејања, обновљиве изворе енергије, угаљ, нафту, природни гас и ефикасност коришћења енергије). Као најзначајније за развој планинских подручја Србије међу приоритетним активносатима наведеним у овом делу Стратегије могу се издвојити следеће: изградња РХЕ „Бистрица“, јачање интерних преносних капацитета као и капацитета регионалног коридора преко преносне мреже 400 kV напонског нивоа,

биогорива, биогас, синтетички гас, депонијски гас, гас из постројења за третман комуналних вода и отпадних вода из прехрамбене и дрвно-прерађивачке индустрије које не садрже опасне материје“.

јачање преносних капацитета стратешких праваца у мрежи 110 kV напонског нивоа, повећање производње енергије из ОИЕ ради смањења увозне зависности и подизања енергетске безбедности, завршетак гасификације Србије и сл. Посебан значај у овој области има унапређење енергетске ефикасности, а за тематику овог рада су најзначајније мере које се односе на изградњу нових и реконструкцију постојећих објеката[274], као и мере дефинисане у оквиру сектора саобраћаја (повећање енергетске ефикасности у железничком транспорту, друмском и ваздушном саобраћају, као и мултисекторско усклађивање и развој саобраћајне инфраструктуре, промоција и унапређење јавног превоза и сл.).

Иако се чини да су обрађивачи више пажње у оквиру Стратегије обратили на развој електроенергетског система, обновљивих извора енергије и унапређење енергетске ефикасности, односно да је делимично запостављена проблематика система даљинског грејања (који су ионако на ниском нивоу развоја у Србији), као и проблематика гасификације (осим гасовода „Јужни ток", не дају се конкретни приоритети код изградње магистралних гасовода, а нарочито оних који би омогућили гасификацију планинских подручја Србије), може се закључити да, укупно гледано у односу на развој планинских подручја и планинског туризма, Стратегија развоја енергетике Републике Србије до 2025. године са пројекцијама до 2030. године даје добре основе за унапређење стања у овој области.

Стратегија развоја електронских комуникација у Републици Србији од 2010. до 2020. године[275] има велики стратешки значај и треба да постави главне правце и циљеве успешног развоја електронских комуникација у Републици Србији. Како је у уводном делу Стратегије наведено „убрзани развој електронских комуникација и све већи удео којим овај сектор учествује у привреди, како националној, тако и глобалној, представља један од малобројних трендова који су успели да одрже позитивне резултате упркос светској економској кризи. Све анализе показују да су електронске комуникације интегрални део свих сектора привреде и један од основних фактора не само економског, већ и друштвеног развоја. Улагање у област електронских комуникација директно утиче на раст бруто друштвеног производа, конкурентност свих сектора привреде

[274] Према Стратегији, пуна примена мера енергетске ефикасности на постојећи стамбени фонд у Републици Србији носи са собом потенцијал за уштеду око 16% потрошње финалне енергије и отвара тржиште потребно за његову санацију вредно више милијарди евра.

[275] Стратегија развоја електронских комуникација у Републици Србији од 2010. до 2020. године („Службени гласник РС", бр. 68/2010)

и унапређење квалитета живота грађана.“ У том смислу, јасно је да су данас електронске комуникације од изванредног и незаменљивог значаја за развој свих видова туризма.

Стратегија има за циљ да „идентификује постојеће стање и да укаже на препреке развоја електронских комуникација, постављајући оквир за унапређење електронских комуникација и одређујући основне активности које би требало предузети како би се остварили циљеви политике развоја електронских комуникација до 2020. године“.

У делу Стратегије који се односи на пројекцију развоја електронских комуникација у Републици Србији (глава 4.) наводи се да „услове у којима се доноси ова стратегија карактеришу развијене мобилне телекомуникације, а са друге стране недовољно развијена мрежна инфраструктура, врло мала пенетрација широкопојасног приступа, недовољно развијени сервиси, што Републику Србију ставља у незавидан положај при рангирању у Европи, и међу земљама у окружењу“. Из тог разлога Стратегијом се предлаже увођење модела националне мреже електронских комуникација (поглавље 4.1.) којим ће се обезбедити: „обједињавање свих мрежних ресурса, као што су оптичке мреже и приступи њима, независно од технологије, као и формирање мреже електронских комуникација која даје основ за имплементацију било којих сервиса заснованих на IP технологији“. Даље Стратегијом се дефинишу приступ мрежи, развој сервиса електронских комуникација, управљање радиофреквенцијским спектром, мреже за емитовање радио и телевизијских програма (кабловско емитовање, дигитална телевизија), пројекција дигиталне дивиденде, као и реалокација радиофреквенцијског спектра.

У оквиру Стартегије се затим наводи да „савремене мреже електронских комуникација треба да обезбеде пренос података великим протоцима на магистралним правцима и у читавој транспортној мрежи, као и широкопојасни приступ Интернету до сваког корисника. Пренос информација великим протоцима обезбеђује убрзани развој интерактивних и мултимедијалних сервиса, којима корисник приступа независно од своје локације. Стога је широкопојасни приступ постао значајна карика у развоју руралних и удаљених области, као и у развоју индустријских зона и повезивању привредних региона једне државе. Примена нових приступних технологија побољшава квалитет живота и то поједностављењем комуникације, лакшим и бржим приступом информацијама, приступом новим видовима забаве и унапређивањем културног живота.“

Доношењем ове Стратегије држава се јасно определила за увођење савремених технологија које би у значајној мери допринеле унапређењу стања у области електронских комуникација, а самим тим и побољшању стања у оквиру планинских туристичких подручја и планинских подручја уопште која су (глобално гледано) у погледу карактеристика ове инфраструктуре на далеко најнижем нивоу у Србији. Недостатак ове Стратегије представља изостанак акционог плана са конкретним активностима за спровођење стратегије (бар за први краткороpчни период), а за који је наведено да ће га Влада доносити за период од по две године.

Стратегија управљања отпадом за период 2010-2019. године[276] која је донета 2010. године представља, како је то наведено у уводном делу (глава 1.) основни документ који обезбеђује услове за рационално и одрживо управљање отпадом на нивоу Републике Србије, а да би била остварива, Стратегија мора бити подржана већим бројем имплементационих планова за управљање посебним токовима отпада (биоразградиви, амбалажни и други). Стратегија управљања отпадом: одређује основну оријентацију управљања отпадом за наредни период, у сагласности са политиком ЕУ у овој области и стратешким опредељењима Републике Србије; усмерава активности хармонизације законодавства у процесу приближавања законодавству ЕУ; идентификује одговорности за отпад и значај и улогу власничког усмеравања капитала; поставља циљеве управљања отпадом за краткорочни и дугорочни период; утврђује мере и активности за достизање постављених циљева.

У делу Стратегије који се односи на институционални оквир (глава 3.) наведени су надлежни органи и организације за управљање отпадом у Републици Србији уз прецизно дефинисанање њихових надлежности и задатака.

Кроз кратак преглед и анализу постојећег стања у управљању отпадом (глава 4.) идентификовани су најзначајнији проблеми у управљању отпадом у Републици Србији: „недовољна инфраструктура за третман и одлагање отпада, заједничко одлагање комуналног и опасног отпада из домаћинстава, недостатак података о саставу и токовима отпада, непостојање постројења за складиштење, третман и одлагање опасног отпада, загађење земљишта, површинских и подземних вода отпадом“, што јасно указује да је систем управљања отпадом у Србији на изузетно ниском нивоу развоја. Са аспекта развоја планинског туризма

[276] Стратегија управљања отпадом за период 2010-2019. године („Сл. гласник РС“, бр. 29/2010)

и планинских подручја у Србији, најзначајнији проблеми констатовани у Стратегији су: „загађење вода, земљишта и ваздуха услед лоше праксе управљања отпадом; деградирани простори услед неадекватног одлагања отпада и велики броја сметлишта и дивљих депонија; непостојање организованог сакупљања и одлагања отпада у руралним областима.

У оквиру дефинисаних циљева управљања отпадом (глава 6.) као најзначајнији за развој планинских подручја и планинског туризма у Србији могу се издвојити: „повећати број становника обухваћених системом сакупљања отпада на 75 % до 2014. године (што значи да значајан број становништва пре свега у планинским и руралним подручјима и даље неће бити обухваћен); развити систем примарне селекције отпада у локалним самоуправама; изградити 12 регионалних центара за управљање отпадом до 2014. године; санирати постојећа сметлишта која представљају највећи ризик по животну средину и локације „црних тачака“ од историјског загађења опасним отпадом“. Чини се да недостаје краткорочни циљ који би требало да је један од првих на списку, а који се односи на уклањање свих постојећих и спречавање настанка нових „дивљих депонија“, као и максимално ангажовање надлежних али и свих заинтересованих да се ова категорија депонија, по којој је Србија чак постала и препознатљива, трајно елиминише.

У делу Стратегије који се односи на концепт управљања отпадом (глава 7.) наводи се да су „све локалне самоуправе обавезне да израде регионалне и локалне планове управљања отпадом, да се очекује (није јасно зашто се користи овај појам који никог не обавезује) изградња регионалних санитарних депонија и трансфер станица, постројења за сепарацију рециклабилног отпада, санација постојећих сметлишта која представљају највећи ризик по животну средину, проширење обима сакупљања отпада и др., као и да је просторним планом потребно одредити локације регионалних центара за управљање отпадом, уз обавезу да се потпишу међуопштински споразуми о заједничком управљању отпадом“. Даље се наводи да је „потребно (опет коришћење релативно неодређеног појма) основати регионално предузеће за управљање отпадом, а да ће у случају несагласности јединица локалне самоуправе у погледу одређивања локације постројења за управљање отпадом, одлуку о локацији, на предлог министарства, односно надлежног органа аутономне покрајине, донети Влада“, што је добро решење јер у Србији још увек влада општи став: „сви смо за регионалну депонију али не на територији наше јединице локалне самоуправе“. Поред тога, у делу Стратегије

који се односи на инфраструктуру за управљање комуналним отпадом (одељак 8.3.1.) детаљно се разматра проблематика оснивања регионалних центара за управљање отпадом са пратећим садржајима, трансфер станицама и центрима за одвојено сакупљање рециклабилног отпада. У овом делу Стратегије дат је и предлог планиране мреже регионалних центара за управљање комуналним отпадом са дефинисаном локалном самоуправом која је носилац активности изградње регионалног центра (са напоменом да то не подразумева да је то и општина/град на чијој територији ће се градити регионални центар за управљање комуналним отпадом), осталим општинама које чине регионални центар, као и бројем становника и количином створеног отпада на њиховом подручју.

У наставку дела Стратегије који се односи на стратешки оквир управљања отпадом (глава 8.), а што је такође од значаја за тематику овог рада, дате су смернице за планирање и изградњу инфраструктуре за управљање опасним отпадом (са смерницама за изградњу централних регионалних складишта опасног отпада), затим инфраструктуре за управљање медицинским отпадом (са дефинисаном мрежом централних места за третман инфективног медицинског отпада за територију региона), као и за планирање и изградњу инфраструктуре за управљање посебним токовима отпада.

Завршни део Стратегије представља акциони план којим су обухваћене конкретне мере које је потребно предузети ради обезбеђења услова да се циљеви Стратегије реализују, одређени су носиоци спровођења тих мера, као и рокови за њихово спровођење. Као најзначајније за развој планинских подручја и планинског туризма у Србији могу се издвојити следеће мере: доношење регионалних и локалних планова управљања отпадом; израда смерница за проширење сакупљања комуналног отпада у сеоским подручјима; развијање свести јавности у руралним областима где ће се вршити сакупљање; изградња капацитета за проширени обим услуга; развијање свести јавности о потреби одвојеног сакупљања отпада на месту настајања; постављање контејнера у боји за одвојено сакупљање рециклабилног отпада у локалним самоуправама; изградња 12 регионалних центара за управљање отпадом; изградња трансфер станица за претовар комуналног отпада ради транспорта; затварање, санација и рекултивација постојећих сметлишта у складу са приоритетима.

Укупно гледано, може се закључити да национална Стратегија управљања отпадом за период 2010-2019. године представља добру основу за унапређење стања у овој области. Посебан значај за област планирања инфраструктуре чине

обавезне смернице које ова Стратегија даје у погледу формирања регионалних центара за управљање отпадом и лоцирање депонија и трансфер станица.

4.2. Планирање инфраструктуре у функцији развоја планинског туризма на подручју Копаоника и Таре

У оквиру овог поглавља разматрају се актуелни плански документи (просторни и мастер планови) релевантни за планирање инфраструктуре и развој планинског туризма на подручју Копаоника и Таре. У том смислу, прво се у оквиру одговарајућих Регионалних просторних планова разматра место и улога планирања просторног развоја планинског туризма као и планирање инфраструктурних система који утичу на развој планинског туризма на Копаонику и Тари, затим се нешто детаљније разматрају релевантни Просторни планови подручја посебне намене, да би се после анализе места и улоге планирања инфраструктуре у функцији развоја планинског туризма на подручју Копаоника и Таре у оквиру Просторних планова јединица локалне самоуправе, размотрили Мастер планови рађени за Копаоник и Тару, са посебним акцентом на њихов однос према инфраструктурним системима.

4.2.1. Регионални просторни планови

Регионални просторни план (РПП) у чијем обухвату се налази Копаоник је **РПП за подручје Шумадијског, Поморавског, Рашког и Расинског управног округа** из 2012. године[277]. Приликом разматрања наведеног плана, мора се имати у виду чињеница да се у његовом обухвату не налази цело подручје Копаоника, већ само део ове планине који се налази ван територије АП Косово и Метохија.

У делу Плана који се односи на приказ и оцену постојећег стања – потенцијали, ограничења, SWOT анализа (глава I., поглавље 4.) наводи се да је туристичка привреда још увек на маргини привредне структуре планског подручја, изузев у неколико мањих целина са вишедеценијском традицијом, међу које спада и општина Рашка са Копаоником у домену планинског туризма, где је од укупног броја запослених у привреди 15,6% запослено у области туризма. У

[277] Регионални просторни план за подручје Шумадијског, Поморавског, Рашког и Расинског управног округа – Нацрт плана (www.rapp.gov.rs, 2012). Наведени РПП је још увек у фази нацрта, иако је, према подацима Републичке агенције за просторно планирање (www.rapp.gov.rs, 2012), још у периоду од 18. септембра до 17. октобра 2012. године одржан јавни увид у овај план.

оквиру природних туристичких потенцијала на подручју РПП, између осталих наводе се и планине са целогодишњом туристичком понудом – Копаоник и Голија, као и национални паркови, резервати биосфере и паркови природе – НП Копаоник, парк природе Голија и резерват биосфере Голија – Студеница. Као најзначајнији проблеми и ограничења туристичке привреде, а који су од значаја за тематику овог рада, наводе се: „нерешено питање отпадних вода, депоније чврстог отпада, одлагања и елиминације отпадака прераде дрвета у појединим деловима планског подручја; велики број бесправно изграђених објеката на атрактивним туристичким дестинацијама; низак ниво приступачности атрактивним туристичким локацијама; низак ниво комуналне опремљености руралних средина, слабо изграђена техничка инфраструктура и недовољна покривеност путевима са савременим коловозом.“ Када су у питању потенцијали и ограничења у области инфраструктуре, а који су од значаја за развој туризма на Копаонику, наводе се добра регионална приступачност (изнад републичког просека), развијена мрежа државних путева, односно задовољавајућа густина путне мреже, разграната мрежа далековода напонског нивоа 110kV и нижих, потенцијал коришћења нових и обновљивих извора енергије, већа локална изворишта водоснабдевања (потенцијали), односно неодговарајући попречни профили на значајном делу путне мреже на свим ранговима путева, што негативно утиче на безбедност саобраћаја и капацитет путева, генерално незадовољавајуће стање путних објеката (мостова, надвожњака, пропуста и сл.), поузданост и квалитет преносне електромреже није на задовољавајућем нивоу јер није обезбеђено двоструко напајање кључних трансформаторских станица, нерационално коришћење енергије (нарочито електричне енергије за потребе грејања), недовољна искоришћеност нових и обновљивих извора енергије, непостојање адекватне инфраструктуре за складиштење, третман и одлагање комуналног и опасног отпада (ограничења).

У оквиру дела Плана који се односи на циљеве развоја по појединим областима (глава II., поглавље 3.) као основни циљ развоја туризма наведен је: „развој туризма усклађен са активностима очувања и унапређења квалитета животне средине и природних и културних добара, вредности и ресурса уз истовремено активирање економских потенцијала планског подручја, повезан у јединствену интер и интрарегионалну туристичку понуду као подстицај за развој локалних заједница и читаве територије Србије“. У оквиру оперативних циљева развоја туризма, наводе се и два која су повезана са планирањем и развојем

инфраструктуре: „повећање саобраћајне доступности свим деловима планског подручја и модалитета кретања (ваздушни, друмски, железнички саобраћај); комплетирање јавно-комуналне и туристичке инфраструктуре у функцији развоја туризма и повећање стандарда услуга расположивих и планираних туристичких капацитета“.

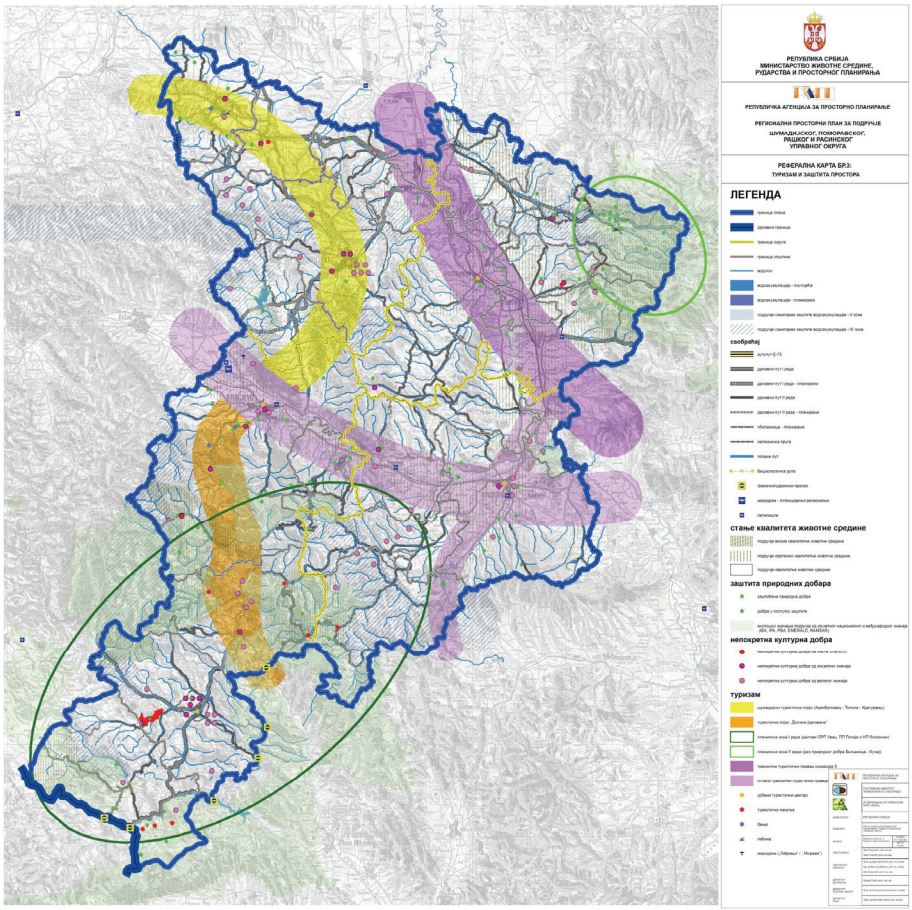
У делу Плана који се односи на концепцију, пропозиције и планска решења регионалног просторног развоја (глава III.), наводи се да је за равномерни развој планског подручја значајно и „планирање посебног програма у делу туризма, који ће у оквиру успостављених туристичких кластера валоризовати оне туристичке дестинације и просторе, који поред природних истичу и културно-историјске вредности планског подручја“. У складу са тим, наводи се да „планско подручје своје туристичке програме реално базира на ширим захватима планинских подручја, на којима се могу развити програми одмора, рекреације и спорта, бањског туризма и лова“, али и да се „не сме занемарити туризам који се ослања на значајне објекте историјског и културног наслеђа, а нарочито веће културно-историјске целине“. У оквиру концепције, пропозиција и планских решења развоја у области туризма (глава III., одељак 2.2.5.), наводи се да „природни и антропогени туристички потенцијали свих градова и општина на подручју Шумадијског, Поморавског, Рашког и Расинског управног округа би требало да чине заједничку туристичку понуду која обједињава различите видове туризма“. У вези са планирањем и развојем инфраструктуре, наводи се да „бављење туризмом захтева висок ниво опремљености инфраструктуром и супраструктуром, тако да је претпоставка развоја довођење истих на оптималан ниво“. Даље се наводи да је посебно важна брзина, квалитет и разноврсност видова саобраћаја како би се потенцијални посетиоци најкомфорније пребацили на жељену дестинацију, те да се ради тога планира комерцијализација војног аеродрома Лађевци у цивилне сврхе (аеродром Морава), што ће обезбедити већу приступачност централног и јужног дела планског подручја које је нарочито погодно за планински туризам.

Планом је одређено да је на простору РПП „планински туризам (на високим планинама, на средњим и ниским планинама, Копаонику, Голији, Букуљи, Гочу и др.)“, један од релевантних туристичких производа.

Туристички простор планског подручја је диференциран на примарне (националног значаја) и секундарне (регионалног значаја) целине, односно туристичке дестинације. Планинске зоне првог реда са комплетном

целогодишњом понудом – Копаоник и Голија сврстане су у примарне туристичке целине.

У оквиру графичког дела Плана (референтна карта бр. 3 „Туризам и заштита простора“) планинску зону првог реда (према тексту у легенди) чине делови СРП Увац, ПП Голија и НП Копаоник, док су на подручју Копаоника као „туристичка насеља“ означени туристички центар на Равном Копаонику, Брзеће и Јошаничка бања. Поред тога, део западне подгорине Копаоника обухваћен је туристичким појасом „Долина јоргована“.



Карта 4.5: РПП за подручје Шумадијског, Поморавског, Рашког и Расинског управног округа, референтна карта бр. 3 „Туризам и заштита простора“ (Извор: www.rapp.gov.rs, 2012)

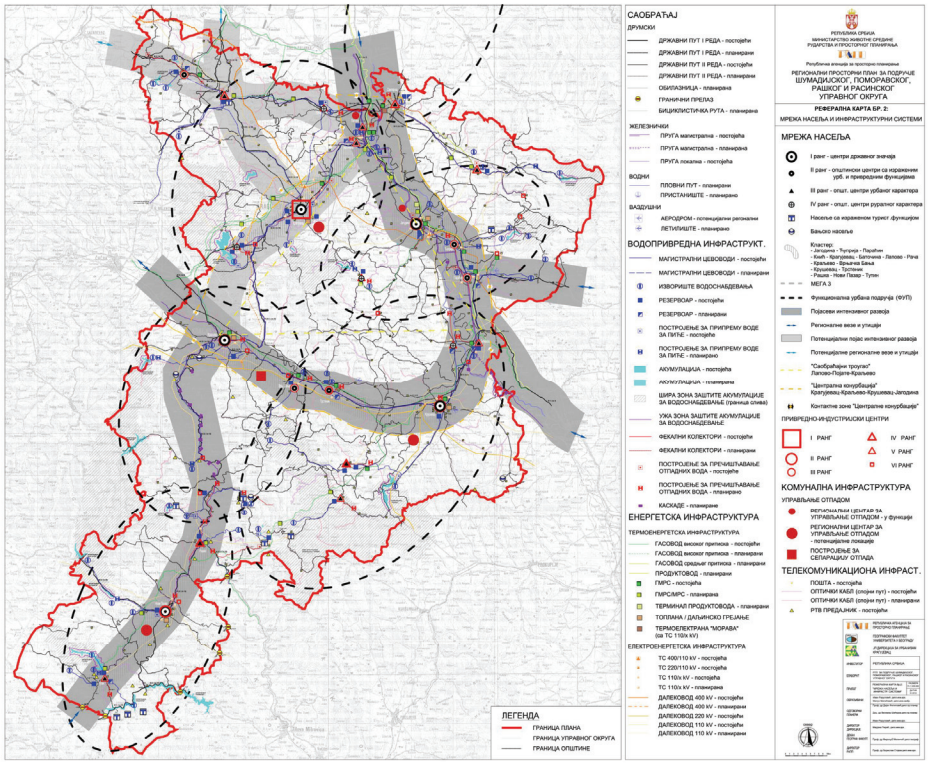
У делу Плана који се односи на концепцију, пропозиције и планска решења развоја у области инфраструктурних система (глава III., одељак 2.3.), као најзначајније за развој туризма на Копаонику, могу се издвојити следећа конкретна планска решења: у области саобраћајне инфраструктуре – изградња деонице државног пута IБ реда бр.18, од Липовца до аутопута Е-761 (тзв. источна

обилазница око Крушевца); доградња и реконструкција деоница државних путева II реда на територији општине Рашка, у функцији туризма према Голији и Копаонику; ревитализација и модернизација и изградња другог колосека пруге Лапово-Крагујевац-Краљево-Ђенерал Јанковић; формирање регионалног аеродрома у Краљеву (Лађевци – Морава); у области енергетске инфраструктуре – изградња нове трансформаторске станице 110/x kV на Копаонику, заједно са напојним далеководом 110kV до Брзећа; могућност изградње већег броја МХЕ, према катастру МХЕ и условима надлежних предузећа; деоница разводног гасовода Александровац-Брус-Копаоник-Рашка-Нови Пазар-Тутин, од челичних цеви за радни притисак до 50 бара; ГМРС „Копаоник“; у области водопривредне инфраструктуре – за територију општине Рашка планирано је максимално коришћење локалних извора као и изградња малих акумулација на територији НП Копаоник, а за општину Брус максимално коришћење постојећих и потенцијалних локалних изворишта; код одвођења отпадних вода планирани су искључиво сепарациони системи, а како је у Плану наведено „потребно је укинути све парцијалне изливе колектора отпадних вода у водотокове и довести их до ППОВ (за сва насеља која имају више од 5.000 ЕС и за мања насеља која се налазе у заштитним зонама изворишта водоснабдевања)“; у области телекомуникационе инфраструктуре – планирана је изградња нових комутационоих центара у општинама Брус и Рашка; у области управљања отпадом – према планираном решењу подручје Копаоника је подељено на два регионална центра за управљање отпадом, један коме припада општина Рашка и други коме, поред осталих припада и општина Брус (што са аспекта управљања отпадом у оквиру туристичког подручја Копаоника није најбоље решење).

У делу Плана који се односи на имплементацију, дефинисани су приоритетни и стратешко развојни пројекти прве етапе спровођења Плана (глава V., поглавље 3.), који се односе на приоритетна планска решења до 2015. године. За област развоја туризма, као најзначајније могу се издвојити следеће мере и инструменти за реализацију планских решења: израда Стратегије развоја туризма за планско подручје[278]; повезивање општина/градова ради заједничког управљања

[278] Поставља се питање правног основа за израду оваквог документа, јер важећи Закон о туризму („Сл. гласник РС“, бр. 36/2009, 88/2010 и 93/2012) у оквиру дефинисаних врста планских докумената не препознаје Стратегију развоја туризма за делове територије Републике Србије, док је прописано да се Програм развоја туризма доноси само за аутономну покрајину и јединицу локалне самоуправе.

туристичком привредом и формирање регионалне агенције/канцеларије; заједничко аплицирање за трансграничне пројекте и др.



Карта 4.6: РПП за подручје Шумадијског, Поморавског, Рашког и Расинског управног округа, референална карта бр. 2 „Мрежа насеља и инфраструктурни системи“ (Извор: www.rapp.gov.rs, 2012)

Иако се, укупно гледано, може стећи делимичан утисак да у оквиру Регионалног просторног плана за подручје Шумадијског, Поморавског, Рашког и Расинског управног округа, Копаонику није посвећена пажња пропорционална значају који за развој (не само туризма) Србије има ово подручје (а у оквиру кога се налази и једини национални парк у обухвату овог планског документа)[279], може се закључити да планирани развој туризма и дефинисана планска решења у области инфраструктурних система могу имати значајне позитивне последице за развој планинског туризма на подручју Копаоника.

Планинско подручје Таре се налази у обухвату **Регионалног просторног плана за подручје Златиборског и Моравичког управног округа** који је донет

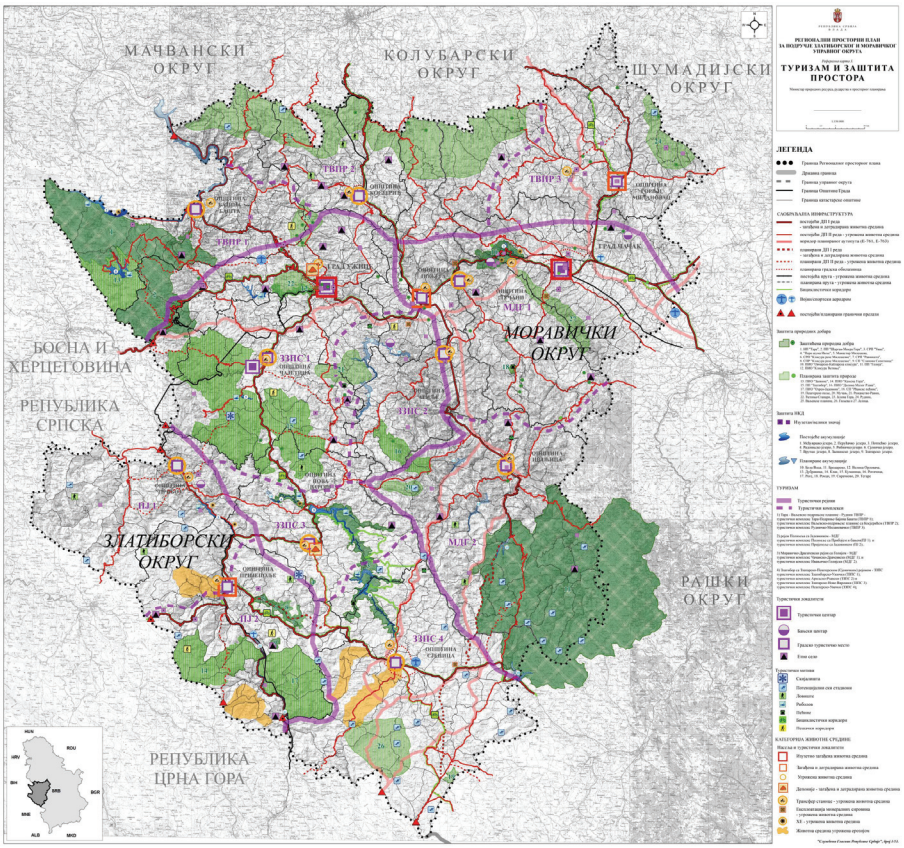
[279] Претпоставка је да је овакав однос обрађивача према простору НП „Копаоник“ (и његове заштитне зоне) условљен претходним доношењем одговарајућег Просторног плана подручја посебне намене који детаљно разматра проблематику развоја овог подручја.

2013. године[280]. За разлику од претходно разматраног РПП-а и Копаоника који није целом својом површином обухваћен наведеним планом, Тара се у целини налази у обухвату одговарајућег РПП-а, али слично као и Копаоник заузима гранични, односно релативно периферни положај у односу на целокупно подручје обухвата разматраних планских докумената.

У делу Плана који се односи на приказ и оцену постојећег стања – потенцијали, ограничења, SWOT анализа (глава I., поглавље 3.) наводи се да разноврсни природни потенцијали и релативно погодан саобраћајно географски положај представљају фактор развоја планинског, бањског, градског, водног, транзитног, излетничког, руралног и других видова туризма и рекреације, али и да су на подручју Плана неуједначено развијени туристички потенцијали, од релативно активираних планина (Златибора, Таре и Златара и др.), бања, градова и неколико општинских центара, до недовољно активираних – Дрине, дела Голије, Јадовника и других средњих и нижих планина, где је туризам у иницијалној фази развоја. Поред тога, наводи се да „постојећа туристичка и рекреативна понуда, с обзиром на традицију и потенцијале, није довољно развијена и афирмисана, а још мање организована и повезана, како међу општинама на подручју Региона, тако и са суседним општинама у Србији, БиХ и Републици Црној Гори“, као и да „туристички производи нису у довољној мери комерцијализовани на домаћем, а посебно на иностраном тржишту“. Када су у питању потенцијали и ограничења у области инфраструктуре (глава I., поглавље 4.), а који су од значаја за развој туризма на Тари, наводи се повољан саобраћајно - географски положај, коридори железничких пруга чији потенцијали нису у довољној мери искоришћени, војни аеродроми у Ужицу и Сјеници, са могућношћу пријема и отпреме авиона у цивилном ваздушном саобраћају, природни предуслови за развој бициклистичког саобраћаја, квалитетна магистрална мрежа оптичких каблова, дефинисани пројекти затварања, санације и ремедијације постојећих градских/општинских депонија, као и започета изградња регионалних санитарних депонија, односно некомплетна мрежа државних путева, по питању неизграђених и непроходних деоница, нестандардних техничко-експлоатационих елемената и непостојања савременог коловозног застора на појединим деоницама, нерационално коришћење електричне енергије за грејне потребе, неодговарајући квалитет и

[280] Регионални просторни план за подручје Златиборског и Моравичког управног округа („Службени гласник РС“, број 1/2013).

квантитет електроенергетске мреже и објекта на дистрибутивном нивоу, нерегулисано питање депоновања отпада из руралних средина, итд.



Карта 4.7: РПП за подручје Златиборског и Моравичког управног округа, реферална карта бр. 3 „Туризам и заштита простора“
(Извор: „Сл. гласник РС“, број 1/2013)

У оквиру дела Плана који се односи на циљеве развоја по тематским областима (глава II., поглавље 3.) дефинисан је основни циљ развоја туризма: „просторно-еколошка подршка остваривању концепта одрживог развоја туризма, компромисним интегрисањем принципа и стратешких, планских и програмских докумената развоја туризма, заштите и уређења туристичких простора, уз оптимално задовољење социјалних, економских, просторно-еколошких и културних потреба националног и локалног нивоа, интереса тржишта и услова прекограничне и међународне сарадње“. У оквиру посебних циљева развоја туризма, између осталих, наводи се и циљ који је у директној вези са планирањем и развојем инфраструктуре: „подршка изградњи инфраструктурних објеката, саобраћајне, водопривредне, енергетске, комуналне и туристичко-рекреативне и спортске инфраструктуре који директно утичу на комуникативност, подизање

квалитета простора кроз стварање нових вредности и погодност за привлачење и пласман инвестиција“.

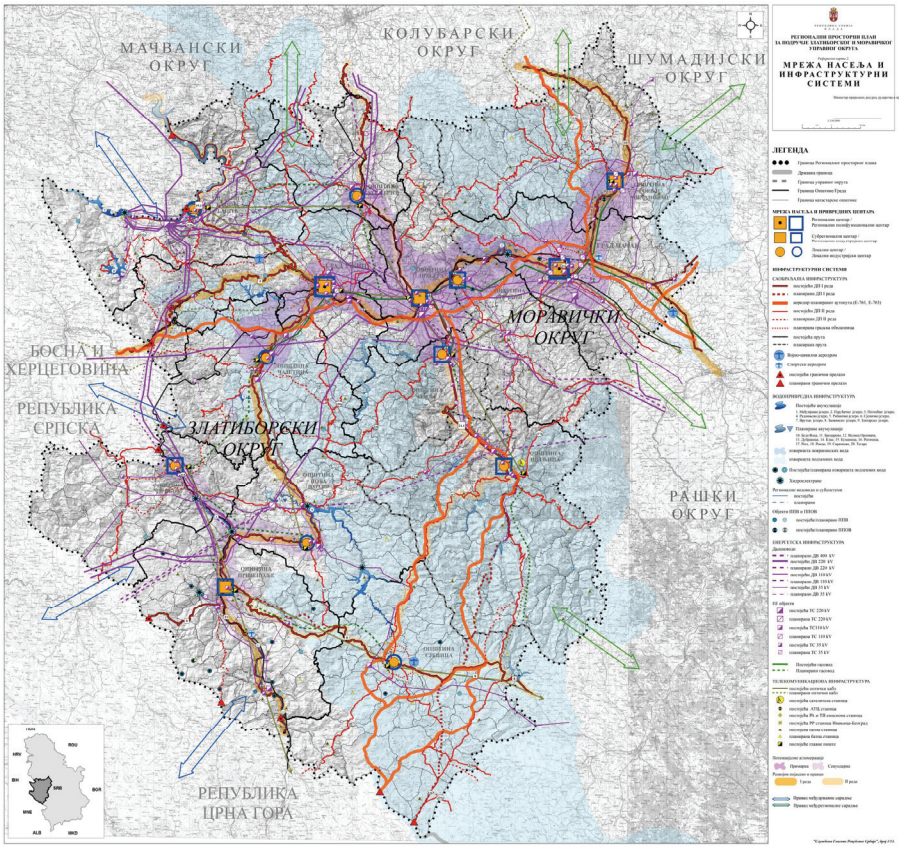
У делу Плана који се односи на концепцију, пропозиције и планска решења просторног развоја, у оквиру поглавља које се односи на развој туризма, организацију и уређење туристичких и рекреативних простора (глава III., поглавље 4.), а који прати графички прилог – референтна карта бр. 3 „Туризам и заштита простора“, наводи се да „туристички простор планског подручја обухвата делове туристичког кластера „Средишна и Западна Србија“, односно: (1) примарне туристичке дестинације са: (а) комплетном целогодишњом понудом, и то део Голије (Ивањички и Сјенички), (б) знатним учешћем целогодишње понуде, и то Дрина-Тара-Златибор, Златар-Пештер (Сјенички део), и део Ваљевско-подрињских планина са Дрином (Горње Милановачки, Пожешки, Косјерићки и Бајно Баштански); и (в) мањим учешћем целогодишње понуде, и то део Шумадијских планина (Горње Милановачки); (2) друмске touring правце и (3) секундарне туристичке просторе/дестинације“. Дакле као најзначајнија (јединствена) примарна туристичка дестинација са знатним учешћем целогодишње понуде се наводи Дрина-Тара-Златибор. Међутим, у наставку се наводи да је „планско опредељење да се делови туристичких дестинација, као и други туристички простори, плански организују преко туристичких рејона у којима се може формирати интегрална туристичка понуда“, те су у складу са тим издвајају 4 туристичка рејона (по принципу просторно-технолошких целовитих функционалних целина), са 11 целовитих и међусобно интегрисаних комплекса туристичке понуде, и то: (1) Тара – Ваљевско подрињске планине – Рудник (туристички комплекси: Тара-Подриње-Бајина Башта; Ваљевско-подрињске планине са Косјерићем; Рудничко-Милановачки), (2) рејон Полимља са Јадовником (туристички комплекси: Полимље са Прибојем и бањом; Пријепоље са Јадовником), (3) Моравичко-Драгачевски рејон са Голијом (туристички комплекси: Чачанско-Драчеввски; Ивањичко-Голијски), (4) Златибор са Златарско-Пештерским (Сјеничким) рејоном (туристички комплекси: Златиборско-Ужички; Ариљско-Рзавски; Златарско-Ново Варошки; Пештерско-Увачки). Дакле, у оквиру овакве поделе Тара и Златибор су одређени не само као различити туристички комплекси, већ се налазе и у оквиру два различита туристичка рејона (према наведеном графичком прилогу Мокра Гора је сврстана у

исти туристички рејон са Златибором а не Таром)[281], што се чини да није оптимално решење, пре свега са становишта развоја туризма на Тари и комплементарним предностима које би могле бити остварене кроз сарадњу и заједничке пројекте са Мокром Гором и Златибором.

У делу Плана који се односи на концепцију, пропозиције и планска решења просторног развоја у области инфраструктурних система (глава III., поглавље 5.), као најзначајније за развој туризма на Тари, могу се издвојити следећа конкретна планска решења: реализација западноморавског аутопутског коридора Е-761 Појате – Крушевац – Краљево – Чачак – Пожега – Ужице – Котроман (граница са Републиком Српском); реализација саобраћајнице, у рангу ДП II реда, која би повезивала туристичке локалитете у НП „Тара“, у дужини од око 48,0 km; ревитализација и модернизација пруге Београд – Бар у циљу њеног оспособљавања за интермодални транспорт, са доградњом неопходних капацитета; изградња комплекса заједничког друмско – железничког граничног прелаза Котроман, на прузи узаног колосека између Републике Србије и БиХ; продужење пруге узаног колосека Мокра Гора - Шарган Витаси до железничке станице Бранешци на прузи Београд – Врбница – Бар; активирање аеродрома „Поникве“ и аеродрома у Сјеници за цивилни ваздушни саобраћај; реализација бициклистичких стаза и повезивања са међународним коридором EuroVelo 11 преко западноморавског бициклистичког коридора, уз изградњу пешачких и планинарских стаза до туристичких локалитета; изградња нових ТС 35/10 kV „Брана Лазић“, „Митровац“, „Калуђерске баре“„Мокра Гора“ и одговарајућих 35 kV далековода; коришћење ОИЕ, у првом реду хидроенергије изградњом МХЕ, као и осталих видова енергије (енергија ветра, геотермална енергија, сунчева енергија, биомаса и др.); изградња оптичких каблова од централе до претплатника (приступна и производна мрежа); изградња РР мреже у деловима насеља где је тешко градити фиксну телефонску мрежу; затварање евидентираних нехигијенских одлагалишта отпада и заустављање постојећих негативних тенденција дисперзног одлагања отпада дуж локалних путева, у коритима речних токова, на пољопривредним и другим површинама на територији свих општина планског подручја; изградња трансфер станице у општини Бајина Башта. Поред наведених – одговарајућих планских решења, чини се да је неоправдано

[281] Наведена подела Парк природе „Шарган - Мокра Гора“ сврстава делом (југоисточни део подручја са Мећавником и „Шарганском осмицом“) у туристички рејон Златибора са Златарско-Пештерским (Сјеничким) рејоном, а делом (северозападни део подручја) у туристички рејон Тара – Ваљевско подрињске планине – Рудник.

изостављено раније предложено решење дефинисано ППППН НП „Тара“[282], а које се односи на то да се државни пут I реда бр. 5, који се задржава на постојећој траси од границе са Републиком БиХ до Кремана, измести са деонице од Кремана до Ужица преко Волујице на постојећу трасу државног пута II реда бр. 112 од Кремана до Кнежевића, а што је и предвиђено актуелном категоризацијом државних путева из 2013. године[283], као и недовољно разматрање значаја Тарског регионалног водовода, осим у делу који се односи на повезивање водовода Бајине Баште на водостан РХЕ „Бајина Башта“.



Карта 4.8: РПП за подручје Златиборског и Моравичког управног округа, реферална карта бр. 2 „Мрежа насеља и инфраструктурни системи“
(Извор: „Сл. гласник РС“, број 1/2013)

[282] Просторни план подручја посебне намене Националног парка Тара („Службени гласник РС“, бр. 100/2010), глава VIII Просторни развој саобраћаја и инфраструктурних система, поглавље I. Саобраћајна инфраструктура. Наведена прекатегоризација је предложена јер се на тај начин остварује краћа и квалитетнија веза са БиХ са Ужицем, која је лакша за одржавање, поготово у зимским месецима, а такође, траса пута преко Ужица и Кнежевића до Кремана представља главни улазни правац Тари из централне Србије, који ће се све више користити, имајући у виду развој подручја Таре као туристичког центра регионалног карактера.

[283] Према Уредби о категоризацији државних путева („Службени гласник РС“, бр. 105/2013) ова саобраћајница чини део државног пута IБ реда бр. 28.

У оквиру смерница за примену Плана, дефинисане су приоритетне активности на имплементацији планских решења (глава IV., одељак 1.1.), које су утврђене за прву фазу имплементације до 2016. године. За област развоја туризма, а у вези са планирањем инфраструктуре, као најзначајније могу се издвојити следеће приоритетне активности: изградња нових и модернизација, комунално опремање и комерцијализација постојећих и потенцијалних смештајних капацитета; унапређење и развој туристичко-рекреативне инфраструктуре (терени, стазе, рецептивно-информативни пунктови, туристичка сигнализација и др.) и инфраструктурних система и некомерцијалних садржаја друштвеног стандарда; развој саобраћајне инфраструктуре, у функцији повећања доступности и интегрисања туристичке понуде, као и система остале техничке инфраструктуре (водоснабдевања и каналисања отпадних вода, електроснабдевања и телекомуникација) и јавних садржаја; израда просторних и урбанистичких планова, програма развоја туризма и техничке документације за изградњу и уређење предвиђених садржаја.

Слично као и код закључка за претходно разматрани РПП, и у оквиру Регионалног просторног плана за подручје Златиборског и Моравичког управног округа, укупно гледано, може се стећи делимичан утисак да подручју Таре у Плану није посвећена пажња пропорционална значају који за развој (не само туризма) Србије има ово подручје, а у оквиру кога се налази и једини национални парк у обухвату овог планског документа, као и један парк природе и један предео изузетних одлика (у фази проглашења). Ипак, уз наведене мале недоумице око дефинисања туристичких рејона, може се закључити да планирани развој туризма и дефинисана планска решења у области инфраструктурних система могу имати значајне позитивне последице за развој планинског туризма на подручју Таре.

Имајући у виду претходно наведено, може се закључити да планирање инфраструктуре на регионалном нивоу има изузетан значај за развој туризма јер је регионални просторни план као плански документ који уз уважавање специфичних потреба које произлазе из регионалних посебности, разрађујући циљеве просторног уређења и одређујући рационално коришћење простора, у складу са суседним регионима и општинама, представља једини плански документ (уз национални просторни план) где се крупни инфраструктурни системи међународног, националног, интеррегиооналног и интрарегионалног карактера могу планирати на такав начин да се у довољној мери сагледа њихова

величина, значај, међусобни утицај и повезаност, комплетност, итд. Поред тога, може се закључити и да је планирање инфраструктуре на регионалаком нивоу најзначајније управо за развијање и функционисање инфраструктурних система и постизање компаративних предности њиховог постојања и екстерних ефеката (Лукић Б., 2005:170), али и да просторни развој и уређење одређеног региона, као и његово просторно интегрисање у шире територијалне системе у највећој мери зависи управо од одговарајућег развоја мрежа инфраструктуре.

4.2.2. Просторни планови подручја посебне намене

Имајући у виду изузетан значај просторних планова подручја посебне намене за планирање развоја туризма, као и за планирање инфраструктуре у функцији развоја туризма, у овом одељку се детаљније разматрају актуелни планови за Копаоник и Тару, са посебним акцентом на делове плана који се односе на планирање инфраструктурних система.

Просторни план подручја посебне намене (ППППН) у оквиру кога се разматра подручје Копаоника је **ППППН „Националног парка Копаоник“**[284]. Укупан обухват Плана износи 32670 ha, од чега се 12106,03 ha налази у оквиру подручја Националног парка „Копаоник“ обухватајући делове територије општина Рашка (7886,47 ha) и Брус (4219.56 ha), 9753,28 ha је на подручју непосредне заштите НП на деловима територије општина Рашка (4614,48 ha), Брус (3900,34 ha) и Лепосавић (1238,46 ha), док је 10784,99 ha на подручју посредне заштите НП а на деловима територије општина Рашка (5764,75 ha), Брус (2044,83 ha) и Лепосавић (2975,41 ha).

Текстуални део Плана чине следећи делови: I. Полазне основе (Границе и биланс површина подручја Просторног плана у односу на зоне заштите Националног парка; Обавезе, услови и смернице из планских докумената вишег реда; Положај и регионални аспекти заштите и развоја подручја Просторног плана; Приказ постојећег стања природних и створених вредности, услова, ресурса и физичких структура, насеља, становништва и активности на подручју Просторног плана; Потенцијали и ограничења на подручју Просторног плана); II. Циљеви заштите, развоја и уређења подручја просторног плана (Општи и посебни циљеви заштите и унапређења природних добара, животне средине и непокретних културних добара; Циљеви по комплементарним областима); III. Правила

[284] Просторни план подручја посебне намене Националног парка Копаоник („Службени гласник РС“, бр. 95/2009).

заштите, уређења и коришћења подручја просторног плана (Заштита природе, природних добара, непокретних културних добара и животне средине; Физичка и функцијска намена простора по главним активностима и функцијама; Дугорочни програм и организација садржаја туризма, саобраћајне инфраструктуре, мреже насеља и јавних служби; Дугорочни програм изградње и план организације садржаја техничке инфраструктуре и комуналне опреме) IV. Критеријуми, услови и режими заштите, уређења и коришћења подручја плана (Гранични капацитети простора; Режими на подручју НПК по зонама заштите; Режими у заштитној зони НПК; Режими заштите, уређења и коришћења подручја Просторног плана од значаја за одбрану земље; Режими заштите, уређења и коришћења подручја Просторног плана од значаја за заштиту од елементарних непогода) V. Имплементација просторног плана (Прва етапа реализације до 2017. године; Прва фаза реализације Просторног плана до 2013. године; Учесници у имплементацији Просторног плана; Мере и инструменти за имплементацију Просторног плана).

Графички прикази су 4 рефералне карте израђене у размери 1: 50 000, и то: реферална карта 1. Заштита природе, природних вредности и непокретних културних добара; реферална карта 2. Намена простора; реферална карта 3. Организација туристичких садржаја, насеља и саобраћаја; реферална карта 4. Техничка инфраструктура.

У уводном дела Плана који се односи на положај и регионалне аспекте заштите и развоја подручја Плана (глава I., поглавље 3.) наводи се да је „регионални и надрегионални ниво развоја, подручје НПК постигло само у погледу планинског туризма, првенствено зимског (алпско скијање). Захваљујући значајним, претежно државним улагањима, створен је нов туристички производ и имиџ главног зимског туристичког центра Србије. Ова делатност представљаће и надаље главну развојну шансу Копаоника и одређивати његов регионални и надрегионални статус, под условом да буде интегрисана у јединствену регионалну понуду и да интегрише све локалне и регионалне комплементарне делатности и садржаје (пољопривреду и села, малу привреду, саобраћај и друго), наравно уз остваривање приоритетне намене и функција НПК.“

У оквиру приказа постојећег стања (глава I., поглавље 4.), а по питању инфраструктуре и комуналних сервиса, констатује се да је „развијеност постојеће инфраструктуре на подручју Просторног плана резултат развоја туризма и концентрисаних републичких улагања у подручје због санација последица земљотреса 80-их година“, као и да је „највише резултата постигнуто у

саобраћају, делом у електроснабдевању, док је изградња водоснабдевања, канализације (посебно), телефоније и комуналних сервиса заостајала (сем у оквиру ТЦ Копаоник/комплексу Суво Рудиште), посебно у удаљенијим насељима заштитне зоне НПК“. У том смислу, у оквиру потенцијала и ограничења на подручју Плана (глава I., поглавље 5.), а од значаја за инфраструктурне системе наводе се следећи потенцијали: „окна напуштеног рудника „Сува Руда” за лагеровање воде, која би се претходно соларно загревала на уређеном површинском копу овог рудника, а за потребе топлификације туристичког комплекса Суво Рудиште; делови инфраструктуре грађене за потребе рудника од значаја за нове намене (путеви, електроинсталације и друго)“, као и следећа ограничења: „драстично заостајање уређења и опремања грађевинског земљишта у односу на изградњу супраструктуре (без програма уређења грађевинског земљишта, или без њиховог спровођења, у оба случаја са избегавањем плаћања надокнада за уређење и коришћење грађевинског земљишта од стране већине туристичких и других субјеката); озбиљно заостајање реализације планиране инфраструктуре и комуналне опреме, посебно у погледу фекалне канализације (тамо где и постоји, не функционишу постројења за пречишћавање отпадних вода), атмосферске канализације и саобраћајница (нерешен мирујући саобраћај и отежано зимско одржавање појединих деоница путева), али и код грејања (на течна горива, противно одредби планских докумената) и сакупљања смећа; препуштање управљања јавним објектима водовода, канализације и трафостаница на Сувом Рудишту и Сребрнцу ГЕНЕКСУ, са озбиљним последицама слабог одржавања постојећих система; угроженост природних претпоставки туризма и то: земљишта од ерозије због неодржавања педолошког покривача и травне вегетације алпских ски-стаза, вода и ваздуха због нерегулисаног саобраћаја, непланске и непримерене изградње и доградње туристичких објеката, нерешених питања отпадних вода, комуналне хигијене и грејања; неизграђеност садржаја летње туристичке понуде и друго; неопремљеност села јавним услугама и службама, комунална неопремљеност, саобраћајна неприступачност и друго.“ Из наведеног се може јасно закључити да у области инфраструктурних система, ограничења за развој доминирају у односу на наведене потенцијале.

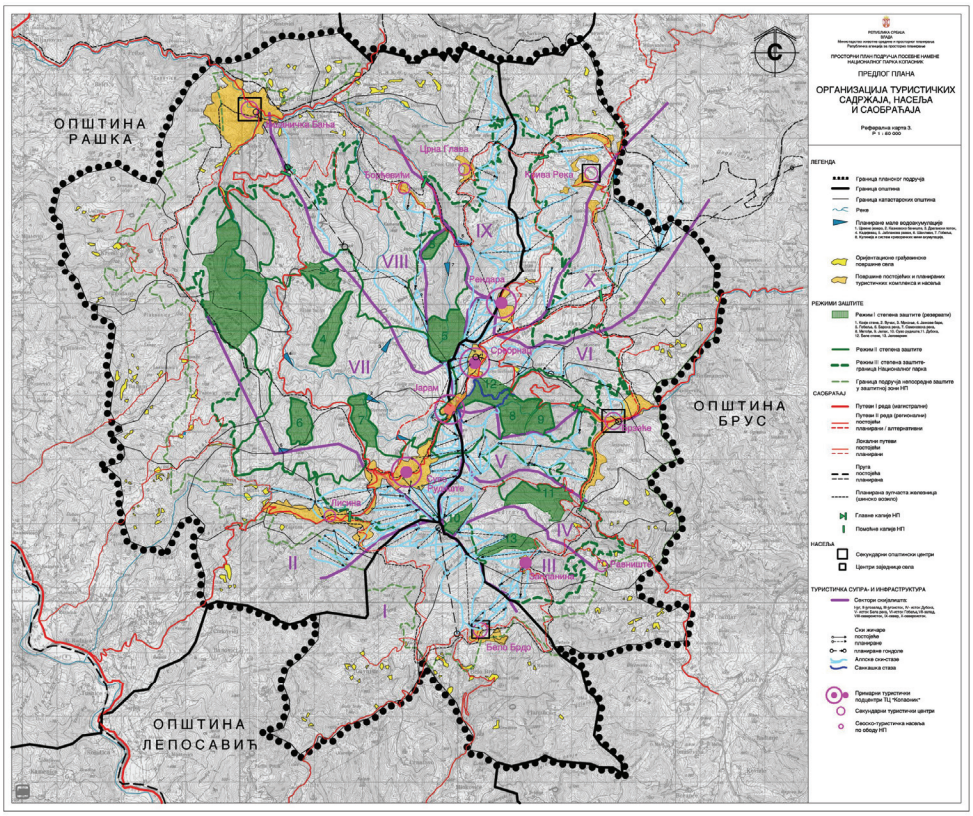
У оквиру дефинисаних општих и посебних циљева (глава II., поглавље 1.) за планирање инфраструктурних система најзначајнији су: „обезбеђивање саобраћајних, санитарних, енергетских и других техничких услова, који омогућују највиши квалитет животне средине на подручју НПК и висок квалитет животне

средине у заштитној зони НПК; условљавање изградње нових објеката у НПК претходном изградњом комплетне инфраструктуре; санација последица нерегулисаних отпадних вода на делу НПК и у делу заштитне зоне НПК; условљавање даљег функционисања постојећих објеката у НПК прописним функционисањем канализације и уређаја за пречишћавање отпадних вода". Увидом на простору НПК може се лако установити да, иако врло строго и јасно дефинисани, циљеви који се односе на условљавање даље изградње комплетирањем инфраструктуре, нису узети у обзир приликом спровођења планских решења. У овом делу Плана дефинисани су и циљеви по комплементарним областима у оквиру којих су детаљно разматрани и циљеви и задаци развоја саобраћаја и саобраћајне инфраструктуре, циљеви и критеријуми водорегулације и изградње водопривредне инфраструктуре, циљеви развоја електроенергетске мреже, циљеви развоја поштанског и телефонског саобраћаја и осталих телекомуникација, као и циљеви развоја комуналних објеката и служби.

У делу Плана који се односи на дугорочни програм и организацију садржаја туризма, саобраћајне инфраструктуре, мреже насеља и јавних служби (глава III., поглавље 3.), наводи се да је „концепт програма и организације садржаја на подручју Просторног плана заснован на опредељењу за туризам, рекреацију и спорт као главну економску базу подручја, уз одрживи компромис са режимима заштите и културолошког коришћења НПК", као и да је „према процени еколошког капацитета заштићеног простора, утврђен лимит од око 12.500 лежаја високо комерцијалног туризма на територији НПК, док је тежиште развоја туризма померено у заштитну зону НПК, где је предвиђено 30.000 лежаја". У овом делу Плана детаљно су, кроз дугорочни програм и план организације простора, у функцији НПК и развоја становништва и комплементарних активности, дефинисани одговарајући садржаји граничног (максималног) капацитета као и организациони модалитети понуде туристичких подцентара/комплекса, пунктова и насеља.

Главне садржаје посебне (туристичке) инфраструктуре (глава III., одељак 3.2.1.) „на подручју НПК и заштитне зоне НПК чини туристичка понуда у простору (ван центара/комплекса, насеља и пунктова), пре свега алпског и нордијског скијалишта, а затим и летњих планинарских и излетничких стаза и других летњих садржаја". Алпско скијалиште конципирано је као јединствен, повезани систем жичара и ски-стаза, састављен од десет сектора, са 81 жичаром укупне дужине око 103,5 km и главним алпским ски-стазама (без везних стаза) у

укупној дужини од око 191 km. Мрежа главних нордијских ски-стаза планирана је са укупном дужином од око 60 km. Планинарске и излетничке стазе на подручју НПК предвиђене су највећим делом на трасама нордијских стаза, као и у атрактивним пределима зоне II степена заштите, а на стазама су планирана одморишта са ватриштима и склоништима, видиковци и биваци. На подручју НПК предвиђено је пет вишенаменских малих водоакумулација, између осталог и за рекреацију (без спортског риболова), док је у заштитној зони НПК предвиђено више малих водоакумулација, између осталог, у функцији спортског риболова, а на Кривој реци и у функцији рекреације (могућ систем малих водоакумулација са аква-програмом).



Карта 4.9: ППППН „Националног парка Копаоник“, реферална карта 3 „Организација туристичких садржаја, насеља и саобраћаја“
(Извор: „Сл. гласник РС“, број 95/2009)

Планирани развој саобраћајне мреже (глава III., одељак 3.2.2.) „усмерен је на повезивање насеља, туристичких центара, пунктова и појединачних објеката међусобно, са другим садржајима и са окружењем, преко мреже постојећих и планираних друмских и железничких саобраћајница, жичара и ваздушних

пристаништа“. Окосницу развоја и уређења путне мреже подручја Плана чини доградња, модернизација, реконструкција и појачано одржавање појединих деоница регионалних (државних) путева ка Копаонику из праваца Брзећа, Руднице и Јошаничке Бање. Најзначајнија нова планска решења су: постојећи регионални (државни) пут кроз подцентар Суво Рудиште постаје интерна саобраћајница, а паралелно са њим (са северне стране) планирана је нова транзитна саобраћајница; резервише се коридор континуалног кружног пута, приближно око границе НПК у висинској зони од око 1000 до 1200 m н.в., који ће настати повезивањем постојећих шумских, локалних и регионалних путева, а мањим делом изградњом нових деоница, са укупном дужином од око 86 km. Развој железничког саобраћаја на подручју Плана усмерен је на побољшање приступа подручју са спољне железничке мреже изградњом пруге нормалног колосека од Стопање (између Крушевца и Трстеника на Западноморавској призи) до Биљановца (на Ибарској прузи) а преко Криве Реке и Јошаничке Бање, као и на повезивање садржаја у обухвату Плана изградњом кружне линије електричне зупчасте-планинске железнице која је предвиђена од станица у Кривој реци и Јошаничкој Бањи око подручја НПК (траса се највећим делом налази у коридору континуалног кружног пута око НПК) и изградњом радијалног правца зупчасте-планинске железнице од Сувог Рудишта до Рендаре, уз повезивање са кружном железницом око НПК. Планирано је да значајан вид саобраћаја представља и вертикални транспорт жичарама (уз употребу у функцији спорта и рекреације), кроз повезивање постојећих и планираних туристичких локација на нижим надморским висинама са висинском зоном и скијалиштима. Најзначајнија планирана решења у оквиру овог вида саобраћаја су кабинско-гондолске жичаре из правца Брзећа (дужине око 4.700 m, са висинском разликом од око 775 m) и Јошаничке Бање (дужине око 5.000 m, са висинском разликом од око 1.125 m)[285]. У погледу развоја ваздушног саобраћаја предвиђена је изградња хелидрома у склопу туристичких комплекса Суво Рудиште и Рендара, а Планом је иницирана и изградња локалног аеродрома на локацији Блажевска Долина (општина Брус, ван подручја Плана).

У делу Плана који се односи на дугорочни програм изградње и план организације садржаја техничке инфраструктуре и комуналне опреме (глава III.,

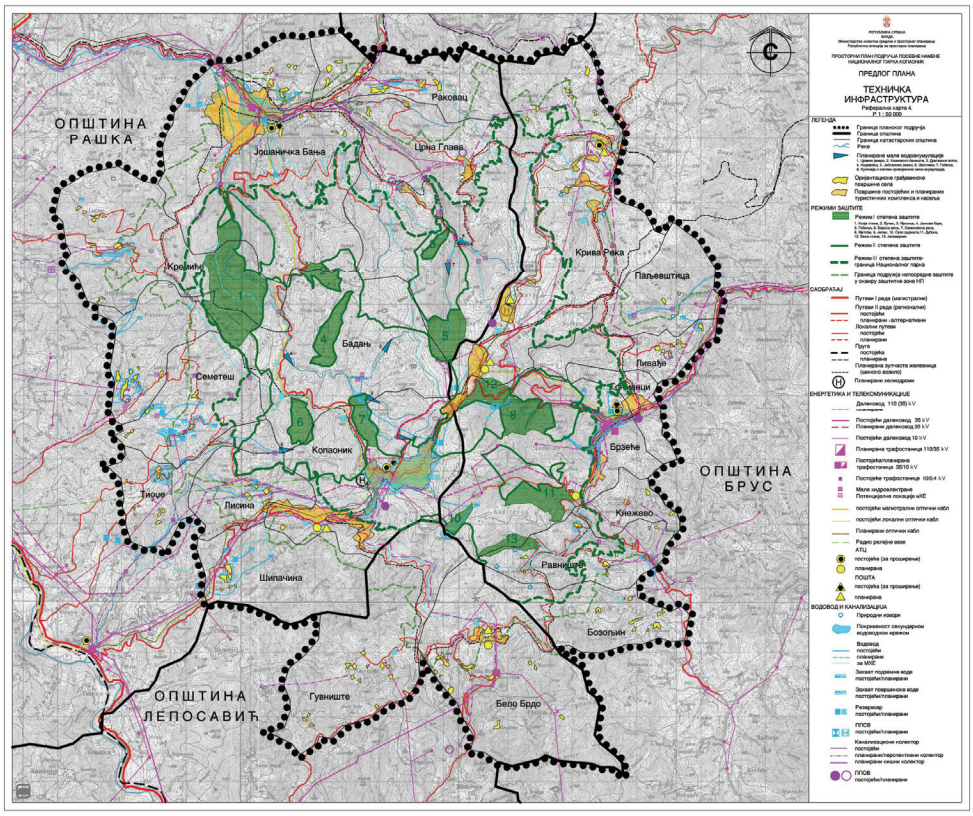
[285] Ова транспортна средства предвиђена су за целогодишње коришћење, као део туристичке понуде у простору и супституција моторних возила са унутрашњим сагоревањем.

поглавље 4.), дефинишу се водна, енергетска и телекомуникациона инфраструктура и комунална опрема.

У оквиру водне инфраструктуре (глава III., одељак 4.1.), у области водоснабдевања планирано је да се „развију два водна система: систем за обезбеђивање воде највишег квалитета за снабдевање водом туристичких и сеоских насеља и систем за обезбеђивање воде за техничке потребе и заштиту вода. Основна изворишта за оба наведена система су водотоци и мале водоакумулације у зонама II и III степена заштите на подручју НПК и у заштитној зони НПК.“[286] На подручју НПК предвиђена су три сепаратна канализациона система (са могућношћу заједничког коришћења и од стране насеља у заштитној зони НПК у коначној фази развоја централизованог канализационог система): систем Јарам - Суво Рудиште – Репушке бачије – Лисина – Шипачина – Рудница; систем Сребренац – Рендара – Крива Река (Пршићи) – Јошаничка Бања – Биљановац; парцијални, локални гравитациони системи са индивидуалним, преносивим и компактним уређајима за пречишћавање за мање садржаје ван постојећих и планираних траса колектора. У заштитној зони НПК решење евакуације и пречишћавања отпадних воде вршиће се где је могуће заједничким коришћењем наведена два гравитациона сепаратна канализациона система са подручја НПК, а где за то нема услова посебним сепаратним системима и индивидуално, преко локалних система каналисања отпадних вода са механичко-биолошким системима за пречишћавање. Планом је посебно дефинисан систем за обезбеђење воде за техничке потребе који ће користити водотоке, мале водоакумулације и микро-водозахвате на подручју НПК, односно мале водоакумулације и микро-водозахвате у заштитној зони НПК, а имаће посебну хидрантску мрежу (потпуно одвојену од водоводне), као и друге уређаје за транспорт и коришћење техничке воде. На подручју Плана предвиђена је изградња осам вишенаменских малих водоакумулација, од чега седам на подручју НПК и једна на подручју заштитне зоне НПК (у оквиру које је могуће реализовати и бројне друге водоакумулације)[287].

[286] Планирана потрошња воде срачуната је на основу усвојених норми по категоријама корисника (тематика која се разматра у поглављу 4.3. овог рада). На тај начин утврђено је да укупне прогнозиране потребе за водом износе око 299 l/s, од чега је око 86 l/s или 28,8% на подручју НПК и око 213 l/s или 71,2% у заштитној зони НПК.

[287] Мале водоакумулације на подручју НПК намењене су за водоснабдевање, противпожарну заштиту, снабдевање снежних топова, потребе водорегулације, контролисану рекреацију и енергетско коришћење, а у заштитној зони НПК, поред наведених функција, још и за привредно рибарство и спортски риболов.



Карта 4.10: ППППН Националног парка Копаоник, реферална карта 4 „Техничка инфраструктура“ (Извор: „Сл. гласник РС“, број 95/2009)

У делу Плана који се односи на хидроенергетику (глава III., одељак 4.1.5.) предвиђена је производња електричне енергије из малих хидроелектрана, на основу водозахвата на водотоцима и малим водоакумулацијама, претежно на подручју НПК, а са постројењима у заштитној зони НПК. У том смислу, планирано је осам малих хидроелектрана, од чега једна на ивици подручја НПК и седам у заштитној зони НПК, укупне инсталисане снаге од око 11 MW.

У оквиру дела Плана који се односи на енергетску инфраструктуру (глава III., одељак 4.2.), наводи се да је развој електроенергетске инфраструктуре на подручју Плана условљен одређеним интервенцијама ван подручја обухвата Плана (односе се на проширење и реконструкцију појединих ТС као и изградњу одговарајућих далековода), а што се плански може сагледати и дефинисати кроз одоговарајуће РПП и/или ППО, због чега се још једном мора напоменути значај ових планова за планирање инфраструктуре у оквиру туристичких и других подручја за које се доносе одговарајући ППППН. Развој енергетске инфраструктуре на подручју Плана заснива се на „успостављању ефикасног

система управљања и коришћења енергетских објеката и мреже, повезивању малих хидроелектрана у електроенергетски систем, као и на коришћењу алтернативних извора енергије“. За обезбеђење поузданог напајања електричном енергијом конзумног подручја НПК предвиђа се изградња ТС 110/х „Копаоник” на Сувом Рудишту, преусмеравање постојећег ДВ 110 kV Рашка-Копаоник на ову ТС, као и изградња ДВ 110 kV од Брзећа до ове ТС у циљу реализације двостраног напајања конзумног подручја. Када су у питању нижи напонски нивои, Планом је одређено да ДВ 20 kV и ТС 20/0,4 kV представљају основу далеководне мреже подручја НПК, уз одредбу да ће се сви нови далеководи овог напонског нивоа као и нисконапонска мрежа на подручју НПК од ТС 20/0,4 kV до потрошача, изводити кабловски, односно подземно, што је добро решење имајући у виду негативни визуелни утицај који надземна електроенергетска мрежа има у (планинским) туристичким подручјима. За обезбеђење поузданог напајања електричном енергијом у заштитној зони НПК предвиђа се изградња ТС 110/х у Брзећу, као и одговарајући ДВ и ТС напонског нивоа 35 и 10 kV, а предвиђено је да нови ДВ 10 kV буду каблирани (уз могућност постављања и ваздушних)[288].

На подручју Плана (глава III., одељак 4.2.5.) предвиђена је производња еколошки прихватљивих облика енергије и из других алтернативних (поред већ поменутих МХЕ), обновљивих извора: соларне енергије[289], еолске енергије, геотермалне енергије, енергије биомасе, као и енергије био-гаса.

У оквиру дела Плана који се односи на гасификацију (глава III., одељак 4.2.6.) наводи се да је „гасификација подручја Плана оправдана и пожељна, посебно за потребе грејања у висинској зони НПК, будући да је гас еколошки прихватљив и економски исплатив енергент“. За потребу гасификације планирана су два система који ће се реализовати фазно: у првој фази реализоваће се мрежа за течни гас (насељска мрежа за туристичка насеља у висинској зони Копаоника) и мерна гасна регулациона станица за капацитет до 3 MW; у другој фази реализоваће се гасовод Брзеће – Копаоник, као део будућег магистралног прстена

[288] У овом делу Плана се не дају правила за постављање нисконапонске електромреже (ваздушна, каблирана), а као што је већ наведено у делу овог рада који се односи на опремљеност подручја Копаоника инфраструктуром, негативан пример је стање у Брзећу где је највећи део нисконапонске мреже надземан, са мерним инструментима за индивидуалне објекте постављеним на бетонским бандерама на јавним површинама, што је непримерено за туристичко место.

[289] Као оптималан начин активне производње соларне енергије на Копаонику, Планом се предвиђа санација површинског копа рудника Суво Рудиште у соларну енергану и претварање подземних галерија истог рудника у термални колектор за сезонску акумулацију топле воде, чиме би се обезбедила чиста енергија за грејање туристичког комплекса Суво Рудиште.

из правца Крушевца, за који се резервише коридор у зони заштитног појаса регионалног пута Брзеће – Копаоник.

У области телекомуникационе инфраструктуре (глава III., одељак 4.3.) Планом је одређено да због топографских карактеристика простора, основу инфраструктуре телекомуникационе мреже представљају оптички каблови (кроз фазну изградњу мреже оптичких каблова у дужини од око 55 km на подручју НПК и око 28 км у заштитној зони НПК) и радио-релејне везе, са одговарајућим станицама (предвиђена је замена постојеће АТЦ Суво Рудиште већом и савременијом, нове АТЦ Сребрнац, АТЦ Викенд насеље – Лисина, АТЦ Шипачина и АТЦ Мрамор, као и изградња базних РР станица Копаоник/1, Велика Гобеља и Суво Рудиште) и антенским стубовима, као и одговарајући дигитални системи преноса, уз повезивање у прстенове. Телекомуникационе везе за насеља која су ван траса планираних оптичких каблова, решиће се тзв. руралном телефонијом. Планом је предвиђено да у туристичким комплексима у висинској зони Копаоника – Суво Рудиште, Сребрнац и Рендара, као и у већим туристичким насељима у заштитној зони НПК (Јошаничка Бања, Брзеће, Лисина, Крива река, Бело Брдо и др.) функционишу поштанске јединице, које поред класичних поштанских услуга, треба да омогуће и слање факса, електронске поште, као и коришћење Интернета. Такође, Планом је предвиђен постављање јавних телефонских говорница у туристичким комплексима и полазиштима главних жичара, где то услови дозвољавају[290].

У делу Плана који је насловљен Комунална опрема (глава III., одељак 4.4.), разматра се развој и изградња пијаца, топлификација, евакуација комуналног отпада, базе за одржавање путева, ватрогасна служба, технички сервиси и сл. За тематику овог рада, најзначајније су одредбе Плана које се односе на топлификацију, а у оквиру којих се наводи да ће се за туристичке локалитете у висинској зони НПК трасе топловода са позицијама централних енергана утврдити одговарајућим урбанистичким плановима, уз поштовање следећих критеријума и правила: „за избор референтног енергента приоритет је гас, а као допунски извори дозвољени су соларна енергија, електрична енергија и алтернативно, за појединачне објекте, чврсто гориво и то само дрво; положај

[290] Због све веће употребе мобилних телефона, поставља се питање оправданости класичних јавних телефонских говорница (које се у последње време врло мало користе), али сигурно да постоји потреба постављања већег броја тзв. „телефона за хитне ситуације“ поред ски стаза и других делова подручја где је већа фреквенција туриста и посетилаца, а са којих би био омогућен бесплатан позив ка службама ГСС-а, хитне помоћи, полиције, ватрогасаца и сл.

топлане треба да буде на погодној локацији која је довољно и равномерно удаљена од већине корисника; укидање постојећих котларница на течна горива, односно прилагођавање топлотних подстаница, уз задржавање електрокотлова као алтернативе; побољшања топлотне изолације, са аспекта економије грејања, при изградњи и реконструкцији објеката; и коришћење могућности повезивања у јединствене системе грејања осталих подцелина у висинској зони“. За заштитну зону НПК, Планом се наводи да је избор енергената слободнији, а у перспективи предност се такође даје гасу и обновљивим алтернативним изворима енергије. Планом је предвиђено да се евакуација комуналног отпада врши целе године уз посебно прилагођавање зимским условима. Поред тога, предвиђено је да се у првој етапи, неселекционисани отпад депонује на заједничкој депонији (у оквиру заштитне зоне НПК, или ван подручја Плана), а у наредној етапи би се вршило селективно сакупљање и централизована прерада и рециклажа отпада (ван подручја Плана). Чини се да овакво решење није задовољавајуће, а имајући у виду предвиђено депоновање неселекционисаног отпада на заједничкој депонији, јер је за заштиту животне средине боље решење формирање одговарајуће трансфер станице (у оквиру заштитне зоне НПК) и трајно депоновање отпада на некој од регионалних депонија у окружењу Копаоника.

У делу Плана који се односи на критеријуме, услове и режиме заштите, уређења и коришћења подручја Плана (глава IV.), одређују се режими заштите, уређења и коришћења по зонама заштите на подручју НПК (зоне I, II и III степена заштите, са дефинисањем посебних мера заштите и правила за планирање и изградњу појединих подсистема у оквиру инфраструктурних система) и у његовој заштитној зони (подручје непосредне заштите НПК и подручје посредне заштите око подручја непосредне заштите НПК), као и режими заштите, уређења и коришћења подручја плана од значаја за одбрану земље, као и за заштиту од елементарних непогода.

За планирање инфраструктуре је врло значајан део Плана (глава IV., поглавље 1.) у оквиру кога се за подручје обухвата Плана дефинише и одређује гранични капацитет простора који представља један од основних улазних података за планирање инфраструктурних система на планском подручју, па и шире због неопходности повезивања на околне магистралне и/или националне инфраструктурне системе. Имајући у виду изузетан значај ове проблематике, у посебном делу овог рада (одељак 5.1.1.) даје се, као пример добре праксе, приказ одређивања граничног капацитет простора на подручју ППППН „НП Копаоник“.

Део Плана који се односи на имплементацију (глава V.) садржи детаљну разраду прве етапе реализације до 2017. године, као и детаљну разраду прве фазе реализације до 2013. године, у оквиру којих се за Планом дефинисана решења, у свим областима, јасно и врло детаљно и прецизно одређују приоритети као и редослед реализације. У овом делу Плана дефинисани су и учесници у имплементацији са предлогом да се „на подручју НПК формира јединствена управа Туристичког центра, којом ће бити обухваћени сви тржишни и социјални субјекти туризма, рекреације и спорта, као и свих пратећих активности". Формирање овакве организације (која још увек није основана) би било од великог значаја за управљање и унапређење инфраструктурних система на овом подручју, јер ови системи, уколико се жели њихово одговарајуће функционисање, не могу бити лимитирани општинским границама и одвојеним надлежностима органа, организација и предузећа различитих јединица локалне самоуправе. У оквиру мера и инструмента за имплементацију плана, предвиђене су различите опште економске и друге политике (међу којима и основне мере и инструменти политике развоја инфраструктурних система и комуналних објеката), компензације за ограничења у развоју, разрада и спровођење у другим плановима и програмима[291], као и подршке имплементацији Просторног плана (информациони, мониторинг и контролни системи имплементације).

Интересантан податак у вези са процедуром израде овог Плана је то што је основна верзија Нацрта плана завршена још почетком 2005. године, а План је донет тек крајем 2009. године, због бројних супротстављених интереса на овом простору (који су се пре свега односили на захтеве руководства општине Брус), као и због усклађивања са новим прописима и планским документима из области туризма – доношење Закона о туризму и израда Стратегије развоја туризма Србије и Мастер плана Копаоника (Дабић Д., 2011:461-465): најпре је руководство општине Брус захтевало да се Планом предвиди повезивање Бруса са Копаоником (траса Брус – Гобеља, око 18 km ваздушном линијом, односно преко 25 km теренском трасом), што је после образложења и негативног става обрађивача довело до тога да Брус наручи посебну Студију (обрађивач Саобраћајни институт

[291] Од којих су за планирање инфраструктуре релевантни ППО Рашка, Брус и Лепосавић, ПДР за подцентре ТЦ Копаоник, као и за секундарне туристичке центре, затим средњорочни и годишњи програми уређења грађевинског земљишта за туристичке подцентре/комплексе Суво Рудиште, Јарам, Сребрнац и Рендара, за секундарне туристичке центре Јошаничка Бања, Брзеће/Гочманци и Бело Брдо, као и за насеље Крива Река, као и различити секторски дугорочни, средњорочни и годишњи планови и програми развоја по одговарајућим областима.

ЦИП) која је потврдила неоправданост оваквог захтева, од кога се тада и одустало; затим је руководство општине Брус затражило да се прошири локалитет подцентра Рендара низ Циганску реку (како би се обухватило приватизовано бивше друштвено земљиште), као и да се повећа капацитет подцентра Јарам на територији општине Брус, где је општина већ издала у закуп грађевинско земљиште, а пре његовог проглашења (одговарајући плански документ који би био правни основ за проглашење грађевинског земљишта није био донет), а како се опет није дошло до заједничког решења овог проблема, општина Брус ангажује другог обрађивача за израду ПДР-а подцентра Јарам, који се доноси пре ПППНН „НП Копаоник“ уз сагласност надлежног Министарства, а на чији захтев се и у ПППНН „НП Копаоник“ повећавају планирани смешатајни капацитети (са 200 на 600 лежаја), а центар историје и духовности „Стефан Немања“ измешта са овог локалитета на Суво Рудиште, тако да на природно осетљивом превоју Јарма, уз залажење у зону II степена заштите Националног парка, ниче тзв. етно-насеље комерцијалног туризма, за које још увек на одговарајући начин нису решена питања водоснабдевања, одвођења отпадних вода, снабдевања електричном енергијом и сл.; ресор туризма преко надлежног Министарства, више пажње ПППНН „НП Копаоник“ посветио је тек по приступању изради Мастер плана Коапоника, мада за разлику од планских докумената за Стару планину, није захтевано да се и у овом Плану пресликају сва решења из Мастер плана (са нових двадесетак хиљада лежаја на Равном Копаонику), осим инсистирања да се предвиди алтернативна регионална саобраћајница на потезу од Јарма до Сувог Рудишта, наводно због боље зимске проходности и заштите природе, што је кроз План и учињено, мада је могуће да се, према ставу обрађивача Плана, ради о намери да се накнадно саобраћајно отворе нове локације за туристички изградњу према решењима из Мастер плана, а које значајно превазилазе капацитете предвиђене у ПППНН „НП Копаоник“.

На основу претходно наведеног, може се закључити да је ПППНН „Националног парка Копаоник“ у већој мери прилагођен новијим приступима стратешког, интегралног и континуалног планирања, као и да на овакав начин примењено планирање у области инфраструктурних система може имати значајне позитивне последице за развој планинског туризма на подручју Копаоника. Основни недостатак овог Плана се не односи на његов садржај, начин израде и/или дефинисана планска решења, већ на дефинисане границе плана у оквиру којих се не налази цела туристичка регија Копаоника, тако да је релевантним

РПП-ом предвиђена израда посебног ППППН природне целине Гоч – Жељин – Копаоник. Ипак, најзначајни проблеми јављају се у домену спровођења и реализације, јер се не решавају Планом одређени приоритети у области инфраструктуре (нарочито у области каналисања и пречишчавања отпадних вода), а дозвољава се (бесправна) изградња нових објеката на Сувом Рудишту, Брзећу, Лисини и др., уз непоштовање једног од Планом дефинисаних приоритетних задатака: „условљавање изградње нових објеката у НПК претходном изградњом комплетне инфраструктуре".

Просторни план подручја посебне намене (ППППН) у оквиру чијег обухвата се налази подручје Таре је **ППППН „Националног парка Тара"**[292]. Укупна површина подручја Плана износи 63446 ha, обухватајући делове општина Бајина Башта (29938 ha) и Чајетина (5927 ha), као и део подручја града Ужица (27581 ha). Основни карактер планском подручју дају значајна заштићена подручја која се у целини (Национални парк „Тара", Предео изузетних одлика „Заовине", Парк природе „Шарган – Мокра Гора") или делимично (подручје предложено за заштиту као Парк природе „Златибор") налазе у обухвату Плана, као и две веће акумулације „Заовине" и „Врутци", док језеро хидроакумулације „Перућац" представља граничну зону ка Босни и Херцеговини.

Текстуални део Плана чине следећи делови: I Полазне основе за израду плана (Обухват и основне карактеристике планског подручја; Плански и стратешки документи, планови и програми); II Оцена постојећег стања (swot анализа); III Циљеви, принципи и оперативни циљеви просторног развоја подручја посебне намене; IV Концепција просторног развоја подручја посебне намене; V Концепција и пропозиције заштите, уређења и развоја природе и природних система; VI Концепција и пропозиције у односу на демографско-социјалне проблеме; VII Просторни развој функције посебне намене, дистрибуција активности и употреба земљишта (Функције посебне намене; Пољопривреда; Шумарство, ловство и риболовство; Туризам; Остале привредне делатности); VIII Просторни развој саобраћаја и инфраструктурних система (Саобраћајна инфраструктура; Водопривредна инфраструктура; Електро-енергетска инфраструктура; Телекомуникациона инфраструктура и поштанска

[292] Просторни план подручја посебне намене Националног парка Тара („Службени гласник РС", бр. 100/2010).

мрежа; Остала комунална инфраструктура); IX Мере заштите, уређења и унапређења природних и културних добара; X Мере заштите животне средине; XI Мере заштите од елементарних непогода, техничко - технолошких несрећа и одбрана земље; XII Принципи и правила грађења и уређивања простора за делове територије у обухвату плана за које није предвиђена израда урбанистичког плана; XIII Биланси намена простора; XIV Мере и инструменти за спровођење и остваривање просторног плана подручја посебне намене и приоритетних планских решења.

Графички прикази су представљени кроз 5 реферaлних карата израђених у размери 1 : 50 000, и то: реферална карта 1. Посебна намена простора; реферална карта 2а. Саобраћајна инфраструктура са мрежом насеља, јавним службама и функцијама; реферална карта 2б. Водопривредна инфраструктура; реферална карта 2в. Електроенергетска и телекомуникациона инфраструктура; реферална карта 3 и 4. Природни ресурси, заштита животне средине, природних и културних добара и туризам и спровођење плана.

У уводном делу Плана (глава I) наведено је да је временски хоризонт Плана, у складу са Одлуком о изради, од 2007. до 2021.године, а да се поједине планске поставке, у ширем временском контексту, с обзиром на годину доношења плана, могу реализовати и до 2025.године.

У оквиру оцене постојећег стања (глава II), а по питању инфраструктурних система, као основни потенцијали за развој планског подручја, наведени су: „површинске и подземне воде – туристички и хидроенергетски потенцијал, потенцијал за снабдевање водом за пиће, наводњавање; изграђена саобраћајна инфраструктура: друмска (државни путеви I и II реда), железничка (пруга Београд – Бар), водни саобраћај локалног и туристичког значаја; близина важнијих магистралних коридора у Републици; потенцијална реализација аутопутских коридора Е-761 и Е-763; оспособљавање аеродрома Поникве за цивилни саобраћај“. Као кључни проблеми у овој области, наводе се: „неконтролисано и екстензивно ширење насеља, првенствено због изградње викенд објеката (који се често налазе на најбољим локацијама), без неопходне инфраструктуре; насеља су руралног карактера и разбијеног типа, што умногоме отежава њихово инфраструктурно опремање; недовољна изграђеност и непостојање система одвођења отпадних вода као и третман отпадних вода (ППОВ); незаштићеност водних ресурса од загађивања; проблеми угрожавања животне средине због ниског нивоа развијености комуналних услуга и нефункционисања депонија у

складу са савременим принципима одлагања комуналног отпада; постојање дивљих сметлишта на планском подручју; недовољно одржавање путне мреже; периферни положај у односу на важне државне путне правце; неприлагођеност постојећих капацитета електроенергетске инфраструктуре захтевима стално растуће потрошње; јавна расвета у насељима, као и на туристичким локалитетима није потребног нивоа; лоше стање постојеће путне инфраструктуре, технички елементи нису у складу са рангом саобраћајница у мрежи; заостајање у инфраструктурном опремању". Слично као и код ППППН НП „Копаоник", и овде се може констатовати да у области инфраструктурних система, ограничења за развој и проблеми у овој области доминирају у односу на постојеће потенцијале.

У делу Плана који се односи на циљеве, принципе и оперативне циљеве просторног развоја (глава III), наведено је да „општи циљ развоја и организације планског подручја јесте заштита природних добара и културно историјске баштине ради стварања услова за одрживи развој". У овом делу Плана дефинисани су и општи, посебни и специфични циљеви развоја по појединим областима у оквиру којих су детаљно разматрани и општи и посебни циљеви развоја саобраћајног система, општи и појединачни циљеви развоја хидротехничке инфраструктуре, општи и посебни циљеви развоја електроенергетске инфраструктуре, као и општи и посебни циљеви развоја телекомуникационе инфраструктуре и поштанске мреже.

У оквиру полазишта за концепцију просторног развоја (глава IV, поглавље I.), у делу који се односи на област уређења простора наводи се неопходност обезбеђења максималног нивоа инфраструктурне опремљености, и то: „евакуација отпадних вода преко канализације и непропусних септичких јама; обавезно пречишћавање отпадних вода пре испуштања у реципијент; коришћење искључиво еколошких енергената (струја, ТНГ и др.), а за мање потрошаче прихватљиво је и дрво као енергент; каблирање основне електромреже; обезбеђење потребног капацитета воде за пиће за све кориснике; евакуација комуналног отпада; регулација и уређење водотока за потребе заштите од вода; забрана изградње капиталне инфраструктуре у режимима I и II степена заштите". У оквиру концепције просторног развоја (глава IV, поглавље II.), у погледу заштите и одрживог коришћења заштићених подручја установљени су основни режими заштите (I, II и III степен), са дефинисаним општим условима за активности које се у заштићеним подручјима могу реализовати.

Развој туризма је дефинисан у посебном поглављу у оквиру дела Плана који се односи на просторни развој функције посебне намене, дистрибуцију активности и употребу земљишта (глава VII). Планом је одређено да се „планско подручје профилише као туристичка регија чије ће различитости и посебности представљати њену компаративну предност, на начин да се обједине у јединствено тржишно и просторно повезану целину“. У том смислу, а „имајући у виду природне ресурсе, могућности диференцирања туристичке понуде за различите циљне сегменте, основа визије је да у туристичкој понуди ово подручје буде препознатљиво као „еколошка оаза Балкана“ са основом у квалитету очуване природе, заштићеним просторима и актуелним захтевима туристичке тражње на глобалном нивоу“. У оквиру овог одељка Планом су одређени приоритети развоја туристичких зона на простору Таре („на планини Тари дефинише се пет развојних туристичких зона за целогодишњи туризам: Предов крст, Бајина Башта, Перућац, Калуђерске Баре и Митровац“), приоритети развоја туристичких зона на подручју Шаргана и Мокре Горе (туристички центри Кремна и Мокра Гора и локалитети Дрвенград и Шарганска осмица), као и приоритети развоја туризма на осталим подручјима. За дефинисане туристичке зоне на Тари и подручју Шаргана и Мокре Горе, у овом делу Плана детаљно су (многи од њих са нивоом детаљности који није примерен за овај део ПППНП)[293] побројани планирани објекти и радови у области туристичког смештаја и угоститељских услуга, као и објекти и планиране активности у области спорта и рекреације.

У делу Плана који се односи на просторни развој саобраћаја и инфраструктурних система (глава VIII) дефинисан је просторни развој саобраћајне, водопривредне, електроенергетске и телекомуникационе инфраструктуре и поштанске мреже, као и остале комуналне инфраструктуре.

У поглављу у оквиру кога се дефинише развој саобраћајне инфраструктуре (глава VIII, поглавље I.), наводи се да „друмски саобраћај остаје главни носилац повезивања подручја са широм околином, а посебно унутар граница Плана. Сви остали видови саобраћаја остају алтернативни, посредни носиоци комуницирања или задржавају локално-туристички карактер.“ Најзначајнија нова планска решења у области друмског саобраћаја су: планирана изградња аутопута Е-761 на

[293] Упоређивањем наведених одредница из ПППНП НП „Тара“ и Мастер плана за Тару и њено окружење (2007), може се утврдити да су решења за планиране објекте, радове, атракције и туристичку инфраструктуру преузета из наведеног Мастер плана.

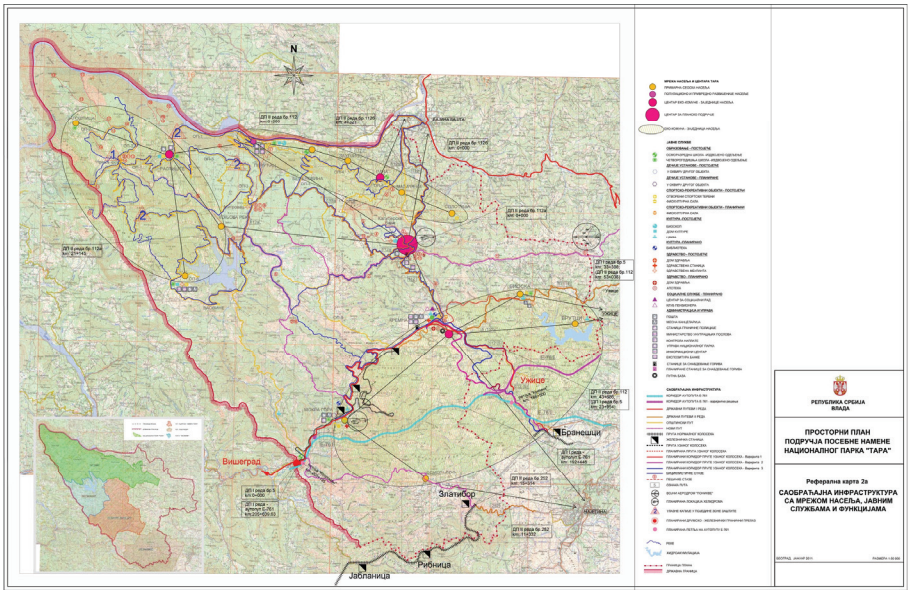
деоници Пожега - Вишеград, у складу са решењем утврђеним ППРС[294]; државни пут I реда бр. 5, планом се задржава на постојећој траси од границе са Републиком БиХ до Кремана, одакле се предлаже његово измештање са деонице од Кремана до Ужица преко Волујице на постојећу трасу државног пута II реда бр. 112 од Кремана до Кнежевића, одакле траса пута даље наставља постојећом трасом државног пута I реда бр. 21 до Ужица[295]; планирана је изградња државног пута II реда на релацији Поникве – Калуђерске баре – Добро поље – Митровац – Крња Јела – Никшића Преседо – Мећавник – Мокра Гора – Пањак – Семегњево (и даље ка Златибору) која ће бити у функцији повезивања већине туристичких зона на планском подручју, па и шире кроз остваривање везе са једне стране са Ужицем и са друге стране са Златибором, а омогућиће и квалитетену непосредну везу туристичких зона на Тари са аеродромом Поникве; планом се предвиђа реконструкција, доградња и изградња више деоница општинских путева у циљу повећања саобраћајне доступности, са детаљно дефинисаним приоритетима за путне правце укупне дужине 77,6 km. Због посебне намене подручја Планом се установљава рестриктиван режим саобраћаја унутар појединих просторних целина и зона заштите, који подразумева контролу возила и добијање посебних дозвола којима се регулише правац кретања, време задржавања и сврха боравка, осим за сталне становнике. У Плану се затим разматра јавни превоз путника и предлаже се успостављање одговарајућих основних линија јавног превоза, дају се основна правила и смернице за површине за стационарни саобраћај и аутокампове, пратеће садржаје јавног пута, саобраћајну и туристичку сигнализацију (са предлогом локација за информативне пунктове), а затим се даје и списак бициклистичких стаза укупне дужине 464,5 km (како је наведено стазе су дефинисане пројектом „Тароцикл“), као и списак 18 пешачко – излетничких стаза са основним правилима уређења стаза и пратећих садржаја[296]. У области железничког саобраћаја, развој је пре свега усмерен на пруге узаног колосека, а у

[294] Имајући у виду да једним својим делом пролази кроз II режим заштите „Ђога – Козја стена“, у овом делу се траса оцењује као неповољна са становишта заштите природе. Измештање трасе са овог подручја дефинисаће се кроз даљу разраду пројектне документације предметног аутопута. До коначног одабира положаја коридора и трасе аутопута, планом се резервише простор за основни коридор аутопута дужине око 13,2 km, а резервисани простор је, истовремено, и инфраструктурни коридор са ширином од 500 m.

[295] Ово решење прихваћено је и актуелном категоризацијом државних путева из 2013. године (Уредба о категоризацији државних путева, „Службени гласник РС“, бр. 105/2013) према којој ова саобраћајница чини део државног пута IБ реда бр. 28.

[296] Планиране бициклистичке и пешачко-излетничке стазе приказане су на референталној карти 2а „Саобраћајна инфраструктура са мрежом насеља, јавним службама и функцијама“.

циљу развоја туризма. У том смислу, планира се даље уређење и опремање пратећим садржајима постојеће пруге узаног колосека, Шарган Витаси – Мокра Гора – Котроман – (Вишеград), а затим и реконструкција и продужење пруге узаног колосека до Кремана и даље до железничке станице „Бранешци“ (у циљу спајања са железничком пругом Београд – Бар), као и продужење пруге узаног колосека од Кремана до Биоске, са могућношћу каснијег продужетка до Ужица, а разматра се и могућност изградње крака пруге узаног колосека од Кремана до Калуђерских Бара. У области ваздушног саобраћаја, Планом се предлажу локације за изградњу хелидрома на Калуђерским Барама и на Мокрој Гори. За развој туризма на овом подручју велики значај може имати активирање аеродрома „Поникве“ за комерцијалне летове (аеродром се не налази у планском подручју, већ у његовој граничној зони). Планом је одређено да водни саобраћај остаје локалног и туристичког значаја на делу језера Перућац, а у сврху повећања степена доступности и атрактивности језера Перућац и Заовине планира се формирање локалних путничких пристаништа. На крају овог дела Плана, дефинишу се приоритетне активности за период до 2014. године.



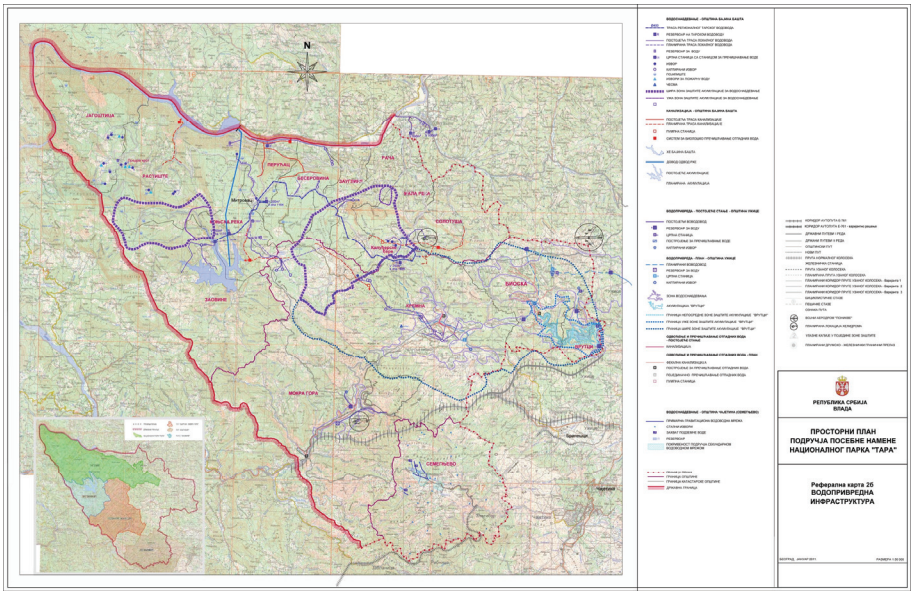
Карта 4.11: ППППН Националног парка Тара, референтна карта 2а „Саобраћајна инфраструктура са мрежом насеља, јавним службама и функцијама“ (Извор: „Сл. гласник РС“, број 100/2010)

У делу Плана који се односи на водопривредну инфраструктуру (глава VIII, поглавље II.), у области водоснабдевања најзначајнију улогу и даље ће имати постојећи систем „Тарског водовода“ (водом се снабдева из акумулације

„Крушчица" на реци Бели Рзав), који задовољава потребе већине насеља на подручју НП Тара. За удаљена и мања насеља планирано је коришћење локалних изворишта, док ће Мокра Гора и Кремна у првој фази користити локална изворишта, а у другој фази се планира њихово повезивање на „Тарски водовод". Поред тога, Планом се у дефинисаним зонама и појасевима санитарне заштите изворишта водоснабдевања акумулације „Врутци" утврђују зоне (режими) заштите и правила изградње и уређења простора[297]. У области одвођења отпадних вода, Планом је прво дефинисано да ће „сва насеља на планском подручју решавати каналисање отпадних вода сопственим постројењима за пречишћавање воде". Међутим, у наставку се наводи да су (поред осталих) основна планска решења: „за насеља у Националном парку (Јагоштица, Растиште, Коњска река, Митровац, подручје Заовина, Ослуша, Соколина, Калуђерске Баре и подручје око акумулација „Заовине" и „Крушчица") - изградња, реконструкција или модернизација главних канализационих водова за подсистеме Заовинско језеро, Шљивовица – Калуђерске баре и Растиште; за остала насеља ван Националног парка на потезу од Перућца ка Бајиној Башти није планиран систем каналисања отпадних вода". Није јасна наведена одредба да за поједина насеља није планиран систем каналисања отпадних вода – да ли то значи да ће се воде испуштати појединачно без пречишћавања, или за ова насеља важи нешто касније наведена одредба: „за мала насеља и туристичке центре проблем канализације решавати локално и предвидети постројење са високим степеном пречишћавања, прикупљајући отпадне воде из више домаћинстава у складу са економском тачком исплативости (минимум 50 становника)". Због могућности различитог тумачења оваквих планских решења, која могу довести до негативних последица у простору, неопходно је јасно и недвосмислено дефинисати одговарајућа правила. У области хидроенергетике, поред постојеће ХЕ „Бајина Башта" са њеним објектима, предвиђено је да ће се на водотоцима на територији Плана изградити 14 малих хидроелектрана (како је наведено „Просторним планом се само резервише простор за изградњу малих хидроелектрана, а по потреби и хидроакумулација које ће служити у њиховом функционисању"). Због више значајних водопривредних објеката који се налазе у планском обухвату, на крају

[297] Акумулација „Врутци" није од значаја за водоснабдевање насеља на подручју ППППН „НП Тара" (осим сеоских насеља Биоска и Врутци), али је од великог значаја дефинисање мера заштите ове акумулације, која је део Западноморавско – рзавског регионалног система водоснабдевања.

овог поглавља издвојен је посебан део са планским решењима и правилима која се односе на коришћење и заштиту вода и приобаља.

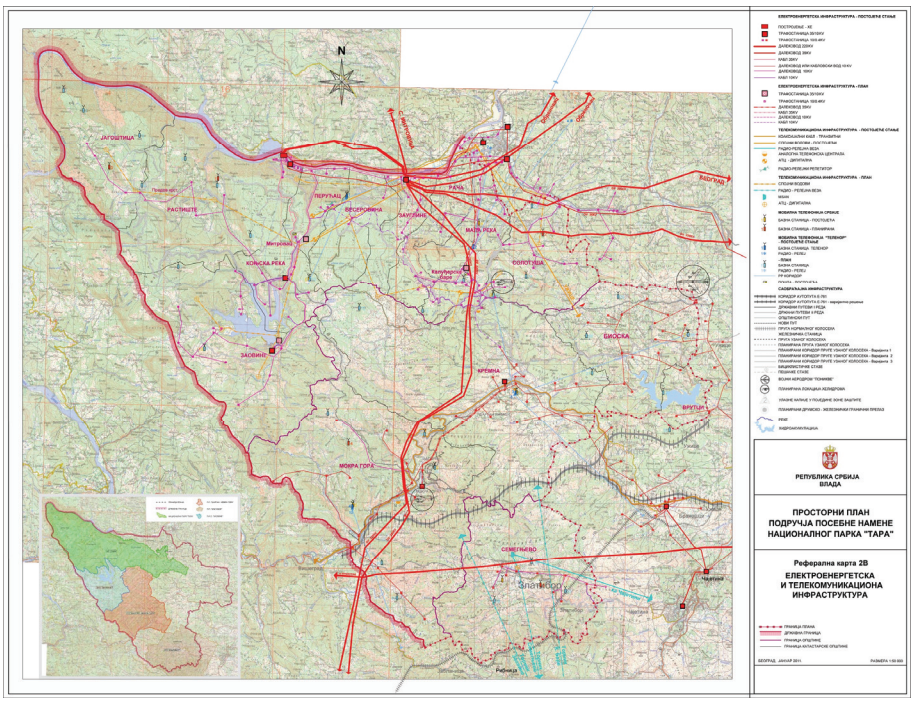


Карта 4.12: ППППН Националног парка Тара, референтна карта 2б „Водопривредна инфраструктура“ (Извор: „Сл. гласник РС“, број 100/2010)

У оквиру дела Плана који се односи на електроенергетску инфраструктуру (глава VIII, поглавље III.) „планира се даљи развој и допуна мреже трафостаница и водова на планском подручју“. Иако то у оквиру текстуалног дела Плана није наведено, увидом у одговарајући графички приказ може се утврдити да је на подручју Таре планирана изградња више нових ТС 35/10 kV (Калуђерске Баре, Митровац, Заовине) као и више далековода напонског нивоа 35 kV, од којих је већи део, пре свега кроз подручје националног парка, планиран за каблирање, односно за постављање под земљом, што је добро решење имајући у виду недостатке који се јављају код коришћења ваздушних водова у заштићеним подручјима (о чему је у овом раду више пута писано). У складу са наведеним, може се као делимично одговарајућа сматрати и одредба Плана: „на урбанизованим подручјима мрежу 1 kV решавати кабловски а на сеоском подручју ваздушно“. Планом се оставља могућност да се трасе будућих далековода и каблова 35 kV могу кориговати у односу на планско решење, услед потреба усклађивања са стањем на терену и имовинским односима.

У текстуалном делу Плана који се односи на просторни развој телекомуникационе инфраструктуре (глава VIII, поглавље IV.), дата су углавном

начелна и уопштена правила и одреднице типа: „проширити постојеће АТЦ; крајње централе повезати оптичким кабловима уколико то конфигурација терена дозвољава; ако не постоји могућност кабловског повезивања крајњих централа користити радио-релејне везе; поставити недостајуће базне станице за мобилну телефонију како би цела територија била покривена квалитетним сигналом;“ и сл. Међутим, на одговарајућем графичком приказу детаљно је приказана постојећа и планирана телекомуникациона инфраструктура (између осталог и са дефинисаним локацијама за 30 нових базних станица мобилне телефоније). У погледу поштанске мреже у текстуалном делу Плана се наводи се да ће се градити у зависности од потреба корисника у складу са „Општим планом поштанске мреже“, донетим од стране ЈП ПТТ саобраћаја „Србија“, док су на графичком приказу представљени постојећи поштански објекти.



Карта 4.13: ППППН Националног парка Тара, референтна карта 2в „Електроенергетска и телекомуникациона инфраструктура“
(Извор: „Сл. гласник РС“, број 100/2010)

Део Плана који разматра просторни развој остале комуналне инфраструктуре (глава VIII, поглавље V.), садржи (углавном уопштене) одреднице које се односе на комунални отпад (санирати постојећа сметлишта; одредити локације и уредити пунктове за сакупљање комуналног чврстог отпада по селима; санирати спонтано настале депоније; санитарна регионална депонија и

рециклажни центар планирана је у општини Ужице на локацији „Дубоко“), гробља, зелене и сточне пијаце.

У овом делу Плана који се односи на просторни развој саобраћаја и инфраструктурних система нема никаквих одредница које се односе на системе гасификације, топлификације и могућности коришћења обновљивих извора енегије (осим МХЕ). За гасоводну инфраструктуру се у делу Плана у оквиру кога се дефинишу принципи и правила грађења и уређења простора за делове територије у обухвату Плана за које није предвиђена израда урбанистичког плана, дају одговарајућа правила која ће се примењивати уколико дође до реализације гасовода, иако се, како је наведено „гасоводна инфраструктура према условима надлежних предузећа не планира“ на планском подручју.

Мере заштите, уређења и унапређења природних и културних добара (глава IX) садрже посебно издвојена поглавља која се односе на мере заштите за Национални парк „Тара“ (опште мере заштите; мере заштите, уређења и коришћења посебних природних вредности; мере и услови заштите и уређења културних добара), за Предео изузетних одлика „Заовине“, за Парк природе „Шарган – Мокра гора“ и Парк природе „Златибор“, као и смернице и мере заштите биодиверзитета и мере заштите културних добара на планском подручју. У оквиру дефинисаних мера заштите животне средине (глава X) и мера заштите од елементарних непогода, техничко - технолошких несрећа и одбрана земље (глава XI), налазе се и поједине мере и ограничења која се односе на инфраструктурне системе, а углавном су декларативног типа (нпр. „упуштање отпадних вода из привредних објеката у природне реципијенте и земљиште није дозвољено без претходног третмана на постројењима за пречишћавање отпадних вода; уклонити постојећа сметлишта отпада на целом подручју Плана; обезбеђивање саобраћајне приступачности свих делова шума;“ итд.).

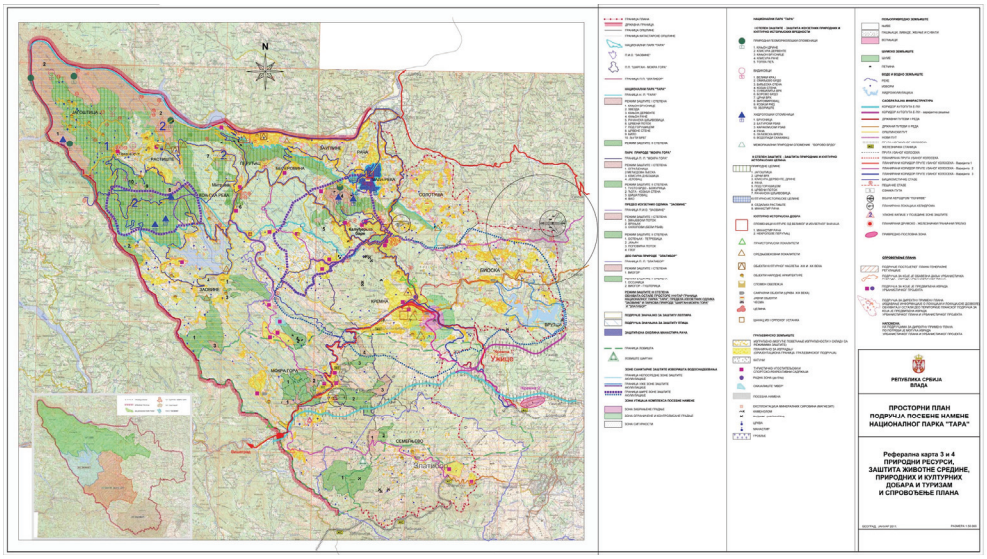
Врло значајан део Плана чине принципи и правила грађења и уређивања простора за делове територије у обухвату Плана за које није предвиђена израда урбанистичког плана (глава XII), која су дефинисана кроз три поглавља - правила градње, правила уређивања и правила парцелације, а како је у Плану наведено „служе за: регулисање грађења на пољопривредном, водном и шумском земљишту; за регулисање грађења у грађевинском подручју насеља до доношења урбанистичког плана; за регулисање грађења у грађевинском подручју насеља за које доношење урбанистичког плана није предвиђено; за дефинисање улагања јавног сектора у саобраћајнице, инфраструктуру и укупно уређење простора; као

оријентација при изради урбанистичких планова за насеља за која је предвиђена израда урбанистичког плана, али и остала подручја за која ће се урбанистички планови по потреби доносити; за одређивање услова и правила парцелације и препарцелације“. У делу који се односи на правила грађења објеката ван грађевинског земљишта, између осталог, детаљно су дефинисане посебне напомене, принципи и правила за градњу МХЕ, уређење и коришћење слива. У делу који се односи на правила уређења (глава XII, поглавље II.) установљавају се обострани заштитни појасеви траса и објеката постојећих и планираних инфраструктурних система (непосредни и шири појас заштите), а затим се утврђују режими заштите са правилима изградње и уређења простора за заштитне појасеве у инфраструктурним коридорима. У оквиру овог дела Плана затим су детаљно дефинисана правила грађења и уређења за објекте саобраћајне, хидротехничке и електроенергетске инфраструктуре, телекомуникационе инфраструктуре и поштанске мреже, гасоводне инфраструктуре и гробља, на основу којих надлежни орган може издати локацијску дозволу.

У делу Плана који се односи на мере и инструменте за спровођење и остваривање плана и приоритетних планских решења (глава XIV), прво се дефинишу „приоритетна планска решења које ће се при спровођењу и остваривању Плана реализовати у првој фази у периоду до 2014. године“. У области изградње, реконструкције и уређења смештајних капацитета, пратећих садржаја и одређених елемената туристичке инфраструктуре, а у циљу развоја туризма, детаљно су по туристичким зонама прецизиране приоритетне активности и пројекти (у складу са решењима из Мастер плана за Тару и њено окружење из 2007. године)[298]. Слично су, са довољном детаљношћу, наведени и пројекти и активности од значаја за развој саобраћајне инфраструктуре, док су за остале инфраструктурне системе приоритети дати углавном уопштено, без навођења конкретних пројеката и активности. У делу који се односи на разраду и спровођење Плана прописана је израда урбанистичких планова за поједине делове територије и зоне у оквиру подручја ППППН „НП Тара“, као и однос према претходно донетим просторним и урбанистичким плановима за делове овог

[298] Чини се да је и у овом делу Плана ниво детаљности непримерен врсти планског документа. Тако је, на пример, као једно од приоритетних планских решења за Предов Крст наведено: „Изградња хотела „Еко село“ са 20 планинских кућица (свака са 4 смештајне јединице од 50 m^2), улазним објектом, кућицом са велнесом, простором за састанке, угоститељским објектом, тргом, црквицом. Површина око 8.000 m^2. Локација: удаљен од 500 до 1000 m од централног платоа Предов крст;“.

подручја. У деловима планског подручја за које није обавезна разрада кроз планове детаљне регулације, прописано је да се изградња објеката обавља на основу локацијске дозволе која се издаје у складу са правилима одређеним овим Планом. У завршном делу наводе се мере и инструменти за спровођење кроз дефинисање различитих политика, као и кроз дефинисање конкретних акционих мера и инструмената, а затим се прецизирају учесници у спровођењу Плана, у складу са надлежностима и делокругом рада.



Карта 4.14: ППППН Националног парка Тара, референтна карта 3 и 4 „Природни ресурси, заштита животне средине, природних и културних добара и туризам и спровођење плана“ (Извор: „Сл. гласник РС“, број 100/2010)

На основу претходно наведеног, може се закључити да ППППН „Националног парка Тара“ представља добру основу за даљи развој туризма на овом подручју, као и да на овакав начин примењено планирање у области инфраструктурних система може имати позитивне последице за развој планинског туризма. Предност овог Плана је то што, за разлику од ППППН „НП Копаоник“, у свом обухвату садржи целокупно подручје планине Таре, а чини се да је основни недостатак, поред наведених уопштених и декларативних планских решења код појединих инфраструктурних система, недовољно обраћање пажње на одговарајуће дефинисање граничног капацитета простора, а имајући у виду значајне заштићене просторе који се налазе у планском подручју, као и неселективно преузимање свих решења из Мастер плана за Тару у области развоја туризма, изградње туристичке супраструктутре и туристичке инфраструктуре.

4.2.3. Просторни планови јединица локалне самоуправе

Просторни планови јединица локалне самоуправе (ППО) на чијем подручју се налазе Копаоник (Рашка и Брус), односно Тара (Бајина Башта и Ужице) рађени су у периоду непосредно по доношењу Просторних планова подручја посебне намене за подручја Националног парка „Копаоник“, односно Националног парка „Тара“[299], тако да су, у складу са важећим прописима, планска решења у овим ППО у највећој мери усклађена са решењима дефинисаним у наведеним ППППН. Из тог разлога, у овом одељку се разматра планирање крупне инфраструктуре која се у оквиру наведених ППО налази (планира) на подручју ван обухвата већ обрађених ППППН, а која је значајна за функционисање одговарајућих инфраструктурних система на подручју Копаоника, односно Таре, а самим тим и за развој планинског туризма.

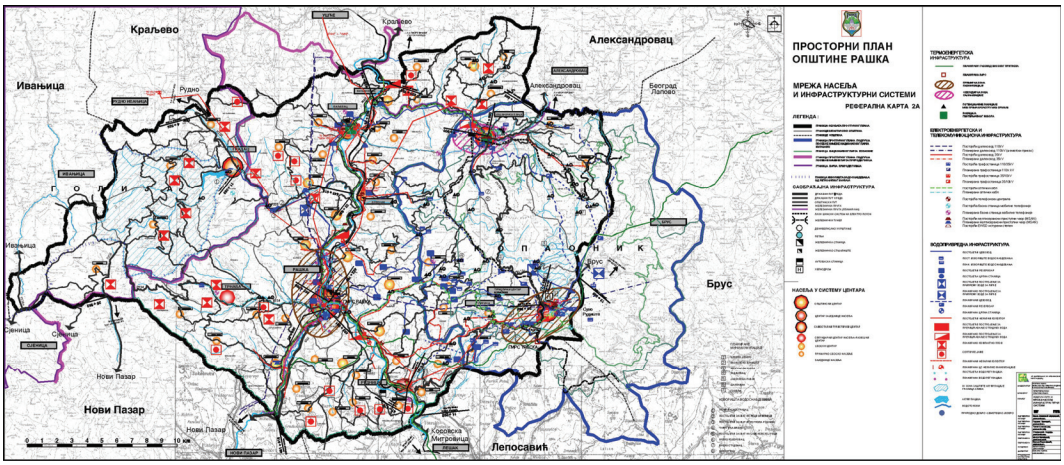
Просторни план општине Рашка је донет 2011. године[300], односно две године по доношењу Просторног плана подручја посебне намене „Националног парка Копаоник“, чија планска решења су истовремено представљала и услов и смернице за израду овог Плана. У складу са тим, и циљеви и планска решења у области инфраструктурних система усклађени су са решењима наведеног ППППН, а у делу Плана који се односи на имплементацију, у оквиру правила за спровођење Плана на основу постојећих планских докумената (глава II, одељак 2.3.1.) наводи се да ће се „спровођење дела Просторног плана општине Рашка који је у оквиру граница обухвата Просторног плана подручја посебне намене Националног парка Копаоник и Просторног плана подручја посебне намене Парка природе Голија вршити на основу правила уређења и грађења наведених планова“.

Од планских решења за крупне инфраструктурне објекте значајне за туристичко подручје Копаоника, а који се не налазе у обухвату ППППН „НП Копаоник“, у оквиру ППО Рашка могу се издвојити: у области саобраћајне инфраструктуре, код државних путева II реда (у које спадају и главне саобраћајнице ка Копаонику) планира се проширење коловоза, изградња

[299] Процедура израде и доношења ППППН „НП Тара“ и Просторног плана града Ужица вршена је упоредо уз међусобно усаглашавање планских решења (ППГ Ужице, 2010:5).

[300] Просторни план општине Рашка („Службени гласник општине Рашка“, бр. 114/2011), обухвата централне, западне и северозападне делове Копаоника, на којима се налазе ТЦ на Сувом Рудишту, викенд насеље Лисина, Јошаничка Бања, итд.

недостајућих саобраћајних површина за пешачки саобраћај, комплетирање објеката за прихватање и каналисање атмосферских вода, побољшање елемената хоризонталних и вертикалних кривина и др., за магистралну пругу Краљево – Рашка – Косово Поље – Скопље планира се реконструкција и модернизација уз побољшање елемената трасе за одвијање саобраћаја брзином од 120 до 160 km/h.



Карта 4.15: Просторни план општине Рашка, референтна карта 2А „Мрежа насеља и инфраструктурни системи“ (Извор: „Сл. гласник општине Рашка“, бр. 114/2011)

У области водопривредне инфраструктуре, планира се ППОВ на десној обали Ибра, код села Казновићи, а које ће прихватити отпадне воде туристичких центара са Копаоника, као и Руднице и више сеоских насеља ван подручја НПК; у области гасоводне инфраструктуре, поред већ кроз ПППН „НП Копаоник“ планираног магистралног гасовода Брус – Копаоник – Рашка – Нови Пазар, планирају се и две ГМРС на подручју НПК које нису наведене у ПППППН – једна на локалитету изнад викенд насеља „Треска“ и друга на локалитету „Рендара“ на подручју општине Брус[301]; у области електроенергетске инфраструктуре, планира се реконструкција и проширење ТС 110/35 kV „Рашка“ (која представља основу снабдевања Копаоника електричном енергијом), изградња далековода 110 kV Краљево 3 - Бањевац – Рашка (који би обезбедио сигурније снабдевање овог подручја), а да би се обезбедило резервно напајање конзума на Копаонику на напонском нивоу 35 kV планира се раздвајање напајања трафостаница 35/10kV „Рашка 1“ и „Рашка 2“ са извода Рудница; у области управљања отпадом,

[301] Претпоставка је да су наведене ГМРС планиране на основу додатних услова надлежних предузећа задужених за гасификацију јер се исте експлицитно не помињу ни у ППППП „НП Копаоник“, ни у ППО Брус где је само на одговарајућем графичком прилогу шематски назначена планирана ГМРС у оквиру атара насеља Брзеће.

партиципација у изградњи регионалне депоније у сарадњи са општинама од истог интереса и изградња трансфер станице на територији општине за претовар отпада до коначног одлагања до депоније.

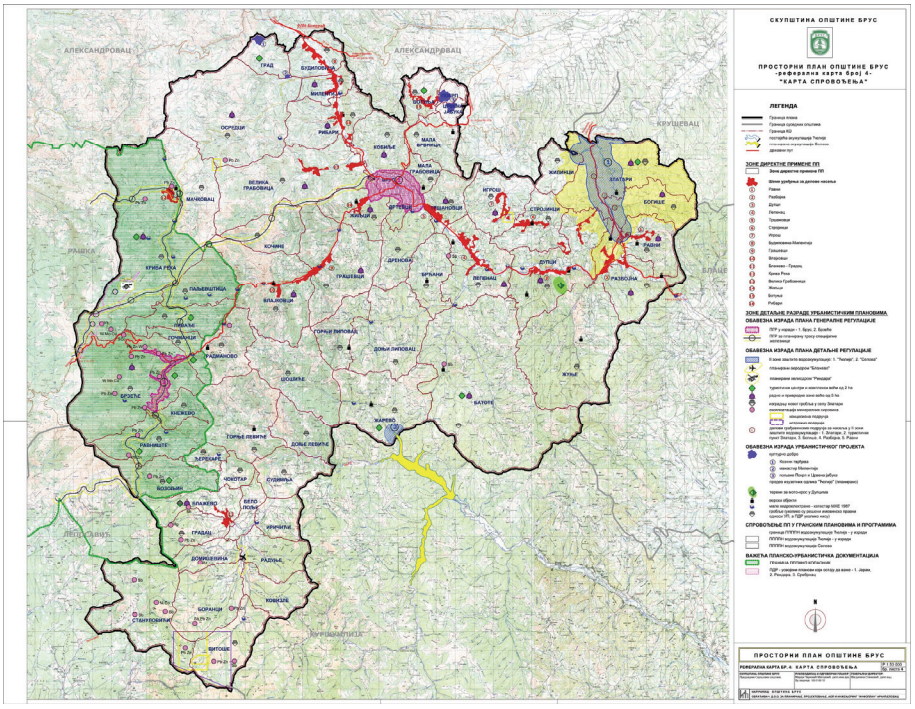
У делу Плана који се односи на приоритетна планска решења (глава II, одељак 2.3.2.), јасно су утврђене и наведене конкретне активности и пројекти за прву етапу реализације до 2015. године, од којих се неки односе и на претходно наведена планска решења.

Просторни план општине Брус, рађен је у периоду од 2010. до 2012. године[302], односно непосредно по доношењу Просторног плана подручја посебне намене „Националног парка Копаоник“ (2009), тако да су планска решења наведеног ППППН истовремено представљала и услов и смернице за израду овог Плана, а што је условило и да циљеви и планска решења у области инфраструктурних система буду усклађени са решењима наведеног ППППН. У складу са тим, у делу Плана који се односи на имплементацију (глава III) наводи се да су за ППО Брус „обавезујућа планска решења Просторног плана подручја посебне намене Националног парка Копаоник („Службени гласник РС“ број 95/09) - спроводи се у границама ППППН НП Копаоник“. Међутим, у истом делу Плана наводи се и следећа реченица: „Део подручја ППО Брус је предмет измене и допуне ПП НП Копаоник.“, чије значење није довољно јасно, а на више места у тексту Плана се наводи да су поједина планска решења „предмет разраде у изменама и допунама ППП НП Копаоник за који се спрема одулка о изради“, што није примерено за текст планског документа.

Од планских решења за крупне инфраструктурне објекте значајне за туристичко подручје Копаоника, а који се не налазе у обухвату ППППН „НП Копаоник“, у оквиру ППО Брус могу се издвојити: у области саобраћајне инфраструктуре, изградња железничке пруге нормалног колосека из правца постојеће пруге Крушевац - Краљево од Стопање (између Крушевца и Трстеника) преко Милентије и Велике Грабовнице (општина Брус) до Биљановца, формирање бициклистичког коридора Ботуња – Брус – Брзеће – Блажево – Мерћез, изградња локалног аеродрома на локацији Блажевска Долина (на потезу Бораничке реке); у области гасоводне инфраструктуре, изградња магистралног гасовода ГРЧ Жупа –

[302] Просторни план општине Брус – Нацрт плана („Инфоплан“ д.о.о., Аранђеловац, 2012), обухвата источне, североисточне и југоисточне делове Копаоника, на којима се налазе туристички подцентри на Сребрницу и Јарму, Брзеће, итд.

Александровац – Брус – Копаоник – Рашка-Нови Пазар; у области управљања отпадом, за цело подручје општине Брус, предвиђено је одношење отпада на новопланирану регионалну санитарну депонију на подручју општине Крушевац, отварање трансфер станице за цело подручје општине Брус.



Карта 4.16: Просторни план општине Брус – Нацрт плана, реферална карта 4 „Карта спровођења“ (Извор: „Инфоплан“ д.о.о., Аранђеловац, 2012)

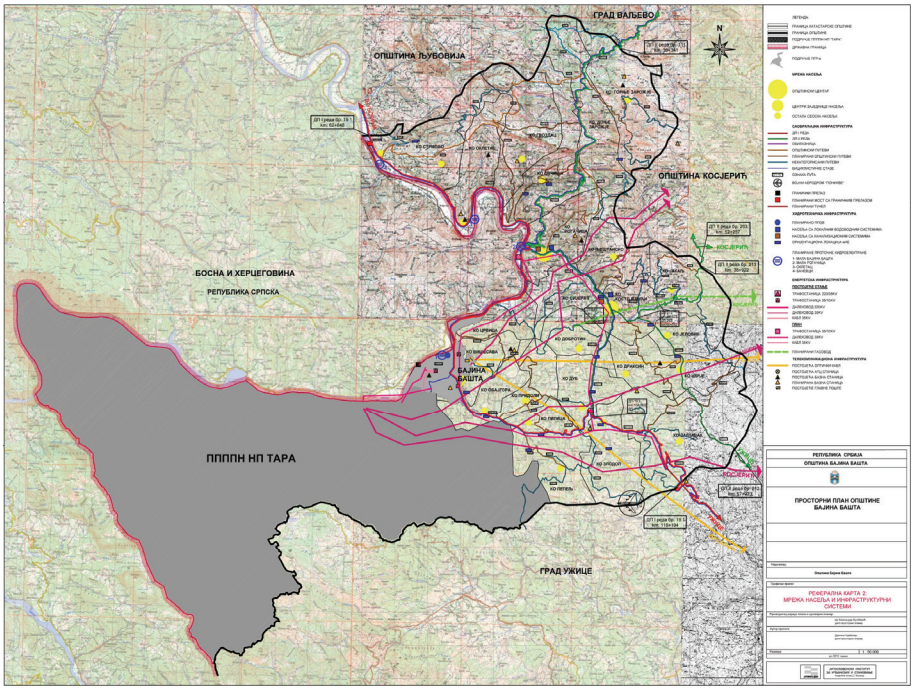
У делу Плана који се односи на приоритетна планска решења (глава III, поглавље 2.), за разлику од истог дела у ППО Рашка, не наводи се ни временски период у коме је потребно реализовати приоритете, али ни конкретне активности и пројекти, већ се дају уопштена и декларативна упутства, тако да се као приоритети у области саобраћаја и инфраструктурних система наводе: „развој путне мреже, локалних и државних путева (реконструкција и ревитализација, изградња, повећање безбедности...), телекомуникационе мреже, посебно фиксне телефоније, енергетске, водне и канализационе, као и одржавање инфраструктурних система и управљање отпадом; изградња инфраструктуре у функцији афирмације туристичке понуде: аеродром – хелиодром, жичара, бициклистичке стазе...“.

Просторни план општине Бајина Башта је донет 2012. године[303], односно две године по доношењу Просторног плана подручја посебне намене „Националног парка Тара“, који је у складу са Законом, поред ППРС, представљао плански основ за израду овог Плана. Поред наведеног ПППНП, непосредно пре израде ППО донет је и План генералне регулације за општински центар, тако да су се обрађивачи Плана определили за примену посебног методолошког поступка, који је, како је у уводним напоменама наведено „значио да се одређени плански елементи стратешког карактера (визије, циљеви, принципи, политике развоја и организације, одређени показатељи развоја – буџети, запосленост и др.) дефинишу за целокупан простор Општине“, док су „у осталим планским елементима посебно разрађивана (само 23) насеља која се налазе изван подручја ПППНП „НП Тара“ и ПГР-а“. Дакле, како је у делу Плана који се односи на обухват и опис граница подручја Плана (глава I, поглавље 1.), наведено „обухват Просторног плана је простор Општине, на коме се налази 23 насеља (ван обухвата ПППНП НП „Тара“ и ПГР Бајине Баште)“. У складу са тим, на свим референталним картама, подручје ПППНП НП „Тара“ је означено као јединствена површина без икаквих обележја, садржаја и сл. осим постојећих далековода 220 и 35 kV, ТС 220/35 kV и једног некатегорисаног пута који су приказани на референталној карти 2 „Мрежа насеља и инфраструктурни системи“. Чини се да примењена методологија није оптимална, пре свега са аспекта планирања крупних инфраструктурних система који не познају административне границе, а нарочито не познају границе између два планска подручја на територији једне јединице локалне самоуправе. У том смислу, поставља се питање на који начин ће се ускладити планирање и изградња различитих инфраструктурних веза општинског центра, односно највећег и најзначајнијег насеља у општини, Бајине Баште са насељима и туристичким центрима на подручју Таре, када само насеље Бајина Башта није у обухвату ПППНП „НП Тара“, а туристички центри на Тари нису у обухвату ППО Бајина Башта. Можда примењена методологија (са „поделом планске надлежности“) има смисла када је у питању дефинисање правила грађења за делове подручја плана за које није предвиђена израда урбанистичких планова, али би тај регулаторни део требало да има секундарну улогу у односу на значај који ППО има као стратешки и развојни

[303] Просторни план општине Бајина Башта („Сл. лист општине Бајина Башта“, бр. 10/2012). На територији општине Бајине Башта налази се највећи део подручја Таре, укључујући главне туристичке подцентре на Митровцу, Предовом Крсту и Калуђерским Барама (већи део).

плански документ који усмерава просторне, економске, социјалне и еколошке компоненте развоја подручја јединице локалне самоуправе.

И поред примењене методологије са „поделом планске надлежности“, у текстуалном делу Плана у оквиру поглавља које се односи на просторни развој саобраћаја и инфраструктурних система и повезивање са регионалним инфраструктурним мрежама (глава II, поглавље 5.) обрађивач није могао да избегне разматрање и појединих инфраструктурних система који се налазе на подручју ППППН „НП Тара“, односно који повезују ово подручје и остали део општине (део државних и општинских путева, бициклистичка стаза, телекомуникациона инфраструктура, управљање комуналним отпадом).



Карта 4.17: Просторни план општине Бајина Башта
реферална карта 2 „Мрежа насеља и инфраструктурни системи“
(Извор: „Сл. лист општине Бајина Башта“, бр. 10/2012)

Чини се да је примењена методологија допринела да План има озбиљан недостатак када је у питању развој туризма у општини Бајина Башта, а за који се у делу Плана који се односи на просторни развој и дистрибуцију привредних делатности и туризма (глава II, поглавље 4.), наводи само следећа реченица: „развоја туризма – од водног и спортско-рекреативног уз реку Дрину и вишенаменске експлоатације водног потенцијала (производња електричне енергије – МХЕ, рибарство, различите туристичке услуге – регате, кањонинг и

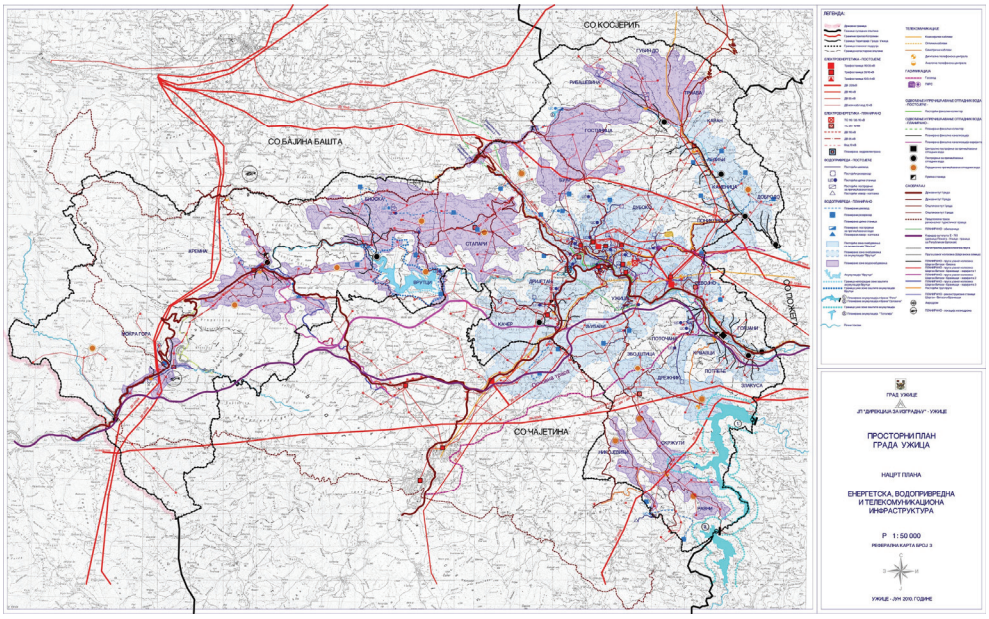
др.), преко сеоског, агро и етно (у средишњим пољопривредним деловима и подручјима са очуваном животном средином, а посебно на Јеловој Гори, локалитет „Околишта“, југоисточно од брда Кондер, у захвату потока Теверић у К.О. Заглавак), до планинског и тзв. „адреналин парка“ на за те активности погодним локацијама“. Дакле, у Плану се нити једним ставом не разматра заједничко туристичко валоризовање и јединствено наступање Бајине Баште, долине Дрине са акумулацијом „Перућац“, већ афирмисаних туристичких зона, центара и локалитета на Тари, потенцијала Подрињско-Ваљевских планина, итд.

За разлику од претходна три разматрана просторна плана јединица локалне самоуправе, који су припремани у периоду непосредно по доношењу одговарајућег просторног плана подручја посебне намене, **Просторни план града Ужица** (2010)[304] је рађен истовремено са ППППН „НП Тара“, односно како је наведено у делу плана који се односи на обавезе, услове и смернице из планских докумената вишег реда (глава I, поглавље 2) „Нацрт Просторног плана Ужица је усаглашен са ППППН НП Тара и оба планска документа су упоредо у процедури разматрања и усвајања, односно стручне контроле у складу са Законом“. У складу са тим, и циљеви и планска решења у области инфраструктурних система усклађени су са решењима наведеног ППППН.

Од планских решења за крупне инфраструктурне објекте значајне за туристичко подручје Таре, могу се издвојити: у области саобраћајне инфраструктуре, дефинисање коридора аутопута (Е 761) Пожега – Вишеград, са денивелисаним укрштајима и варијантним решењима, измештање дела трасе државног пута I реда бр. 5 на постојећу трасу државног пута II реда бр. 112 (усклађено са решењем у ППППН „НП Тара“), могућност продужетка железничке пруге узаног колосека од станице Бранешци преко Чајетине до Партизанских Вода и изградња крака пруге узаног колосека од Кремана до планине Таре; у области водопривредне инфраструктуре, изградња водосистема Кремна и Мокра Гора, изградња канализационог система са ППОВ за насеља Мокра Гора и Кремна; у области електроенергетске инфраструктуре изградња ТС 35/10 kV „Мокра Гора“ са прикључним водом 35 kV; у области телекомуникационе инфраструктуре, изградња МСАН Врутци, Биоска, Кремна, изградња оптичких

[304] Просторни план града Ужица („Сл. лист града Ужица“, бр. 22/2010). На територији града Ужица налази се мањи део подручја Таре (крајњи западни и јужни део), укључујући мањи део туристичког подцентра на Калуђерским Барама и Кремну, као и туристички центар Мокара Гора са „Шарганском осимицом“ и Мећавником.

система преноса Поникве-Биоска-Кремна (21 км), Кремна-К.Баре (8 км), Кремна-М.Гора (9 км); у области управљања отпадом, комплетно чишћење простора ЈЛС од кабастог и осталог отпада и санација свих сметлишта, одређивање и уређење одлагалишта отпада у сваком селу, итд.



Карта 4.18: Просторни план града Ужица, реферална карта 3
„Енергетска, водопривредна и телекомуникациона инфраструктура“
(Извор: „Сл. лист града Ужица“, бр. 22/2010)

У делу Плана који се односи на приоритетна планска решења, пројекте и активности (глава IV, одељак 1.4.), за свако од дефинисаних планских решења за прву етапу реализације до 2015. године јасно су утврђене приоритетне активности и пројекти са конкретним мерама и инструментима за реализацију (економско-финансијске мере, организационе мере и инструменти, нормативне мере) посебно дефинисаним за свако од наведених планских решења.

Специфичност планирања инфраструктуре на подручју овог Плана је, поред осталог, условљена и специфичношћу територијалног простирања подручја Града Ужица где је централни део територије значајно мањи (ужи) од источног (по површини значајно већег) и западног (нешто мањег) дела територије, тако да су многи линијски инфраструктурни системи (саобраћајни, електроенергетски, телекомуникациони, и др.) у значајном делу разматрани и ван подручја граница ЈЛС односно ван подручја обухвата Плана из разлога што би њихово приказивање односно разматрање искључиво у границама Плана било практично немогуће због

међусобне повезаности и условљености ових линијских система. Иако овај План не може бити плански основ за изградњу наведених линијских система у делу ван подручја обухвата, односно ван територије Града Ужица, чини се да је овакав начин приказивања и разматрања инфраструктурних линијских система „у целини односно континуитету“ сасвим одговарајући, али и да ако се не успостави максимална сарадња надлежних органа, организација и институција приликом израде „суседног“ ППО (у овом случају ППО Чајетина), може доћи до озбиљних неусаглашености које могу бити ограничавајуће приликом реализације дефинисаних планских решења.

Планирање инфраструктуре у оквиру просторних планова ЈЛС може имати велики, односно може се рећи и изузетан значај за развој планинских подручја и планинског туризма на подручју одговарајуће ЈЛС, и то пре свега на оним подручјима за која се не раде ПППППН. У примерима који су овде разматрани, а који се односе на Копаоник и Тару, много већи значај имају ПППППН са чијим планским решењима морају бити усклађени и одговарајући просторни планови ЈЛС. Ипак, и ови планови су значајни, пре свега због дефинисања планских решења за крупне инфраструктурне системе на које су повезани и од којих зависе одговарајући системи на подручју ПППППН.

4.2.4. Мастер планови

У оквиру одговарајућих Министарстава Републике Србије, а преко надлежног ресора туризма, у сарадњи са различитим консултантским и/или научно-стручним институцијама, до сада је припремљено 16 мастер планова за туристичке дестинације у Србији, од којих се 10 односи на планинска подручја (www.turizam.privreda.gov.rs, 2014): Копаоник, Голија, Стиг – Кучајске планине – Бељаница, Стара планина, Тара, Власинско језеро, Златибор – Златар, Бесна Кобила и Сремски Карловци са Фрушком гором. У складу са основном тематиком рада, у овом одељку се разматрају мастер планови за Копаоник и Тару, са посебним акцентом на оне делове ових докумената који се односе на инфраструктурне системе.

У току 2008. и 2009. године Министарство економије и регионалног развоја Републике Србије, у сарадњи са предузећима Ecosign Mountain Resort Planners из Канаде и Horwath Consulting из Загреба, припремило је **Мастер план**

за туристичку дестинацију Копаоник[305], односно како је то у уводном делу самог документа наведено „План развоја туризма на Копаонику са прединвестиционом студијом и физичко-техничким карактеристикама скијалишта“. Како се даље наводи „фокус овог пројекта је у одређивању стратегије туристичког развоја Копаоника која се односи на проналажење оптималног физичко-планерског и пословно-тржишног решења даљег туристичког развоја Копаоника. Такође, овим пројектом обухваћена је идентификација кључних туристичких ресурса у ужем и ширем подручју Копаоника као базе за изградњу целовитог ланца туристичких вредности и развој целогодишње понуде туристичких производа на Копаонику.“ Мастер план је структуриран на такав начин „да симултано обједини две укључене експертизе, то јест Ecosign-а као физичког мастер планера за планински зимски туризам и Horwath Consulting-а као планера тржишних, пословних и организационих аспеката пројекта“, а обухвата „аналитички део израде плана, кључне стратешке одреднице и моделе будућег развоја, те идентификацију кључних ресурса за будући развој туризма на Копаонику. У оквиру стратешке разраде дата је и основа за развој производа, односно маркетинг план, као и спецификација кључних програма конкурентности. Такође, извештај обухвата идентификацију кључних инвестиција и њихову економску и финансијску оцену, те одређивање временске динамике и кључних одговорности у процесу имплементације плана“.

У уводном делу Мастер плана (глава 1., поглавље 1.2.) наводи се да је током процеса израде пројекта, између осталих, спроведена и процедура детаљне инвентаризације и оцене постојећег скијашког система (скијашких стаза и ски лифтова), смештајног капацитета, туристичке и опште инфраструктуре, као и анализа потенцијалних подручја за развој смештајних капацитета и друге туристичке инфраструктуре. Међутим, када су у питању основне карактеристике постојећег стања инфраструктуре у делу Мастер плана који се односи на опште показатеље (глава 2., одељак 2.2.1.), наводи се да су „основне карактеристике генералне инфраструктуре на подручју НП Копаоник преузете из Предлога просторног плана подручја посебне намене Националног парка Копаоник“, а затим се даље даје скраћени приказ најосновнијих карактеристика снабдевања

[305] *Master plan za turističku destinaciju Kopaonik*, Finalni izveštaj poslovnog Master plana, Horwath i Horwath Consulting Zagreb, Beograd (2009). Иако то нити у тексту нити на графичким приказима није јасно прецизирано, може се сматрати да су у обухвату Мастер плана туристички подцентри Суво Рудиште, Јарам, Сребрнац и Рендара, а индиректно и Брзеће и викенд насеље Лисина – Чајетина – Треска.

електричном енергијом, водоснабдевања, одвођења отпадних вода, као и система телекомуникација. У истом делу Мастер плана, а после спроведене SWOT анализе, проказани су закључци ситуационе анализе (глава 2., поглавље 2.4.), међу којима су за област инфраструктуре најзначајнији: тренутни модел развоја (институционално - организациони оквир) је недефинисан и неинтегрисан (неинтегрисано управљање заштитом Националног парка и туристичким развојем); дивља градња и непланski развој туристичких капацитета појављују се као велика претња очувању природних вредности и даљем развоју туризма на Копаонику. Административно - правни механизам заштите животне средине је релативно слаб (непримењивање постојећих планова и неефикасно спровођење законске и подзаконске регулативе); неповољно стање опште инфраструктуре (канализациони систем, водоводни систем, капацитет комуналних служби, неадекватни процеси изградње инфраструктуре). На појединим локацијама, капацитет туристичке инфраструктуре је већ знатно премашио капацитет опште инфраструктуре; неповољна саобраћајна повезаност Копаоника са главним магистралним правцима Србије (испод конкурентских стандарда међународних планинских дестинација) и несистемско решавање проблема саобраћајне циркулације и паркинга на планини.[306] После сличних закључака у оквиру дефинисања стратешких предности и стратешких недостатака у маркетинг стратегији, даје се (глава 4., одељак 4.1.3.) следеће стратешко упориште будућег туристичког развоја Копаоника (од значаја за развој инфраструктурних система): „инфраструктурно опремање правовремено ће пратити развој нових туристичких пројеката што се односи на: решавање проблема саобраћајног приступа Копаонику омогућиће подизање његове конкурентске снаге и повећање туристичког промета. Одговор међународног тржишта биће појачан када се обезбеди квалитетна друмска веза са аеродромима Србије; повезивање насеља на подручју Копаоника квалитетном локалном путном мрежом како би насеља била стављена у функцију подршке развоју туризма; доношење заједничког плана кључних инфраструктурних пројеката у договору са централним властима како би се приступило решавању проблема опште инфраструктуре. Општа инфраструктура се мора хармонично развијати и квалитативно унапређивати у складу са развојем туристичких пројеката. У том циљу, неопходно је

[306] У целини гледано наведене констатације су оправдане и могу се прихватити као добро полазиште са аспекта инфраструктурне (не)опремљености за даљи процес планирања развоја туризма на предметном подручју.

идентификовати приоритетне инфраструктурне пројекте како на нивоу локалних и регионалних, тако и на нивоу државне власти.“

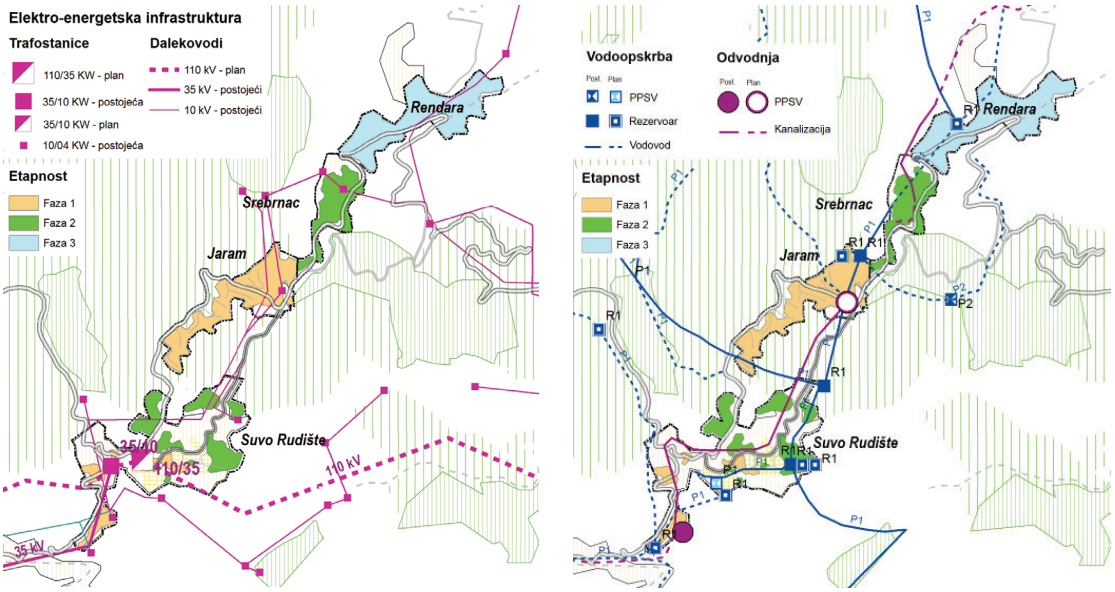
За планирање инфраструктурних система од пресудног значаја су предвиђени смештајни капацитети, који се у оквиру Мастер плана приказују у делу који носи наслов Концепт најбоље употребе (глава 5.). У овом делу Мастер плана, поред осталог, приказани су и планирани скијашки и смештајни капацитети по фазама развоја и зонама, а који би у финалној фази требало да износе 20.395 скијаша (укупно Копаоник ризорт са „викенд насељем“ и Брзећем), односно 24.156 лежаја (укупно Копаоник ризорт – Суво Рудиште, Рендара, Сребрнац и Јарам), а што је значајно више у односу на капацитете одређене у ППППН „НП Копаоник“ (12.500 лежаја). У оквиру овог дела Мастер плана, приказује се предлажени концепт даљег развоја Копаоника кроз следеће фазе: Фаза 1А – функционална оптимизација Сувог Рудишта са доградњом дела смештајних капацитета. Оптимизација постојећег скијашког система и усклађивање капацитета стаза и лифтова; Фаза 1Б – почетак изградње смештајних капацитета у зони Јарам/Сребрнац и изградња новог пута који повезује зоне Сувог Рудишта и Јарма/Сребрнца. Повећање броја стаза и замена појединих ски-лифтова како би се повећао скијашки капацитет и ускладио са новим смештајним капацитетима; Фаза 2 – попуњавање смештајних капацитета у зони Јарам/Сребрнац и комплетирање зоне Сувог Рудишта до максималног капацитета. Проширење зоне скијалишта и додавање 8 нових лифтова. Инсталација лифта између Брзећа и Караман гребена како би се повећао доток скијаша из Брзећа; Фаза 3 – КОНАЧНА ФАЗА – комплетирање зоне Јарам/Сребрнац до пуног смештајног капацитета. Доградња смештајних капацитета у Брзећу. 7 нових лифт инсталација у северном делу (зона Јарам/Сребрнац) чиме Копаоник достиже 124 ски стазе укупне дужине 95 km стаза које опслужује 30 лифтова[307].

У делу Мастер плана који се односи на кључне инвестиционе пројекте, у оквиру дела посвећеног пројектима јавне инфраструктуре (глава 6., поглавље 6.3.), наводи се да „ППППН Национални парк Копаоник предвиђа пројекте решавања појединих питања базичне инфраструктуре, која треба да се термински ускладе са предложеном динамиком изградње смештајних капацитета предложене у овом плану“. У том смислу, даље се наводи да су обрађивачи дали „оцену

[307] Планско решење алпског скијалишта у ППППН „НП Копаоник“ конципирано је као повезани систем жичара и ски-стаза, са 81 жичаром укупне дужине око 103,5 km и главним алпским ски-стазама (без везних стаза) у укупној дужини од око 191 km. Међутим ова два решења се не могу поредити јер се у Мастер плану разматра значајно мање подручје у односу на ППППН.

приоритетних инфраструктурних пројеката који морају да прате извођење овог плана те процену очекиваних инвестиција, уз напомену да је реч о врло грубим проценама које није могуће тачније спецификовати без детаљних мапа инфраструктуре и пројеката које морају да израде фирме са експертизом за поједини тип инфраструктуре".

У области путне инфраструктуре преузета су и предвиђена за прву фазу реализације поједина решења из ППППН „НП Копаоник", од којих се као најзначајније наводи „претварање постојећег регионалног пута Р-218а кроз подцентар Суво Рудиште у интерну саобраћајницу, а паралелно са њим (са северне стране) изградња нове транзитне трасе као приоритетна инвестиција за 1а фазу" (о чему је већ писано у делу овог рада о ППППН „НП Копаоник").



Карта 4.19: Мастер план за туристичку дестинацију Копаоник, електроенергетска инфраструктура (лево), водоснабдевање и одвођење отпадних вода (десно)
(Извор: Master plan za turističku destinaciju Kopaonik, 2009)

У области снабдевања електричном енергијом у Мастер плану су за обрачун вршне потрошње електричне енергије усвојени нешто другачији нормативи и односу на ППППН „НП Копаоник"[308], на основу чега је дата процена потрошње електричне енергије за посетиоце Копаоника према дефинисаним смештајним капацитетима и паркингу, а затим и процена потрошње електричне енергије за ски лифтове (норматив исти као у ППППН „НП Копаоник"). Међутим,

[308] На пример: 1,5 kWh по стационарном кориснику за туристичке локалитете у Мастер плану, односно 3,5 kW по стационарном кориснику за туристичке локалитете у ППППН НПК.

и поред наведених разлика и код норматива и код планираних корисника, у наставку текста у Мастер плану су преузета планирана решења развоја електроенергетског система из ППППН „НП Копаоник".

У области водоснабдевања, у Мастер плану „за процену потребних количина воде узета је дневна потрошња посетиоца у смештају од 300 l дневно по посетиоцу". На основу тако одређеног норматива и претходно дефинисаних смештајних капацитета, извршена је процена потребних количина воде по фазама развоја и зонама (Суво Рудиште, Јарам и Сребрнац, Рендара) на основу чега је добијен укупни потребни капацитет изворишта од 89,6 l/s, а што се разликује у односу на решења из ППППН „НП Копаоник", нарочито ако се има у виду распоред по зонама. Међутим, у наставку текста у Мастер плану се директно наводе решења из ППППН „НП Копаоник", исто као и решења у вези са одвођењем и пречишћавањем отпадних вода и обезбеђивањем вода за техничке потребе (уз знатно поједностављивање приказаних решења).

Од осталих инфраструктурних система, у овом делу Мастер плана се помињу и гасовод и телекомуникације, али само у оквиру табеле са рекапитулацијом кључних инвестиција[309], а без икаквих додатних објашњења.

Иако се у овој анализи није детаљније улазило у свеукупни садржај Мастер плана за туристичку дестинацију Копаоник, већ из саме табеле са рекапитулацијом кључних инвестиција према којој је за нове смештајне капацитете потребно 475.773.470 ЕУР, за садржаје рекреације 41.070.160 ЕУР и за инфраструктуру 55.000.000 ЕУР, може се закључити да су инфраструктурни системи разматрани уопштено и без довољне детаљности (за разлику од нових смештајних капацитета који су разматрани до „најситнијих детаља"), односно као што су и сами обрађивачи навели када су у питању планиране ивестиције у инфраструктуру „да је ту реч о врло грубим проценама".

На основу јавног конкурса спроведеног у јуну и јулу 2006. године, Установа „Спортско-туристички центар Бајина Башта" поверила је Horwath Consulting-у из Загреба израду **Мастер плана развоја туризма са пословним планом за планину Тару и њено окружење**[310]. Документ је завршен до краја

[309] Са укупно предвиђених 5 милиона евра заједно са електроенергетском инфраструктуром, за коју је већ у посебном одељку наведено да су процене потребних трошкова око 5 милона евра, што би требало да значи да за гасовод и телекомуникације нису предвиђени било какви трошкови!

[310] *Master plan razvoja turizma sa poslovnim planom za planinu Taru i njeno okruženje, Ključni investicioni projekti Tara*, finalni izveštaj, Horwath i Horwath Consulting Zagreb, Beograd (2007).

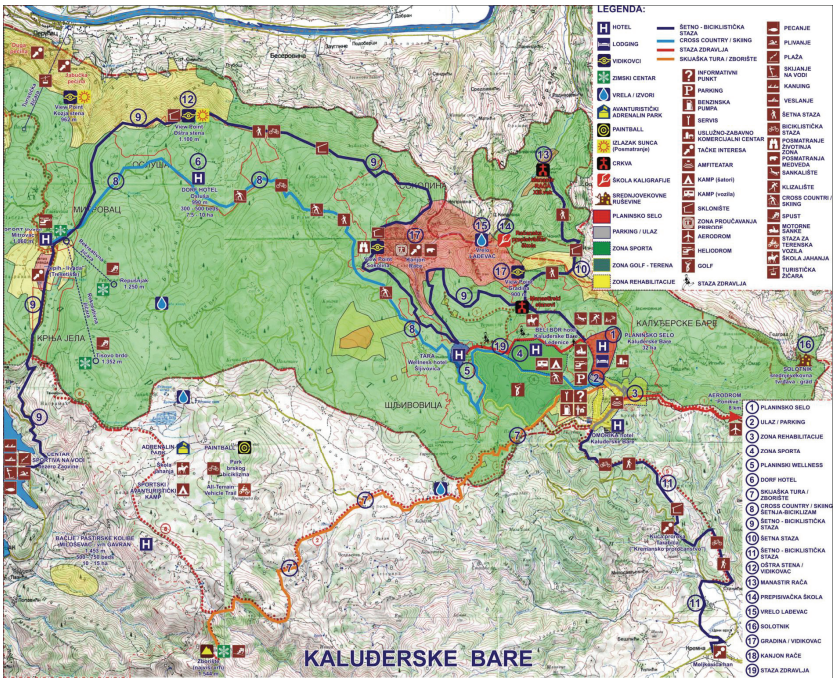
јануара 2007. године и већ почетком марта исте године усвојен је на седници Скупштине општине Бајина Башта. У том смислу, а имајући у виду законодавни оквир планирања развоја туристичких подручја (тематика која је детаљно разматрана у посебном делу овог рада), претпоставка је да је наведени документ Програм развоја туризма (чије је доношење у надлежности локалне самоуправе), а не Стратегијски мастер план (чије је доношење у надлежности Владе РС).

Како је наведено у уводном делу документа овај „Мастер план развоја туризма са елементима пословног плана за поједине пројекте ширег подручја НП Тара, представља не само концептуални него и прагматични оквир за ефикасно управљање процесом развоја у времену које долази“. Документом се затим за Тару „предлаже структурисање на пет диференцираних искуствених подручја, односно развојних зона: 1. Предов Крст (разумевање природе, рурална идила, мир и тишина); 2. Бајина Башта (место послова, тура, догађаја и специјалних интереса); 3. Перућац (хармонија воде са активностима на језеру и реци); 4. Калуђерске Баре (место окупљања љубитеља здравог живота, здравља и активности у природи); 5. Митровац (млада, активна спортска дестинација).“ Међутим, у делу документа који се односи на туристичко структурисање и портофилио производа (глава 6., поглавље 6.4), после претходно наведених 5 развојних зона, даје се коментар да „подручје Мокре Горе са врло занимљивим атракцијама, иако не спада у овај административни простор, ван сваке сумње чини део заједничког ланца вредности и заправо представља органски део ове дестинације“. Ипак, ово подручје се у документу даље не разматра ни по ком основу, а претпостављамо да је разлог то што се налази на територији друге јединице локалане самоуправе.

По питању инфраструктурних система, иако се већ у уводном делу који се односи на услове окружења пројекта (глава 2., поглавље 1.) наводи да „још увек недостаје значајан део инфраструктуре, као и чињеница да је део садашње инфраструктуре застарео (водоснабдевање, канализација и посебно локални путеви), убрзана регулација и инфраструктурно опремање овог подручја за развој и инвестиције у туризму се намећу као императив“, у наставку се врло мало (односно недовољно) простора посвећује овој проблематици, па се тако у делу документа који се односи на опис локације (глава 4., поглавље 4.1.), за

Слично као и код Мастер плана за Копаоник, и у овом документу није јасно прецизиран просторни обухват, али се може сматрати да се првенствено односи на 5 тзв. развојних зона: Предов Крст, Бајина Башта, Перућац, Калуђерске Баре и Митровац.

саобраћајну инфраструктуру укратко наводе подаци само о друмској мрежи (потпуно занемарујући железницу и ваздушни саобраћај), у области водоснабдевања и одвођења отпадних вода се разматра само градско насеље Бајина Башта (без икаквог помена насеља на Тари и система Тарског водовода), у оквиру електроенергетске инфраструктуре се поред осталих општих навода, даје текст „ТС 10/04 kV су међусобно повезане електроенергетским водовима 10 kV“, док је за телекомуникациону инфраструктуру дат нешто коректнији текст у оквиру кога се констатује незадовољавајуће стање овог система на већем делу посматраног подручја. Слично томе, у оквиру SWOT анализе и дефинисања стратешких предности и недостатака (глава 6.), дају се начелне и уопштене констатације у вези са инфраструктуром, као што је на пример: „општа инфраструктура (водовод, ел. енергија, канализација) тренутно неадекватна за туристички развој“, или „неразвијеност базичне инфраструктуре, посебно третмана текућег и крутог отпада у простору обухвата пројекта“.



Карта 4.20: Калуђерске Баре, графички прилог из Мастер плана развоја туризма са пословним планом за планину Тару и њено окружење
(Извор: Master plan razvoja turizma sa poslovnim planom za planinu Taru, 2007)

Међутим, чини се да је највећи недостатак овог документа када су у питању инфраструктурни системи, потпуно одсуство њиховог разматрања (осим туристичке инфраструктуре) у делу који се односи на инвестициону стратегију и

преглед планираних инвестиција (глава 7.). За разлику од Мастер плана за Копаоник у оквиру кога се цело поглавље односи на кључне инвестиционе пројекте у области јавне инфраструктуре, у оквиру овог дела документа за Тару приказан је преглед инвестиција за сваку од развојних зона, са детаљним приказом трошкова за смештајне капацитете, угоститељске објекте, атракције и туристичку инфраструктуру (за све категорије по појединачним предложеним пројектима), док је као напомена уз сваку од табела наведен текст: „инфраструктурни пројекти и остали програми конкурентности нису узети у обзир у оквиру процене инвестиције". Дакле, не само да се не помињу потребни инфраструктурни пројекти (без којих очигледно није могуће спроводити ни остале планиране инвестиције), већ се не наводе ни оквирно потребна средства за инфраструктурно опремање планираних туристичких развојних зона, док се планирана (или предложена, како се то најчешће наводи у тексту) туристичка инфраструктура разматра у значајној мери (са одговарајућим проценама потребних трошкова по појединачним пројектима), а планирани (предложени) смештајни капацитети разматрани су и описани врло детаљно.

Инфраструктурни системи се разматрају и у оквиру дела документа који се односи на план конкурентности, односно на опис програма конкурентности (глава 9., поглавље 9.3.), где се поред осталих 8 програма наводе и два из области инфраструктуре: побољшање доступности (ваздухом, друмом и водом), односно јавне услуге и инфраструктура. Међутим, и овај део документа даје више уопштена него конкретна решења, па се тако за побољшање доступности у оквиру пратећег акционог плана наводи потреба „дефинисања различитих итинерера који ће утицати на повећање мобилности ширег подручја НП Тара" (са графички предложеним примером у размери која је тешко читљива), „стварање места за одмор и видиковце", као и „унапређење и изградња марине на језеру Перућац" (за коју се дају одређене препоруке). У оквиру акционог плана који се односи на јавне услуге и инфраструктуру, такође се наводе уопштена решења „побољшање пружања јавних услуга, унапређење услуга јавног превоза, креирање алтернативних извора енергије, креирање система за сакупљање и рециклирање отпада, креирање новог канализационог система", за који се „препоручује употреба биолошких пречистача како би се побољшала чистоћа околине у главним подручјима".

На основу претходно наведеног стиче се основни утисак да је у оквиру Мастер плана развоја туризма са пословним планом за планину Тару и њено

окружење, пре свега недовољно пажње посвећено инфраструктурним системима, али и заштити природе, граничном капацитету простора, антропогеним ресурсима, итд., и да на овакав начин припремани секторски документи не могу имати одговарајућу основу за планирање развоја туризма на одређеном простору.

Имајући у виду претходно истакнути изразити секторски приступ при изради мастер планова/програма развоја туризма, без довољног и адекватног третмана просторно-еколошких, социјалних и културних аспеката, њихов ужи плански обухват у односну на релевантне просторне планове, као и посебно наведене недостатке у области планирања техничке инфраструктуре, потребно је размотрити могућност уласка у процедуру кориговања – измена и допуна ових докумената ради усклађивања са просторним плановима ширих подручја, уз посебно усклађивање дефинисања планских решења у области развоја туризма са капацитетом простора и животне средине, али и капацитетима и могућностима опремања одговарајућим инфраструктурним системима.

4.3. Нормативи и стандарди за инфраструктурну опремљеност планинских туристичких подручја

У оквиру овог одељка разматрају се нормативи и стандарди примењени у планирању појединих техничких инфраструктурних система у планским документима, пре свега просторним плановима подручја посебне намене и мастер плановима/програмима развоја туризма, рађеним за планинска туристичка подручја Копаоника и Таре, уз одговарајуће поређење са сличним документима рађеним за друга планинска туристичка подручја у Србији, да би се после одговарајућег закључка предложили оквирни основни стандарди и нормативи за инфраструктурну опремљеност планинских туристичких подручја.

У области **водоснабдевања** у оквиру ПППРН „НП Копаоник“ (2009:145) планирана потрошња воде по локалитетима и насељима на подручју Плана срачуната је на основу усвојених норми по категоријама корисника и то: за хотеле 600 l по кориснику дневно (l/к/д), за одмаралишта, пансионе, апартмане и викенд куће 500 l/к/д, за туристичке пунктове 100 l/к/д, за запослене 250 l/к/д, за излетнике 10 l/к/д, за села 250 l/к/д и за крупну стоку 50 литара по грлу дневно. За разлику од тога, у оквиру Мастер плана за туристичку дестинацију Копаоник (2009:193) за процену потребних количина воде узета је дневна потрошња

посетиоца у смештају од 300 l дневно по посетиоцу. У оквиру ППППН „НП Тара“ (2010:114) усвојена је норма од 230 l/кориснику на дан за насеља, 170 l/кориснику на дан за локалну индустријску и комуналну привреду која је прикључена на водоводе насеља, док су у руралним насељима норме 215 l/кориснику на дан, с тим да се планира и 100 l/кориснику на дан за потребе стоке (усвојене норме су, како је наведено у Плану, дефинисане Водопривредном основом Републике Србије, а чини се да не одражавају потребе развоја туристичких подручја већ су више уопштене и могу се евентуално користити у планирању насеља). У Мастер плану развоја туризма са пословним планом за планину Тару и њено окружење (2007) нису одређене норме за потребе водоснабдевања. У оквиру ППППН Парка природе и туристичке регије Стара планина (2008:136) норме потрошње воде у планинској зони предвиђене су са минимум 400 l/к/д по стационарном туристи и 25 l/к/д за дневне излетнике, у ПГР Туристичке зоне „Златар“ (2007:30) усвојен је норматив од 600 l/кориснику на дан за туристичке капацитете и 400 l/кориснику на дан за сеоско становништво, док је у Мастер плану развоја туризма на Голији (2007:144) наведено да је за прорачун потребног капацитета водоснабдевања коришћен норматив од 200 литара по особи дневно.

У области **снабдевања електричном енергијом**, у оквиру ППППН „НП Копаоник“ (2009:158) за обрачун вршне потрошње електричне енергије усвојени су следећи параметри по врстама корисника и локалитетима: 3,5 kW по стационарном кориснику за туристичке локалитете у висинској зони НПК, затим 2,5 kW по становнику, односно 1 kW по лежају за одмаралишта, пансионе и викенд куће у заштитној зони НПК и 0,1 kW по излетнику, док је за обрачун вршне потрошње електричне енергије за потребе жичара усвојен параметар од 60 kW на 100 метара висинске разлике инсталације. У Мастер плану за туристичку дестинацију Копаоник (2009:191) поједини примењени параметри се разликују, а поједини су идентични: 1,5 kW по стационарном кориснику за туристичке локалитете, односно 0,1 kW по дневном посетиоцу, док је за потребе ски-лифтова усвојен параметар од 60 kW на 100 метара висинске разлике инсталације. Међутим, у ППППН „НП Тара“ (2010), као и у Мастер плану развоја туризма за планину Тару и њено окружење (2007) нису наведени нормативи за снабдевање електричном енергијом, нити је приказана потребна инсталисана снага електричне енергије према планираном граничном капацитету (за који је већ наведено да такође није на одговрајући начин разматран у овим планским документима). У оквиру ППППН Парка природе и туристичке регије Стара планина (2008:146) за

обрачун вршне потрошње електричне енергије усвојени су следећи параметри: минимум 2,5 kW по стационарном кориснику за туристичке локалитете (без потрошње жичара), 2,5 kW по становнику за села и 0,1 kW по излетнику, док је за потребе жичара усвојен параметар идентичан као и за планска документа за Копаоник и износи 60 kW на 100 метара висинске разлике инсталације. У оквиру Мастер плана развоја туризма на Голији (2007:144) није наведен примењени норматив али је дата процењена потребна инсталисана електроенергија за прву фазу реализације, док је у ПГР Туристичке зоне „Златар“ (2007:32) примењен норматив који се не односи на број корисника већ на планирану површину туристичких и других објеката и пратећих садржаја, а који износи 20 W/m^2.

У области **телекомуникација**, у ПППУН „НП Копаоник“ (2009:163) за обрачунавање дугорочног, граничног капацитета телефонских прикључака примењени су следећи нормативи по врстама корисника: за стационарне туристе и запослене једна веза на шест особа, за излетнике једна веза на 30 особа, а за сталне становнике једна веза по домаћинству, уз корекцију броја прикључака (за кориснике код којих ће бити мало импулса) увођењем двојника. У осталим претходно наведеним планским документима нормативи у области телекомуникација нису дефинисани, осим у оквиру ППППН Парка природе и туристичке регије Стара планина (2008:148) где су за обрачунавање капацитета телефонских прикључака примењени следећи нормативи: 60 веза на 100 становника, 15 веза на 100 туриста (стационарних корисника), једна веза на 10 запослених и пет веза на 100 излетника.

На основу претходно наведених података, може се утврдити да се у процесу планирања наведених инфраструктурних система у планинским туристичким подручјима у Србији **примењују значајно различити стандарди и нормативи**, а у зависности од инфраструктурног система, врсте планског документа, подручја за које се плански документ израђује, обрађивача плана, итд., те се може закључити да је неопходно извршити одговарајућа интегрална и детаљна секторска експертска истраживања у овој области, као и усклађивања са искуствима земаља са вишим степеном развоја, како би се дошло до препоручених стандарда и норматива за планирање сваког од инфраструктурних система у оквиру планинских туристичких подручја у Србији.

Како обим предложених истраживања превазилази оквире овог рада, она се овде неће посебно елаборирати, већ се дају оквирни основни стандарди и нормативи за инфраструктурну опремљеност планинских туристичких подручја

на основу којих се могу утврђивати одговарајући капацитети појединих инфраструктурних система, уз обавезно претходно разматрање и уважавање карактеристика и специфичности сваког од подручја (Дабић Д., 2011:221-222).

У области **саобраћајних система**, неопходно је обезбедити двострани друмски приступ до планинских центара, насеља и основне понуде у простору, првенствено због могућих застоја услед елементарних непогода (снежних падавина, сметова, бујица и сл.); у максимално могућој мери користити присојне стране и подручја заклоњена од ветра за трасирање друмских и железничких саобраћајница; планирати заштиту угрожених деоница саобраћајница услед елементарних непогода коришћењем високе вегетације, објектима галерија и сл.; избегавати подужне нагибе пута веће од 12%, обезбедити проширења за одморишта, видиковце и сл., проширења у кривинама, као и за мимоилажење код ужих путева; обавезно планирати постаје за зимско одржавање путева; норматив за број паркинг/гаражних места, зависно од категорије туристичког центра, креће се од 1 пракинг/гаражно место по 1 соби (што је оптимално) до 1 пракинг/гаражно место на 2 собе (у случају добро организованог јавног превоза, када се може очекивати да 50% туриста не долази сопственим возилом); под истом претпоставком број паркинг места за дневне излетнике (претежно скијаше) креће се од 1 паркинг место на 3 до 6 излетника.

У области **водоснабдевања**, најчешће се користе локални извори/врела и водотоци, али са унапређењем технолошких решења у истраживањима и евентуалној експлоатацији, а у зависности од карактеристика подручја, могу се испитати и могућности за коришћење (дубоких) подземних вода; капацитет водоснабдевања утврђује се по следећим нормативима: зависно од категорије смештаја, 150-200 l/дан по лежају (само за потребе корисника), односно 400-600 l/дан по лежају укључујући воду за технолошке потребе (прање, поливање и др., с тим да се тежи формирању посебних система за технолошку воду), 50 l/дан по кориснику кампа, 100 l/дан по сталном становнику планинских насеља, 50 l/дан по условном грлу стоке; за регулацију водног режима (заштита од великих вода и обезбеђење минималног протока), рекреацију, заштиту од пожара, и нарочито за системе за вештачко оснежавање, неопходно је обезбедити мале вишенаменске хидроакумулације, односно избегавати коришћење питке воде.

У оквиру **система одвођења отпадних вода**, обавезно је раздвајање система фекалне канализације од система атмосферске канализације (тзв. сепаратни систем каналисања), али се мора обезбедити да и атмосферске отпадне

воде (нарочито оне са већих саобраћајних површина) прођу одређен третман пре упуштања; капацитет фекалне канализације и система за пречишћавање отпадних вода нормира се на 90% капацитета водоснабдевања; систем пречишћавања отпадних вода мора остварити степен пречишћавања који одговара класи природних водотока у које се пречишћена вода упушта, са посебно ригорозним режимом заштите изворишта и ширих резервата водоснабдевања, природних резервата и сл.; постројења за пречишћавање отпадних вода планирају се тако да и по локацији и по техничком решењу обезбеђују функционисање у свим временским условима (посебна пажња се посвећује функционисању у отежаним зимским условима – због великих снежних падавина, ниских температура и сл.).

У оквиру **система управљања отпадом**, елеминисање чврстог отпада из планинских туристичких центара и места врши се организованим прикупљањем и по правилу одвожењем на подпланинске санитарне депоније или одговарајуће трансфер станице са системима за прераду (које се лоцирају ван туристичког подручја), уз формирање резервних затворених простора у оквиру или непосредној близини туристичких центара за краће задржавање отпада у екстремним зимским условима.

У области **електроенергетског система**, капацитет потребне инсталисане снаге електричне енергије одређује се по следећим нормативима: по стационарном кориснику/лежају и сталном становнику од 1,5 до 5 kW, од чега на грејање одлази 3 до 3,5 kW (ако се као енергент користи електрична енергија), односно 1,5 до 2 kW за све остале потребе, а по дневном излетнику обрачунава се са 10% од норматива за стационарног корисника; инсталисана снага за погон жичара обрачунава се посебно за сваку жичару (уз могућност коришћења и норматива од 60 kW на 100 метара висинске разлике инсталације, не рачунајући планинску и/или зупчасту железницу за коју се инсталисана снага у сваком случају обрачунава посебно); дистрибутивна нисконапонска електроенергетска мрежа (0,4 kV) и мрежа средњег напона (10 и 20 kV) по правилу се у оквиру планинских туристичких подручја трасира подземно, као и мрежа 35 kV ако је није могуће изместити или трасирати ван атрактивних туристичких/заштићених подручја; далеководе високог напона трасирати ван атрактивних туристичких/заштићених подручја, уз настојање да се што је могуће више смањи њихов негативан визуелни утицај на окружење; за издвојене потрошаче електричне енергије, уколико постоје одговарајући услови, могу се користити

обновљиви извори енергије из хидротехничких потенцијала водотока, соларне енергије, ветрогенератори и сл.

Развој **система топлификације и гасовода** у планинским туристичким подручјима је врло значајан због утицаја на заштиту од могућег загађења ваздуха, а најрационалније грејање концентрисаних туристичких центара спроводи се центарлним системима који као енергенте користе гас (за главно зимско загревања) и евентуално електричну енергију (за предгревање и прелазне периоде); у мањим и дисперзованим туристичким местима грејање се организује по објектима, а од енергената се поред гаса и електричне енергије, у мањем обиму може користити и дрво; активно коришћење обновљивих извора енергије још увек је ограничено, делом на топлотне пумпе, коришћење соларне и еолске енергије и др.; већа пажња мора се посветити пасивном коришћењу енергије кроз адекватна архитектонска решења, односно већу енергетску ефикасност објеката.

У оквиру **система електронских комуникација**, нормативи за капацитет телефонских прикључака фиксне телефоније смањени су у односу на претходни период (због убрзаног развоја мобилне телефоније и интернета) тако да сада износе 1 прикључак на 3 до 6 стационарних корисника/лежаја, 1 прикључак на 1 стално домаћинство и 1 прикључак на 30 дневних излетника; у области мобилне телефоније целокупно туристичко подручје (и туристички центар и туристичко-рекреативни простори, укључујући и ски-стазе и пешачке и планинарске стазе и др.) у максимално могућој мери морају бити покривени одговарајућим сигналом; у оквиру туристичких центара корисницима је потребно обезбедити могућност коришћења квалитетне и брзе интернет везе, као и друге савремене сервисе (ADSL интернет, IPTV са дигиталним телевизијским и радио програмима, итд.); поред јавних телекомуникационих и електронских система, неопходни су и интерни, аутономни системи радио везе, од великог значаја за безбедност, заштиту и спасавање на планини (у функцији планинских центара и туристичке понуде у простору, горске службе спасавања, противпожарне заштите и др.).

5. МОГУЋНОСТИ УНАПРЕЂЕЊА ПЛАНИРАЊА ИНФРАСТРУКТУРЕ У ФУНКЦИЈИ РАЗВОЈА ПЛАНИНСКОГ ТУРИЗМА

У претходним деловима овог рада прво су приказане основне теоријске поставке у оквиру области планинског туризма, инфраструктурних система и планирања инфраструктуре, као и планирања развоја туристичких подручја, затим се у другом делу кроз разматрање досадашњег развоја планинског туризма и инфраструктурне опремљености планинских подручја (са посебним освртом на подручја Копаоника и Таре) дошло до одговарајућих закључака који се односе на њихове међуутицаје и зависности, да би се у трећем делу рада дао приказ досадашњих искустава у планирању инфраструктуре у функцији развоја планинског туризма у стратешким и планским документима у Србији, такође са посебним освртом на подручја Копаоника и Таре. Имајући у виду наведене делове рада, као и констатацију да планирање инфраструктуре представља саставни и неодвојиви део општег система планирања, односно израде и доношења планских докумената, у овом делу рада се кроз одговарајуће одељке прво разматрају могућности унапређења планирања одрживог планинског туризма, да би се затим дефинисале и одговарајуће смернице за могуће правце деловања у планирању инфраструктурних система у функцији развоја планинског туризма.

5.1. Могућности унапређења планирања одрживог планинског туризма

Развој туризма се не може посматрати одвојено од укупног развоја, односно примењених концепција и приступа у планирању и усмеравању развоја, као и променама које ове процесе прате. У том смислу, период доминације концепције економског раста и развоја пратила је доминација концепта масовног индустријског туризма, када је под утицајем пораста животног стандарда и повећања слободног времена туризам прерастао у масовну појаву, узимајући у обзир остварени туристички промет и обим активности у туристичким дестинацијама. У тој концепцији преовладавао је економски приступ, односно економске методе у планирању развоја туризма, а успешност се мерила

превасходно економским показатељима: оствареним профитом, запосленошћу, учешћем у бруто националном производу и сл. Међутим, поред позитивних, пре свега економских, средњорочних ефеката, овакав приступ производио је и дугорочне негативне просторне, социјалне и еколошке ефекте, а што је имало повратан утицај на смањење квалитета туристичке понуде и пад тражње за туристичким дестинацијама у којима су предео и животна средина деградирани и/или нарушене социокултурне вредности и обележја локалне заједнице. Из тог разлога дошло је до преиспитивања концепта конвенционалног масовног туризма, и у складу са променама у концепцији и приступу процесима планирања, усмеравања и управљања развојем уопште, промовисана је примена концепта одрживог развоја што је условило залагање за одрживи развој свих видова туризма и одрживост туристичких производа. У том смислу, концепција одрживог туризма промовише (Maksin M., Pucar M., Milijić S., Korać M., 2011:30):

- развој туристичког производа високог квалитета који задовољава садашње туристичке потребе, уз очување туристичких ресурса за будуће генерације;
- очување и унапређење квалитета животне средине, оптимално коришћење и заштиту природних и културних ресурса, добара и вредности;
- економски развој, очување социјалног интегритета и унапређење квалитета живота локалних заједница на туристичком подручју;
- афирмацију и очување културног идентитета туристичког подручја и традиционалних вредности, уз допринос међукултурном разумевању и толеранцији;
- економски профит (директан и индиректан) од туризма и у туризму и допринос смањењу сиромаштва локалног становништва;
- стратешко планирање и управљање одрживим развојем туристичких подручја.

Међутим, иако на први поглед постоји опште прихваћена сагласност о неопходности одрживог развоја туризма, планински туризам као један од најзначајнијих видова континенталног туризма, суочава се са многобројним глобалним изазовима, од којих су најзначајнији (Kruk E., Hummel J., Banskota K., 2007:33-34):

– Управљање динамичним растом: удвостручење међународних туристичких кретања предвиђено за наредних 15 до 20 година ће остварити значајан притисак на већину ресурса од којих зависи планински туризам, а нарочито уколико се раст и развој не планирају на одговарајући начин, односно уколико се истим неодговарајуће управља.

– Климатске промене: представљају велики проблем за дугорочну одрживост планинског туризма у два смисла: као прво, климатске промене ће имати директне последице на туризам, а као друго, туризам је узрочник климатских промена. Процењује се да ће туризам у наредном периоду у укупном порасту антропогене емисије гасова са ефектом стаклене баште учествовати са 5,3%, у оквиру чега ће саобраћај чинити око 90%.
– Смањење сиромаштва: све више се препознаје потенцијал који развој туризма има за смањење сиромаштва у планинским подручјима. Наиме, туризам је најчешће нови извор прихода у руралним областима у којима живи три четвртине популације сиромашних у свету. Међутим, потребно је изнаћи успешније начине усмеравања потрошње посетилаца према сиромашним људима, минимизирање одливања средстава и максимизирање повезаности са локалним производним системима.
– Финансијска подршка за очување: потреба да се обезбеди више финансијских средстава за подршку очувању и природних и антропогених ресурса је светски проблем.
– Здравље, сигурност и безбедност: у последњих неколико година, неизвесност по питању здравља, сигурности и безбедности путника у одређеним дестинацијама је изазвала значајне осцилације у туристичким токовима. Иако ово може бити краткорочни феномен, то треба посматрати као глобални проблем за одрживост планинског туризма.

Развој туризма у будућем периоду у многоме ће зависити од способности туристичке привреде и туристичких дестинација да одговоре на изазове који потичу од очекиваних промена у друштву које ће имати значајан утицај на даљи развој туризма. Студија о конкурентности туристичке привреде Европске Уније издвојила је у том контексту следећих осам мегатрендова који ће имати највећи утицај како на сам развој тако и на планирање развоја туризма у будућем периоду (Попеску Ј., 2011:3-4):

1. Глобализација - различита друштва, културе и економије све се више преплићу, тако да су технолошке промене, све већа либерализација у промету роба и услуга, као и повећана мобилност људи учинили цео свет доступним.

2. Демографске промене - у 2020. години око 20% европске популације ће бити старије од 65 година, а тај део становништва ће у многим земљама имати значајну куповну моћ и пуно слободног времена за путовања. Поред старења

становништва, значајне демографске промене се односе и на повећање броја домаћинстава са једним или два члана.

3. Приступ информацијама - рачунарска технологија, Интернет, мобилна телефонија, глобални позициони системи (GPS), дигитална телевизија и друге нове технологије у целом свету су променили и све више мењају начин на који се комуницира, прикупљају информације и дистрибуирају производи и услуге.

4. Економија искуства - у ери у којој постоји изобиље понуда и где није увек лако разликовати производе и услуге на основу квалитета, потрошачи су све више у потрази за другим факторима на којима би могли засновати избор, тако да карактеристике као што су дизајн или креативно комбиновање производа и услуга у „укупно искуство“ добијају на значају.

5. Прилагођавање - фокус на „ја“ као конкретну особу ће се повећати. Потрошачи траже решења „по мери“ која одговарају њиховој личности, тако да се друштво више не може поделити на хомогене циљне групе, већ се све више састоји од много различитих тржишних ниша.

6. Одрживост - забринутост због климатских промена, загађења животне средине и социјалног благостања доприноси повећаној тражњи у оквиру еколошки, друштвено и економски одговорне потрошње, а овај тренд је појачан и законодавним иницијативама усмереним ка подстицању потрошача и компанија да делују на одржив начин.

7. Здравље и велнес – „седећи“ начин живота многих људи у развијеним земљама довео је до повећаног усмеравања на здравствене и велнес активности у слободно време. Граница између велнеса и стила живота, с једне стране, и здравствене заштите с друге стране, постаје све неодређенија.

8. Пословни модели засновани на ниским трошковима – ови пословни модели све више успешно продиру на тржиште сводећи производе и услуге на њихове најосновније компоненте, чинећи то упоредо са традиционалнијим пословним моделима.

Као две основне групе фактора од којих ће зависити туризам у свету у будућем периоду, могу се издвојити (Milenković S., 2007:15):

1. Егзогени, односно екстерни фактори, који директно одређују светски друштвено-економски систем, а индиректно светски туризам. У ове факторе спадају глобално кретање светског капитала, демографска експлозија и демографско старење, увођење техничко-технолошких новина у секундарним саставним деловима туристичког производа, виртуелни свет туризма у систему

информационих технологија, као и решавање конфликата, коегзистенције и симбиозе туризма и животне средине;

2. Интерни фактори, који представљају унутрашње покретачке промене, у оквиру управљачког туристичког система, по појединим секторима.

Са прерастањем у глобални феномен, у туристичкој делатности се јавља и глобална конкуренција, односно туристичке дестинације, укључујући и планинска подручја, сада се међусобно такмиче на глобалном нивоу. Све већа саобраћајна повезаност и бржа и једноставнија доступност као и практично неограничен приступ информацијама о потенцијалним дестинацијама преко глобалних комуникационих мрежа, интензивирао је конкуренцију међу постојећим и новим туристичким дестинацијама. Као резултат тога, потражња за дестинацијама све мање зависи од сезоне или географске локације, тако да се зимски туристички центри у планинама северне хемисфере надмећу са летњим туристичким дестинацијама на јужним географским ширинама, док су градови и културни туристички центри као алтернативе на располагању током целе године (Price M., Wachs T., Byers E., 1999:40). Из тог разлога нетакнути предео, очуване природне и културне вредности, задовољна и „уклопљена“ локална заједница и сл., све су важније особине које чине планинску туристичку дестинацију атрактивнијом и често представљају одлучујући фактор за доношење одлуке о избору туристичке дестинације.

Имајући у виду претходно наведено, у оквиру овог поглавља се предлажу одређене могућности за унапређење процеса планирања просторног развоја и планске евалуације капацитета планинских туристичких подручја, дају се конкретни предлози за унапређење законодавног оквира, координације израде и усклађености просторно-планских и туристичко-планских докумената, уз разматрање најзначајнијих еколошких и социо-културолошких изазова планирања развоја планинског туризма

5.1.1. Планирање просторног развоја и планска евалуација капацитета планинских туристичких подручја

Планирање просторног развоја планинских туристичких подручја (регионалних и локалних), представља по предмету, циљевима и методологији део система планирања природних простора уопште, уз посебности и специфичности које су условљене карактеристикама планина (нарочито високих)

и томе примерених особености савременог планинског туризма (Дабић Д., 2011:355-384).

Развој савременог туризма на планинским подручјима, за разлику од традиционалних активности, захтева обимније и квалитативно сасвим другачије интервенције у простору, посебно због честих и/или врло значајних природних ограничења, која условљавају значајно сложеније и/или финансијски захтевније интервенције у односу на остала подручја, а што је у многим европским земљама одавно иницирало формирање посебне области истраживања и научно-стручног рада од значаја за управљање развојем ових подручја, како у планирању, тако и у пројектовању, изградњи и коришћењу простора и садржаја. Иако у генералном смислу, искуства развијених земаља, а посебно алпских, могу представљати најкомплетнији теоријско-методолошки и практични оквир за планирање укупног и просторног развоја планинског туризма и у условима планинских подручја Србије, примена појединачних искустава формираних дестинација на нове и/или започете планинске туристичке дестинације на нашим планинама, захтева пажљиву селекцију планских и других концепција.

На специфицирање концепта планирања просторног развоја планинских туристичких дестинација у нашим условима утичу бројни национални, регионални и локални фактори, од којих је већина ограничавајућег карактера (Дабић Д., 2011:356):

- Просторно-еколошки фактори (недовољно познавање конкретних планинских подручја од стране екстерних субјеката и планера[311], ограничени природни ресурси планина, ризик климатских промена, заштићена или потенцијална природна добра као ограничења просторног развоја, неодговарајућа саобраћајна приступачност и опремљеност инфраструктурним системима, напуштена и запуштена сеоска насеља са лошим грађевинским фондом и без комуналне опремљеност, и др.
- Економски фактори (ризик улагања у односу на политичке промене, економске кризе, разлоге „више силе“ и сл.[312], неизвесност туристичке тражње за новим дестинацијама, запуштене локалне привредне активности,

[311] Пример представља већ у овом раду коментарисано значајно учешће иностраних планерских и сл. организација у изради већине секторских планских докумената за планинска туристичка подручја у Србији.

[312] Пример представља значајно смањење улагања у развој планинског туризма од стране државних органа и националних јавних предузећа у Србији, после политичких промена и настанка тзв. светске економске кризе почетком друге декаде 21. века.

ограничења привредног развоја режимима заштите природног и културног добра, ограничене могућности неопходне државне подршке за изградњу материјалне основе туризма – крупне инфраструктуре, првих објеката туристичке инфраструктуре и сл., као и за подстицање развоја руралне економије, техно-економска ограничења етапне изградње која се посебно односе на крупну инфраструктуру, ограничења туристичке и друге економске прекограничне сарадње и др.

– Социјални фактори (ретка насељеност и депопулација планинских подручја, неповољна старосна, социо-економска и образовна структура локалног становништва, нестајање традиционалне етно-културе, и др.
– Политички фактори (претежно централизовано државно управљање развојем земље, недовољна државна подршка социјалној егзистенцији локалног становништва, неразвијена регионална структура земље која условљава недостатак материјалне и управне подршке региона равномернијем развоју територије, ограничена материјална и кадровска способност и сужене компетенције локалне управе да заступа потребе и интересе локалне заједнице, политичка ограничења прекограничне и међурегионалне сарадње чији најбољи пример представља застој у развијању потенцијално за планински туризам најповољнијих планинских подручја у Србији – Шар планине и Проклетија, и др.

За управљање наведеним (претежно ограничавајућим) факторима у планирању просторног развоја (пре свега нових) планинских туристичких подручја у нашим условима, имајући у виду теоријске основе и искуства просторног и секторског развоја туризма у земљама са вишим степеном развоја, потребни су плански концепти који се заснивају на новијим теоријско-методолошким основама, а који су специфицирани за услове одговарајућег планинског туристичког региона/дестинације.

У првом делу овог рада приказане су основе планирања развоја туризма, као и теоријско-методолошки оквир планирања развоја туристичких подручја. У оквиру дефинисаних фаза планског процеса, посебан а често и пресудан значај за одговарајуће планирање развоја планинских туристичких подручја има **планска евалуација капацитета планинских туристичких подручја**, која се из тог разлога нешто детаљније разматра у овом делу рада.

Капацитет планинског туристичког простора евалуира се у складу са општим принципима процене (односно утврђивања) капацитета туристичких простора (који су разматрани у посебном делу овог рада у одељку 2.2.5.), уз специфицирање у зависности од посебних орографских карактеристика планинских природних услова и ресурса, односно у зависности од посебних планинских туристичких активности, које су могуће само у овим дестинацијама. У савременом планирању ових простора, званично доминира еколошки капацитет (више у значењу конзерваторских рестрикција према променама у природи, него у значењу критеријума антропогеног развоја планина), док се у пракси претежно разматра туристичко-рекреативни капацитет. Због скромнијих научно-истраживачких сазнања о природи планина (посебно високих), у односу на природу других приступачнијих природних целина (Дабић Д., 2011:362), биолози и еколози најчешће нису спремни да дефинишу ни основне квантитативне критеријуме и индикаторе капацитета природе у односу на одређене активности, услед чега се услови и параметри за утврђивање капацитета планинских простора своде само на дескриптивне и/или уопштене захтеве заштите, односно на, такође уопштене, субјективне квалитативне оцене оствареног капацитета, чиме се не решавају стварна питања капацитета простора, већ се о њему само еколошки арбитрира. У таквим условима, капацитет планинских туристичких подручја, одређује се употребом експлицитних параметара физичког и техно-економског капацитета, уз имплицитне корекције на неки начин изразивим параметрима еколошког капацитета, при чему се не занемарују ни аспекти психолошких представа о капацитету.

Како су планински (пре свега високопланински) туристички центри афирмисани првенствено као развојна језгра зимског туризма, утврђивање капацитета ових дестинација, као и укупно планирање њиховог развоја и уређења, заснивају се првенствено на критеријумима и индикаторима зимских спортова и рекреације у зимским условима. (Дабић Д., 2011:362-363) Таква афирмација центара настала у највећем размаху планинског туризма половином 20. века, релативизована је каснијим заокретом ка умеренијим и рационалнијим концептима, који подразумевају целогодишње коришћење планинских туристичких дестинација, враћајући тиме неоправдано запостављен значај летњег планинског туризма.

Капацитет простора за зимске спортове и рекреацију као главни аспект капацитета високопланинског туристичког центра, утврђује се евалуацијом

природних потенцијала за алпско скијање, као најактуелнији мотив тражње и економски најзначајнија савремена активност зимских спортова и рекреације на планини. Потенцијал алпског скијања условљен је расположивошћу, величином и квалитетом алпског скијалишта, на коме се може поставити комерцијално значајан обим квалитетних ски-стаза, уз рационалан трошак изградње система за превоз скијаша који их опслужује, а изражава се бројем једновремених скијаша. У процесу планирања, утврђивање граничног капацитета алпског скијалишта врши се глобално на регионалном, ближе на субрегионалном и детаљно на локалном нивоу.

Критеријуми за одређивање капацитета алпског скијалишта условљени су параметрима захтева категорија скијаша, физичко-техничких услова алпских стаза и техно-економских услова система за превоз скијаша, као и све ригорознијим захтевима заштите природе и пејзажа. Иако су данас скијаши (а самим тим и ски-стазе) према вештини скијања и захтевима према скијалишту, за разлику од претходног периода када су били су класификовани у три категорије, класификовани у седам категорија, ова подела није једнозначна за све земље. Поред тога карактеристике категорија се перманентно мењају са брзим напретком скијашке технике, едукације и опреме, због чега се мењају и стандарди скијалишта. Стандарди физичко-техничких услова алпских стаза, у односу на категорије скијаша, обухватају висинске разлике, нагибе и ширине стаза. Техно-економски стандарди и техничка решења система за превоз скијаша су кључни фактори, од којих зависи капацитет ски-стаза у броју једновремених скијаша. Да би се остварио планирани капацитет стаза, положај, тип и капацитет делова система за превоз скијаша треба да буде усклађен са распоредом, капацитетом и другим карактеристикама ски-стаза. Капацитет система за превоз скијаша се мери бројем превезених корисника на сат, и као такав не изражава капацитет скијалишта, већ транспортно подржава оптимално коришћење стаза, односно њихов капацитет, тако да повећање капацитета скијалишта подразумева усклађено повећање капацитета стаза и система за превоз скијаша. Захтеви заштите природе и пејзажа на алпском скијалишту, који могу ограничити његов капацитет, односе се на заштиту тла, воде и вегетације током изградње и експлоатације ски-стаза и траса гондола, жичара и ски-лифтова као и њихових пратећих објеката (нарочито приликом просецања путева који се користе за довоз материјала и опреме), избегавање гребенских траса гондола и жичара, пејзажно обликовање ски-стаза и сл. С друге стране, одговарајућим техничким мерама

дренаже, регулисања бујица и лавина, фиксирања постојећег и формирањем новог травнатог покривача и сл., постојећи капацитет скијалишта се може и повећати, паралелно са заштитом природе.

Капацитет планинског простора за остале активности зимске туристичке понуде (турно скијање, нордијско скијање, клизање, параглајдинг и др.), а имајући у виду да су оне по правилу битно мањег обима и значаја, најчешће се не одређује прорачуном, већ претежно нормативно у односу на утврђени капацитет алпског скијалишта (најчешће кроз одређени проценат у односу на утврђени број стационарних алпских скијаша, односно улазе у тзв. квоту осталих корисника простора која износи 40-50% укупних посетилаца зимског туристичког центра). У последње време, све се више развија активност вожње моторних санки која је конфликтна у односу на осталу зимску туристичку понуду, тако да захтева посебно обележене стазе у оквиру и ван изграђених делова туристичких центара. У смислу евалуације капацитета простора, ова активност битно не утиче на повећање броја корисника, али зато значајно утиче на заузимање површина и загађење планинских простора (издувни гасови, бука и сл.).

Капацитет летње туристичке понуде у планинским подручјима, већи је у физичком смислу од капацитета зимске понуде у простору, а имајући у виду знатно већу физичку приступачност простора у летњим условима када нема снега, ниских температура, јаких ветрова и сл. Међутим, због биолошких појава и процеса у вегетационом периоду, када су флора и фауна у пуној животној активности, еколошки капацитет, нарочито високопланинских подручја, је објективно мањи него у зимском периоду, односно природни елементи су рањивији. Истовремено, развијена летња понуда је кључни фактор ка релативно равномерном целогодишњем коришћењу планинског простора, тако да је њен капацитет битан критеријум за савремену економску оправданост и изводљивост високопланинских и средњепланинских туристичких центара. Имајући у виду да је комплекснија понуда на планинским подручјима условљена приступачним висинским појасевима повољног климата и развијене вегетације, у летњој сезони ниске и средње планине, као и вископланински појасеви до горње границе шуме генерално имају већи капацитет од осталих виших планинских простора. Виши планински простори без шуме, такође су значајних капацитета који се ефективно користе само ако су интегрални део летње понуде нижих појасева. Због конкуренције нижих, традиционално летње-туристичких, климатских, бањских и других дестинација и још више приморских и језерских дестинација, као и због

све ригорознијих еколошких ограничења, тражња за летњом понудом у високопланинским као и вишим појасевима средњепланинских простора генерално заостаје за зимском тражњом, тако да се, по правилу, ту не утврђује укупни капацитет летње понуде у простору, већ се само проверава у којој мери се он уклапа у гранични капацитет евалуиран за зимску понуду у простору. Провера капацитета се врши евалуацијом програмско-планских алтернативних решења за садржаје: планинарења, планинског бициклизма, јахања, спортског риболова, рекреације на планинским водама, скијања на трави и вештачким подлогама, параглајдинга и сл. активности, лова, понуде сеоског туризма и др. Оцена капацитета појединачних садржаја претходно наведених активности врши се претежно субјективно, на основу искустава из бројних примера коришћења (Дабић Д., 2011:365-366). За разлику од високих планина и виших средњепланинских подручја, нижи средњепланински простори као и ниске планине могу, у зависности од климатских и других природних карактеристика имати већу тражњу у летњој сезони, тако да се на овим подручјима мора извршити комплексна евалуација капацитета простора а у односу на постојеће и потенцијалне туристичке активности и садржаје.

Испитивањем капацитета погодних алтернативних локација смештајног туристичког центра заокружује се физички капацитет планинског туристичког подручја у броју корисника. Суштина капацитета планинског подручја за смештајне центре је претежно у расположивости природних локација погодних за саобраћајни приступ, туристички смештај, јавне садржаје, спорт и рекреацију (по површини, надморској висини, нагибу, осунчаности, заклоњености и заштићености од ветрова, бујица, поплава и лавина, атрактивности и очуваности предела у коме се налази и његовог пејзажа и сл.). Као кључни критеријуми за утврђивање капацитета простора за смештај стационарних корисника, најчешће се разматрају (Maksin M., Pucar M., Milijić S., Korać M., 2011:68): расположивост нових и постојећих локација у и ван насеља и центара погодних за смештај и рекреацију туриста; повољност визуелног и физичког контакта са туристичком понудом у простору; погодност саобраћајног приступа из окружења; погодности и ограничења инфраструктурне опремљености простора и постојећег и планираног капацитета инфраструктурних система.

Када су у питању могућности опремања инфраструктурним системима, поред већ више пута поменутих потребних повољних карактеристика саобраћајне приступачности, на капацитет планинских туристичких центара највећи и

пресудни утицај има могућност водоснабдевања, односно обезбеђивања како воде за пиће тако и воде за техничке потребе од којих су због актуелних климатских промена, највеће количине потребне за системе за вештачко оснежавање. Остали инфраструктурни системи техничког карактера (одвођење и пречишћавање отпадних вода, електроенергетски систем и други енергетски системи, електронске комуникације, итд.) имају одређени али значајно мањи утицај на капацитет планинских туристичких центара, јер се уз довољна финансијска средства могу обезбедити и на одговарајући начин и у разумном временском периоду.

Када се кроз развој туристичког центра, субрегиона или региона, према јасно одређеним индикаторима, прекорачи капацитет простора (било зато што у претходним фазама није правилно евалуиран и планиран, или зато што план није поштован), примењују се мање или више радикалне мере за одржавање или смањење достигнутог нивоа притиска корисника. Овакве мере могу подразумевати: рестрикције долазака корисника, посебно дневних излетника (лимитирање паркинга, забрана прилаза за индивидуална саобраћајна средства, високе или диференциране цене, увођење улазница и сл.); лимитирање даље изградње и изнајмљивања објеката; увођење планског временског распореда туристичких и рекреативних активности (у години, месецима, данима и часовима); побољшање стандарда газдовања, супервизије, заштите (што између осталог подразумева и квантитативно/квалитативно унапређење инфраструктурне опремљености); као и развијање нових, алтернативних дестинација (Дабић Д., 2011:362). Када се у планским документима који се израђују за (делимично) афирмисана планинска туристичка подручја утврди одређено прекорачење капацитета простора, неопходно је неке од наведених или неке друге одговарајуће мере уградити у планска решења и инсистирати на њиховој приоритетности и значају у односу на остале планске мере и решења.

Као пример одређивања граничног капацитета простора на планинским туристичким подручјима, овде се даје приказ одређивања граничног капацитета простора на подручју Националног парка „Копаоник“ и његове заштитне зоне, примењен приликом израде ППППН „НП Копаоник“.[313]

[313] Просторни план подручја посебне намене Националног парка Копаоник („Службени гласник РС“, бр. 95/2009), глава IV. Критеријуми, услови и режими заштите, уређења и коришћења подручја плана, поглавље 1. Гранични капацитети простора.

Како је у Плану наведено „одрживи капацитет простора НПК мери се максималним бројем јединовремених корисника (са мотивима презентације НПК, туризма, рекреације и спорта, пословања и осталог), који се у једном тренутку могу наћи у простору НПК у условима његове максималне приступачности, али и максималне рањивости, односно у летњем периоду. С обзиром да су посетиоци НПК истовремено и туристи, рекреативци и спортисти, који у летњем периоду могу да користе готово читав простор НПК и за које се понуда организује на комерцијалним принципима, гранични капацитет НПК изражен је максималним збиром корисника – туристичких лежаја, дневних излетника из заштитне зоне НПК и из ближег окружења подручја Просторног плана, као и запослених. Међутим, са истим бројем граничних туристичких лежаја и нешто повећаним бројем запослених, подручје НПК у зимском периоду може да прими знатно више дневних излетника него у летњем периоду, будући да је тражња усмерена према ограниченим просторима скијалишта и туристичких комплекса, под снегом, ван вегетационог периода и без саобраћајне приступачности највећег дела подручја НПК."

За одређивање граничног капацитета подручја НПК у летњем периоду у Плану су усвојени су следећи нормативи: један корисник по хектару у зони I степена заштите НПК, 1,5 корисник по хектару у зони II степена заштите НПК и два корисника по хектару у зони III степена заштите НПК. За заштитну зону НПК рачунало се са оријентационим индикатором од три корисника по хектару.[314] Применом наведених норматива, утврђени су следећи гранични капацитети простора по установљеним зонама заштите НПК: у зони I степена заштите, на укупној површини од око 1.459 ha до 1.459 јединовремених корисника; у зони II степена заштите на укупној површини од око 3.579 ha до 5.368 јединовремених корисника; у зони III степена заштите на укупној површини од око 7.068 ha до 14.136 јединовремених корисника. Дакле укупно до 20.963 корисника, што је заокружено на 21.000 корисника у летњем периоду, а у оквиру овог капацитета планирано је 12.400 туристичких лежаја и 6.000 јединовремених дневних излетника и 2.565 запослених. У зимском периоду, зависно од реалних потенцијала простора у десет сектора планираног алпског скијалишта, гранични капацитет

[314] За утврђивање граничног капацитета коришћени су искуствени/емпиријски нормативи за сличне европске националне паркове и планинске туристичке центре на Алпима у Француској, Швајцарској и Аустрији, а примењени нормативи су нешто рестриктивнији због досадашњих негативних утицаја туризма на простор и животну средину у протеклих 20-так година на овом подручју (Maksin M., Pucar M., Milijić S., Korać M., 2011:68).`

једновремених корисника ски-стаза, жичара и туристичких комплекса на подручју НПК је нешто већи и утврђен је на око 23.000, од тога 15.000 једновремених алпских скијаша (8.690 стационирано у туристичким комплексима на подручју НПК и 6.270 скијаша - дневних излетника), 3.710 стационарних нескијаша и нордијских скијаша, 1.740 дневних излетника - нескијаша и нордијских скијаша и 2.595 запослених.

У заштитној зони НПК, на укупној површини од око 20.538 ha предвиђено је оријентационо до 61.500 корисника. Овај капацитет већи је од планираног капацитета заштитне зоне НПК у зимском периоду - укупно око 56.250 корисника, од тога: око 12.250 сталних становника, око 25.000 једновремених алпских скијаша (око 18.500 стационирано у секундарним туристичким центрима и туристичко-сеоским насељима заштитне зоне НПК и око 6.500 скијаша дневних излетника), око 10.000 стационарних нескијаша и нордијских скијаша, око 2.800 дневних излетника нескијаша и нордијских скијаша и око 2.500 запослених.

Може се закључити да дефинисање и утврђивање[315] граничног капацитета простора представља врло значајан део процеса планирања, који је од пресудног значаја за планирање инфраструктурних система, јер заједно са нормативима и стандардима за инфраструктурну опремљеност туристичког подручја, гранични капацитет простора представља основни улазни податак за планирање инфраструктурних система на планском подручју.

5.1.2. Законодавни оквир, координација израде и усклађеност просторно-планских и туристичко-планских докумената

У првом делу овог одељка разматра се законодавни оквир планирања развоја туристичких подручја као и негативне последице које из њега проистичу, да би се у другом делу дале смернице и предлози за унапређење стања у овој области кроз дефинисање начина и могућности за координисану израду и међусобну усклађеност планских докумената који се раде за туристичка подручја.

Основни актуелни закони који регулишу област планирања развоја туристичких подручја су Закон о туризму[316] и Закон о планирању и изградњи[317],

[315] Још једном напомињемо да се поједини аутори супротстављају изразу утврђивање или израчунавање граничног (носећег) капацитета истичући да се капацитети могу само процењивати или прогнозирати, под унапред одређеним условима и факторима, који током коришћења акцесорно делују на измену еколошких услова а тиме и еколошких система (Јовичић Д., 2011:83).
[316] Закон о туризму („Сл. гласник РС“, бр. 36/2009, 88/2010 и 93/2012).

који су донети исте 2009. године[318]. Међутим, добра намера законодавца да се кроз два основна закона (која предлажу два различита министарства) ојача и истакне проблематика планирања развоја туризма и туристичких подручја, у пракси може да доведе (и доводи) до одређених проблема, измешаних ингеренција, непостојања планске хијерархије или једноставно недовољне координације и кодификације (Шећеров В., Ђорђевић Д. С., 2012:528).

Закон о туризму, у делу који се односи на интегрално планирање развоја туризма и пратећих делатности, дефинише врсте планских докумената, простор (територију)/производ/активност за које се плански документи доносе, основне елементе садржаја, као и надлежност за доношење. Плански документи (које условно можемо назвати **туристичко-плански**) прописани Законом о туризму су: Стратегија развоја туризма Републике Србије; Стратегијски мастер план; Стратегијски маркетинг план; Програм развоја туристичких производа; Програм развоја туризма; Програм промотивних активности. Законом је одређено да наведена планска документа морају бити усаглашена са Стратегијом развоја туризма Републике Србије. Сва стратешка планска документа као и програме развоја туристичких производа доноси Влада Републике Србије, док је доношење програма развоја туризма као и програма туристичких промотивних активности у надлежности аутономне покрајине и јединице локалне самоуправе. Стратегија развоја туризма Републике Србије и Стратегијски маркетинг план се доносе за целокупну територију Републике Србије, Стратегијски мастер план се доноси за приоритетну туристичку дестинацију, а програм развоја туризма и програм туристичких промотивних активности за територију аутономне покрајине, односно јединице локалне самоуправе.

Закон о туризму дефинише планирање и развој туризма као: интегрално планирање развоја туризма и пратећих делатности; проглашење и одрживо коришћење туристичког простора; послове од посебног значаја за развој туризма; категоризацију туристичког места и спровођење подстицајних мера за развој туризма.

---

[317] Закон о планирању и изградњи („Сл. гласник РС“, бр. 72/2009, 81/09 - исправка, 64/10 – УС, 24/11 и 121/12).

[318] Поред наведених, и многи други закони се својим већим или мањим делом односе на ову проблематику (Закон о заштити животне средине, Закон о бањама, Закон о шумарству, Закон о пољопривреди, Закон о јавним скијалиштима и др.), али како су њихове одредбе мање значајне или се само у појединачним случајевима примењују у процесу планирања туристичких подручја, овде се неће детаљније разматрати.

Закон о планирању и изградњи, у делу који се односи на просторно и урбанистичко планирање прописује врсте планских докумената, простор (територију, просторне целине, подручје) за које се плански документи доносе, основне елементе садржаја, надлежност за покретање процедуре израде планског документа, надлежност за израду, надлежност за доношење планског документа. Плански документи (које условно можемо назвати **просторно-плански**) који се доносе на основу Закона о планирању и изградњи су: Просторни план Републике Србије; Регионални просторни план; Просторни план подручја посебне намене; Просторни план јединице локалне самоуправе; Генерални урбанистички план; План генералне регулације; План детаљне регулације.

Закон о планирању и изградњи јасно прописује да се уређење простора заснива на хоризонталној и вертикалној координацији, где хоризонтална координација подразумева повезивање са суседним територијама у току планирања ради решавања заједничких функција и интереса, као и повезивање и партиципацију свих учесника у просторном развоју јавног и цивилног сектора и грађана, а вертикална координација подразумева успостављање веза свих нивоа просторног и урбанистичког планирања и уређења простора, од националног ка регионалном и даље ка локалном нивоу. Документи просторног и урбанистичког планирања морају бити усклађени, тако да документ ужег подручја мора бити у складу са документом ширег подручја, а сви плански документи морају бити у складу са Просторним планом Републике Србије.

Крајњи резултат прописане процедуре израде и доношења планских докумената на основу Закона о планирању и изградњи је важећи плански документ који представља основ за издавање информације о локацији и локацијске дозволе (у складу са Законом то може бити Просторни план јединице локалне самоуправе, Просторни план подручја посебне намене, План генералне регулације и/или План детаљне регулације), а на основу којих се приступа даљој процедури прибављања грађевинске дозволе, и на крају изградњи објеката.

Начелно гледано, израда планских докумената за туристичка подручја на основу оба закона и на основу њих донетих правилника[319], може се вршити усклађено и координирано, али тумачење (или отварање могућности да се нешто двосмислено протумачи) појединих одредби може довести до забуне или до

[319] Правилник о начину израде планских докумената, као и студије оправданости за проглашење туристичког простора („Сл. гласник РС“, бр. 58/2011) – донет на основу Закона о туризму и Правилник о садржини, начину и поступку израде планских докумената („Сл. гласник РС“, бр. 31/2010, 69/2010, 16/2011) – донет на основу Закона о планирању и изградњи.

озбиљних пропуста у спровођењу или повредама једног или другог закона. У табели 5.1 приказане су неке од најосновнијих разлика у процедури, учешћу јавности при изради и доношењу планских докумената, ингеренцијама планова и њиховој хијерархичности.

Табела 5.1: Основне разлике између планских докумената (Закон о туризму) и планских докумената (Закон о планирању и изградњи) (Извор: Шећеров В., Ђорђевић Д. С., 2012:529)

	Плански документи (Закон о туризму)	**Плански документи (Закон о планирању и изградњи)**
Процедура	- Није јасно ко доноси одлуку о изради (претпоставка је да је то надлежно министарство); - Планска документа доноси Влада РС осим Програма развоја туризма који доноси аутономна покрајина или јединица локалне самоуправе; - Није прописано ко може да их ради или руководи израдом; - Постоји обавеза стручне контроле али није јасно ко формира комисију; - Није прописано где и да ли се објављују одлуке и плански документи.	- Одлуку о изради доноси орган који је надлжен за доношење; - Планска документа доноси Народна скупштина РС, Влада РС, скупштина АП или скупштина јединица локалне самоуправе - у зависности од врсте документа; - Прописано је ко их израђује и ко може да руководи израдом; - Јасно прописана процедура стручне контроле у више корака; - Све одлуке и плански документи се објављују у одговарајућем службеном гласилу.
Учешће јавности	- Није прописано осим у случају Предлога за проглашење туристичког простора који садржи већ донет Стратегијским мастер план и студију оправданости за проглашење туристичког простора.	- Јасно прописано учешће јавности кроз процедуру јавног увида.
Ингеренције	- Не представљају основ или услов за издавање локацијске и грађевинске дозволе; - Не представљају услов за утврђивање јавног интереса за експропријацију; - Представљају основ и услов за проглашење туристичког простора. - Чини основ за организацију и развој места за одмор (ризорт).	- Представљају основ и услов за издавање локацијске и грађевинске дозволе; - Представљају услов за утврђивање јавног интереса за експропријацију; - Не представљају услов за проглашење туристичког простора; - Чини основ за организацију и развој места за одмор (ризорт).
Хијерархичност	- Морају бити усаглашени са Стратегијом развоја туризма Републике Србије.	- Документ ужег подручја мора бити у складу са документом ширег подручја, а сви морају бити у складу са Просторним планом Републике Србије.

Осим наведених разлика поставља се и питање међусобне законом прописане усаглашености просторно-планских и туристичко-планских

докумената. Наиме, према Закону о планирању и изградњи Просторни план Републике Србије доноси се за територију Републике Србије и основни је плански документ просторног планирања и развоја у Републици, а остали плански документи морају бити у складу са Просторним планом Републике Србије. Оваква одредба Закона може да значи да Стратегија развоја туризма Републике Србије мора бити у складу са Просторним планом Републике Србије јер је она према Закону о туризму плански документ, али и не мора да значи јер Закон о планирању и изградњи наведену Стратегију не препознаје као плански документ. Ипак, ако се има у виду да Стратегију развоја туризма доноси Влада Републике Србије на предлог надлежног министарства и то без икаквог учешћа јавности, намеће се претпоставка да је усклађеност Стратегије са Просторним планом Републике Србије у најмању руку проблематична (не потцењујући међуминистарско усаглашавање које је обавезно пре доношења документа од стране Владе РС). Исто се може закључити и за остале планске документе који се раде на основу Закона о туризму.

Међутим, Закон о туризму тежи да регулише позицију просторних и урбанистичких планова у туристичким просторима тако што прописује да: „Полазну основу за израду просторних и урбанистичких планова у приоритетној туристичкој дестинацији и туристичком простору представља Стратегијски мастер план. У просторним и урбанистичким плановима који се односе на подручја која су проглашена за туристички простор утврдиће се услови за изградњу објеката туристичке инфраструктуре, а у месту за одмор у оквиру туристичког простора и услови за изградњу објеката туристичке супраструктуре. Услове из става 2. овог члана одређује министарство на захтев органа надлежног за припрему и доношење просторног односно урбанистичког плана“. Према наведеним ставовима Закона о туризму, Стратегијски мастер план представља „документ вишег реда“ за просторне и урбанистичке планове у приоритетној туристичкој дестинацији и туристичком простору, односно овако дефинисане одредбе закона не дају могућност да се у поступку израде просторног и/или урбанистичког плана мењају решења одређена Стратегијски мастер планом, већ се једноставно морају „преписати“. Ако се узме у обзир да се Стратегијским мастер планом утврђују циљеви, програми и планови раста и развоја туризма, инвестиције у туризму, планови маркетинга и конкурентности, као и мере за њихово спровођење, поставља се питање да ли је приликом израде просторног и/или урбанистичког плана могуће испоштовати једно од основних начела

планирања прописано Законом о планирању и изградњи: усклађеност социјалног развоја, економске и енергетске ефикасности и заштите и ревитализације животне средине и градитељског наслеђа, природних, културних и историјских вредности.

Ништа мање озбиљна контрадикторност налази се у самом Закону о туризму који експлицитно наводи: „Место за одмор у оквиру туристичког простора организује се и развија у складу са Стратегијским мастер планом, просторним и урбанистичким планом. Објекти туристичке инфраструктуре и туристичке супраструктуре у месту за одмор које се налази у туристичком простору сматрају се објектима од јавног интереса.“! Према истом Закону, „туристичку супраструктуру чине угоститељски објекти као и галерије, изложбени, конгресни и забавни објекти који су у непосредној вези са угоститељским објектима и објектима спортско рекреативног садржаја или са њима чине јединствену целину“. Логичан след би могао бити закључак да ако је нешто од јавног интереса могуће је за то извршити експропријацију земљишта. Ово можда и не би било спорно да се експлицитно наводе објекти туристичке супраструктуре који су по свом карактеру најчешће у приватној својини, што ствара озбиљну могућност калкулисања и правног надмудривања око прибављања земљишта за изградњу наведених објеката, права прече градње и сл.

Наведени примери првенствено истичу законодавно несагласје у материји која третира исту област, односно њене поједине делове, указујући на пропусте који се у пракси могу показати опасним, односно неодрживим. Закон о планирању и изградњи има јасне ингеренције, круте ставове у смислу процедуре (као што је већина европских закона) и недвосмислену надлежност над усмеравањем просторног развоја и изградње објеката на одређеној територији. Закон о туризму, и поред уочљиве добре намере законодавца, има простора за даљу корекцију и усаглашавање.

Имајући у виду наведене неусаглашености и недостаке правне регулативе у области планирања развоја туристичких подручја, указује се потреба/могућност за изменама актуелних прописа кроз (Шећеров В., Ђорђевић Д. С., 2012:530-531) кодификацију садржаја и процедура, усаглашавање надлежности и обухвата рада, терминолошко уједначавање, и евентуално прилагођавање планском систему по Закону о планирању и изградњи. Оно што је свакако неопходност је јасна легислативна координација и кодификација од самог почетка (писање закона, односно измена и допуна), до израде планова и на крају, њиховог спровођења.

Нејасноће и недовољна усаглашеност правне регулативе, као и одвојене надлежности ресорних министарстава у области израде просторно-планских и туристичко-планских докумената допринели су да и у пракси израде наведених планских докумената дође до одређених неусаглашености и противречности које могу имати значајне негативне последице за развој туризма али и заштиту и уређење простора. У том смислу, а према карактеристикама одговарајућих просторно-планских и туристичко-планских докумената разматраних у посебном делу овог рада (глава 4.), може се уочити следеће: Стратегија развоја туризма Републике Србије (2006.) и Просторни план Републике Србије (2010.) нису у целини међусобно усаглашени, а то су два основна и најзначајнија планска документа која регулишу ову област; мастер планови (како то најчешће и стоји у њиховим насловима) односно програми развоја туризма (какав је њихов законски назив и статус, и које не треба мешати са стратегијским мастер плановима) а којих је до сада у Србији припремљено 16 (од којих се 10 односи на планинска подручја)[320] углавном су урађени без уважавања важећег Просторног плана Републике Србије или одговарајућег Регионалног просторног плана (уколико је донет); решењима наведених мастер планова/програма развоја туризма били су условљени и са њима су усаглашени Просторни планови подручја посебне намене рађени за Тару, Стару планину и Голију, али не и за Копаоник; итд.

Оптимално решење, које је у актуелним условима израде планских докумената у Србији тешко остварив, али и могуће уз добру организацију и/или евентуалну будућу законску обавезу, је да се просторно-плански и туристичко-плански документи истог ранга израђују паралелно кроз међусобно усклађивање.

У том смислу, прво би се приступило истовременој/заједничкој изради Стратегије развоја туризма Републике Србије и Просторног плана Републике Србије где би се одговарајућа решења међусобно усклађивала у току израде, тако да би по доношењу ови документи били у потпуном сагласју. Реалнију варијанту представља паралелна израда нове Стратегије развоја туризма Републике Србије (будући да је актуелна рађена са временским хоризонтом до 2015. године) и (евентуална) измена и допуна важећег Просторног плана Републике Србије који је рађен са планским хоризонтом до 2020. године[321].

[320] Према подацима надлежног министарства који су преузети са www.turizam.privreda.gov.rs, 2014.
[321] Уколико постоји организационе могућности, као и могућности за обезбеђивање финансијских средстава, било би оптимално да се и друге секторске стратегије раде на сличан начин.

Уколико су на предложени начин кроз међусобно усаглашавање израђена и донета два основна и најзначајнија планска документа за ову област, нема сметњи, а уколико се доследно спроводи закон и други прописи и могућности, да планска документа нижег реда буду међусобно у целини усаглашена и компатибилна. И у овом случају, оптимално би било да се Просторни план подручја посебне намене који се израђује за одређено туристичко подручје и Стратегијски маркетинг план (ради се за приоритетне туристичке дестинације и доноси га Влада РС као и ПППППН) и/или Програм развоја туризма (за остале туристичке дестинације) израђују паралелно кроз међусобно усклађивање, а што је и организационо могуће, а сигурно и једноставније у односу на паралелну израду планских докумената на нивоу целе државе. Уколико се за одређене туристичке дестинације или подручја не приступи изради ПППППН, јединица локалне самоуправе може заједно са израдом ППО или евентуално са израдом одговарајућег урбанистичког плана за туристичко подручје, приступити изради Програма развоја туризма јер је и доношење ових планских докумената управо у њеној надлежности. Када су у питању већ донети просторно-плански и туристичко-плански документи који нису међусобно усаглашени (пример подручја Копаоника), неопходно је, кроз одговарајуће измене и допуне, њихово међусобно усклађивање, а код ППППН који су рађени искључиво на основу решења из претходно донетих мастер планова/програма развоја туризма, њихово комплетно преиспитивање и евентуално поновна паралелна израда обе врсте планских докумената а у складу са одговарајућим претходно донетим планским документима вишег реда.

Предложени начин паралелне израде наведених планских докумената, кроз међусобно усаглашавање, слично као и израда просторно-планских докумената и Стратешких процена утицаја на животну средину, па чак и евентуално заједничко доношење када је то у надлежности истог тела/органа, могло би бити прописано и одговарајућим законским решењима не само као препорука већ као обавезујуће и условљавајуће решење.

Усклађивање законске регулативе неопходно је да прати и шира сарадња економских организација, институција и експерата који раде на секторским документима развоја туризма (углавном економисти, туризмолози и др.) са институцијама, организацијама и експертима из области израде интегралних стратешких докумената просторног развоја туристичких подручја (просторни планери, урбанисти, еколози, социолози и др.), како би се створиле могућности за

будуће више нивое интеграције различитих струка и науке у овој области. У том смислу, неопходна је константна обука и усавршавање стручних кадрова који учествују не само у процесу израде већ и у имплементацији просторно-планских и туристичко-планских докумената, али и евентуално разматрање могућности за дефинисање нових институционалних решења у области планирања, имплементације и управљања (планинским) туристичким подручјима у Србији.

5.1.3. Еколошки и социо-културолошки изазови планирања развоја планинског туризма

Међуутицаји развоја туризма, географског простора и природне и животне средине предмет су експертског интересовања још од шездесетих година 20. века, али је ова проблематика, а нарочито питање одрживог развоја туризма, тек крајем 20. и почетком 21. века доспела у фокус глобалног интересовања не само експерата већ и шире јавности, иницирајући комплексне и свеобухватне анализе у овој области (Jovičić D., 2010:293-297). У том смислу, главни изазов који је од изузетног значаја за будући процес планирања развоја туризма (а у оквиру тога и планинског туризма), несумњиво ће бити сагледавање начина на који ће одрживи развој туризма допринети укупном одрживом развоју државе/региона/локалне заједнице, интегришући потребу успешног економског развоја са неопходношћу очувања природних ресурса и заштите животне средине, али и помирујући потребу очувања аутентичног културног идентитета локалних заједница у рецептивним туристичким подручјима са потребом запошљавања имиграционе радне снаге (нарочито у тзв. сезонским шпицевима), и уз све то разматрајући одговор на питање како и колико ће актуелне и будуће климатске промене утицати на атрактивност, а у одређеним случајевима чак и на сам опстанак, основних мотива у планинским туристичким дестинацијама.

На планирање развоја туризма у будућем периоду, велики утицај имаће и све већа еколошка свест и значајан пораст интересовања шире јавности за очувањем и унапређењем природне и животне средине, а што се последњих година огледа и у паду атрактивности оних туристичких дестинација које су већ прешле горњи праг носећег капацитета (еколошког, социо-културолошког, психолошког, итд.) не само са становишта експертских истраживања већ и према мишљењу самих учесника туристичких кретања. У том смислу, индикативни су подаци добијени у истрживањима спроведеним за потребе U.S. Travel Association (www.travelgreen.org, 2014), према којима данас чак око 44% америчких туриста

сматра да разматрање могућих негативних утицаја на животну средину значајно утиче на планирање туристичких путовања, као и истраживања великог светског ланца хотела Holiday Inn чије анкете су показале да око 30% њихових гостију приликом избора објеката за смештај уважава или узима у обзир фактор заштите животне средине (Jovičić D., 2010:294).

Поред промена става шире јавности, последњих година се јавља и делимична промена става локалног (домицилног) становништва у оквиру туристичких подручја, где нису више ретки они становници који су своју почетну еуфорију због изражених економских ефеката од великог прилива туриста већ заменили отпором према даљем развоју масовног туризма, све више усвајајући реалистичне стратегије за задржавање своје независности и заштиту простора у коме егзистирају. Овакви примери се могу уочити у појединим планинским подручјима где се јављају проблеми у вези са успостављањем баланса између незадовољства услед деструкције аутентичног изгледа пејзажа проузрокованог интензивним развојем туризма и песимизма због константне депопулације ових подручја а која је нарочито изражена у сеоским насељима у окружењу туристичких центара која често немају такорећи никакав директан позитиван утицај од развоја туризма[322]. Даље усмеравање развоја ових подручја се мора вршити на адекватнији начин него што је то био случај у претходном периоду, а планске мере које се односе на поливалентан развој праћен ревитализацијом планинске пољопривреде (кроз органску производњу еколошки вредне хране пре свега за потребе туриста), као и ближе повезивање са другим туризму компатибилним делатностима, не смеју више остајати само „мртво слово на папиру“, већ је неопходно да се кроз одговарајуће имплементационе и организационе методе приближе редовној пракси и постану свакодневица на овим подручјима.

У складу са претходно наведеним, може се закључити да ће у будућем периоду на планирање развоја туризма, поред експертских и научних ставова, значајан утицај, са једне стране имати нове генерације еколошки свесних и образованих туриста које ће активно трагати за дестинацијама атрактивне али и нетакнуте и очуване природе, а са друге стране локални органи власти и

[322] Као пример депопулације у насељима у близини туристичких дестинација може се навести село Заовине на Тари где се број становника вишеструко смањио у последњих 50-так година, од 1532 становника 1961., преко 1106 становника 1981., 649 становника 1991. (што значи да се највећа депопулација догодила управо у периоду најинтензивнијег развоја туризма на Тари), до 442 становника 2002. и само 263 становника 2011. године (извор: Републички завод за статистику).

домицилно становништво које ће захтевати ближу и успешнију сарадњу туристичке привреде са локалним заједницама. Дакле, и планери и менаџери туристичких дестинација и туристичке привреде, у будућем периоду ће морати да креирају политику која има за циљ уравнотеженији однос између развоја туризма, очувања и заштите животне средине и развоја локалне заједнице на одређеном подручју. Као неке од **смерница ка профилисању уравнотежене политике** у овој области, могу се навести (Jovičić D., 2010:295-296):

- Учесници креирања развоја туризма (планери, менаџери и др.) морају прихватити чињеницу да природна средина представља суштинску основу за креирање туристичке понуде, што подразумева проактивну сарадњу са еколошким и другим сл. организацијама на активностима очувања, обнове и унапређења квалитета животне средине, на националном, регионалном и локалном нивоу.

- Проблематика заштите животне средине и географског простора мора бити укључена у све нивое и врсте планирања развоја туризма, обухватајући: мултирегионалну координацију туристичког развоја; процену утицаја на локалну заједницу пре иницирања развоја; партнерство јавног и приватног сектора у планирању развоја и самом развоју туристичких подручја; пореску политику која погодује развоју туризма компатибилном са питањима заштите животне средине али и са заштитом локалних социо-културолошких карактеристика; спровођење истраживања неопходних за боље разумевање и подршку одговарајућем типу туристичког производа у односу на еколошке и социо-културолошке карактеристике подручја; настојања и напоре појединаца и предузећа да развију еколошки, социјално и културно одрживи туризам; ширу подршку еколошке и културне заједнице у развоју туристичких капацитета, инфраструктурних система и конкретних видова туристичке понуде.

- Процена утицаја на животну средину како за постојеће тако и за будуће туристичке пројекте/дестинације/подручја мора бити комплекснија, квалитетнија и са јасно прописаним мерама заштите, уз превазилажење постојеће праксе задовољавања само прописане форме и процедуре израде ових докумената.

- Неопходно је на свим нивоима планирања и развоја (националном, регионалном и локалном) успоставити јасне и координисане везе између политике развоја туризма, политике коришћења природних ресурса и политике укупног просторног, друштвеног и културног развоја;

- У оквиру процеса планирања развоја и самог развоја туристичких подручја неопходно је у што већој мери консултовати и укључивати локалну заједницу, а у циљу постизања вишег степена усклађености економских, социо-културолошких и еколошких потреба.

- Од изузетног значаја за планирање даљег развоја туризма и посебно планинског туризма који се најчешће развија у заштићеним и/или природно осетљивим подручјима, је формулисање опсежних метода и истраживачких поступака којима ће се процењивати а затим и константно пратити носећи капацитет туристичких дестинација, узимајући у обзир што више различитих релевантних и превасходно мерљивих индикатора, како би се на време реаговало у случају неповољних и/или нежељених промена. У том смислу, заштита и унапређење животне средине би требало да постану једна од главних области на коју ће држава, али и локалне заједнице, усмеравати своје издатке за истраживања и развој, утичући на то да се промени досадашња пракса где се средства за истраживачке сврхе превасходно усмеравају на истраживање проблема, а знатно мање на тражење адекваних решења.

Посебан изазов и значајан утицај на планирање развоја планинског туризма у будућем периоду имаће **климатске промене** чије се последице последњих година све више осећају, нарочито на планинским подручјима.

Према појединим проценама стручњака (Maksin M., Pucar M., Milijić S., Korać M., 2011:262) климатске промене би у наредним деценијама могле да доведу до смањења броја зимских планинских туристичких центара у Европи, нарочито оних на мањим надморским висинама. По овим проценама пораст просечне температуре за само један степен утицао би да се број планинских центара са довољно снега смањи за 25%, а пораст просечне температуре за два степена утицао би на смањење наведених центара за 40%. То значи да би се значајно смањио број зимских планинских туристичких центара, односно повећао број планинских центара са доминантно летњом туристичком понудом у простору.

Занимљиве претпоставке које су у вези са глобалним климатским променама и њиховом утицају на будуће карактеристике развоја планинског туризма даје Bourdeau P. (2009:43-44), разматрајући могућност да дође до просторно-временске реполаризације доминантних туристичких кретања. Наиме, како аутор наводи, прва велика промена (просторно-временска поларизација) на глобалном нивоу у доминантним туристичким кретањима догодила се у првој

половини и средином 20. века, када су приморски крајеви постали доминантне туристичке дестинације у летњем периоду, док су планинска подручја постала најпопуларније и најпосећеније зимске туристичке дестинације, за разлику од претходног периода када су приморски крајеви били посећенији у зимском а планинска подручја у летњем периоду. Као разлоге за ово, аутор наводи промену појединих гео-културних фактора као што су општа промена схватања односа према сунцу и људском телу (тзв. „хелиотропизам“, сунчање, купање и сл.), развој скијања и других зимских спортских и рекреативних активности, развој масовног туризма и сл. Климатске промене, које су већ донекле, а очекује се да ће у наредном периоду у још већем степену допринети повећању просечне температуре са повећаним зрачењем и „таласима врућине“ у многим крајевима, аутор види као катализатора нових промена (просторно-временске реполаризације), које ће довести до тога да планинска подручја, овога пута као природно „климатизоване зоне“, поново постану доминантне и најпосећеније туристичке дестинације у летњем периоду.

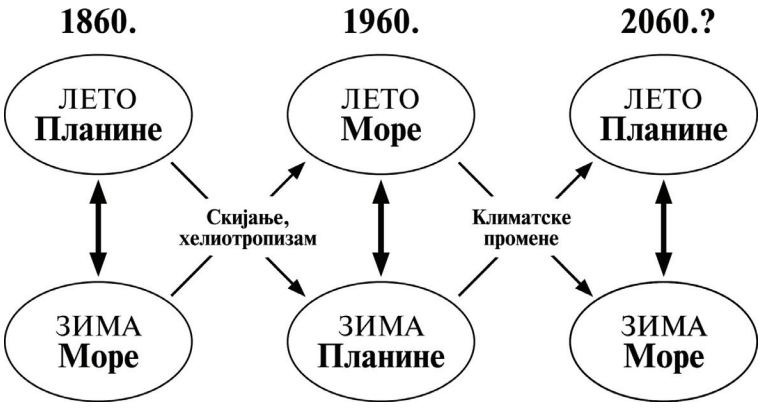


Схема 5.1: Просторно-временска поларизација туристичких кретања
(Извор: Bourdeau P., 2009:43)

Ипак, у наставку истраживања исти аутор (Bourdeau P., 2009:44) даје и друге претпоставке према којима ће се у будућности планински туризам заснивати на тзв. „4x4 систему“, односно на целогодишњој понуди у току сва 4 годишња доба (пролеће/лето/јесен/зима), комапаративном коршишћењу 4 простора (indoor/aroundoor/outdoor/wildoor), већем значају и развоју 4 активности односно делатности (пољопривреда/занати-услуге/рекреација/информационо-комуникационе технологије), као и ослањању на 4 економије (производна/јавна/стамбена/социјална).

У сваком случају, без обзира да ли ће се остварити сва претходно наведена предвиђања, сигурно је да ће климатске промене, као и неопходно уважавање претходно наведених смерница ка профилисању уравнотежене економске, еколошке и социо-културолошке политике развоја, значајно утицати на **репланирање постојећих и развој нове генерације планинских туристичких центара**, а што би требало имати у виду приликом израде планских докумената како за постојеће тако и за нове планинске туристичке центре у Србији.

5.2. Могући правци деловања у планирању инфраструктуре у функцији развоја планинског туризма

5.2.1. Стратешки оквир планирања инфраструктуре

Стратешко позиционирање и планирање инфраструктуре даје могућност правилног утемељења дугорочног развоја простора, ефикасне валоризације просторних и створених вредности, интегралног опремања инфраструктуром, а затим и секторских приоритета. У том смислу више је него потребно и друштвено корисно редефинисати и допунити битне елементе потребне за сагледавање минималних заједничких поступака, садржаја и организације како на плановима појединих инфраструктурних система, тако и на плану остваривања места и улоге инфраструктуре у плановима/стратегијама развоја простора, од националног, регионалног до локалног. Посебно је важно у целини (комплетно) умрежити и на јасним дугорочним принципима развојно интегрисати различите видове инфраструктуре са осталим просторним структурама и активностима (Lukić B., Đorđević D. S., 2005:157-162).

Редефинисање стратегије планирања инфраструктуре на свим хијерархијским/територијалним нивоима, условљено је потребом за оперативном разрадом до нивоа координисаних поступака који ће омогућити израду просторно и функционално интегрисаних решења инфраструктурних система као дела укупног решења уређења простора у просторним и урбанистичким плановима. Разлози за редефинисање стратегије планирања инфраструктуре могу се наћи не само у методолошким потребама, већ пре свега у слабостима праксе која је инфраструктурне системе акцептирала пре свега, а некада и искључиво са функционалног аспекта.

Имајући у виду наведено, у области дефинисања стратегије планирања инфраструктуре, на свим просторним нивоима, могу се поставити следећи циљеви и задаци:

- Природни ресурси: очување и заштита изворишта воде; рационално коришћење и уштеда енергије; очување и заштита пољопривредног и шумског земљишта.
- Екологија и животна средина: очување еколошки вредних и непоновљивих екосистема; умањивање негативних утицаја на животну средину; унапређивање техничко-технолошких решења елемената инфраструктуре и смањивања оптерећења животне средине (загађење воде, земљишта и ваздуха, бука, визуелно загађење,...); развој инфраструктурних система за заштиту животне средине (гас, даљинско грејање, канализациона мрежа, системи за пречишћавање отпадних вода,...).
- Једнакост: побољшање приступачности инфраструктури кроз развој мрежа и друге мере; изградња инфраструктуре у неразвијеним просторима и сиромашним насељима; интер-генерацијска једнакост (економија, екологија).
- Функција: обезбеђивање корисника инфраструктурним и комуналним услугама; сукцесивна реконструкција и замена постојећих објеката и водова како би се одржала техничка готовост и поузданост система; обезбеђивање техничких могућности за прикључивање нових корисника и активирање простора.
- Стандарди: дефинисање диференцираних стандарда просторних и комуналних услуга; развој и подизање стандарда кроз време; подизање стандарда заштите од инфраструктуре (пречишћавање воде, аерозагађење, бука, вибрације, заузимање земљишта,...).
- Просторна и урбана продуктивност: подршка реконструисању економије у привредним рејонима и радним зонама; унапређивање управљања инфраструктуром кроз поделу одговорности и побољшање ефикасности у обезбеђивању услуга; адаптација и проширивање инфраструктурно опремљеног простора за развој привредних активности; подстицање економичности.
- Грађевинско земљиште: регулисање развоја грађевинског земљишта; праћење и усмеравање развојних иницијатива у простору; докомплетирање

инфраструктурно неопремљеног земљишта; формирање нових локација и развојних праваца.

- Нове технологије: развој и увођење нових технологија у функционисање инфраструктуре (нове опреме); примена ГИС-а у планирању, програмирању и управљању инфраструктурним системима.
- Методологија: развој планерских техника и метода на координацији стратешког планирања инфраструктуре и средњорочног програмирања изградње; прилагођавање методологије условима развоја државе, региона, атрактивних дестинација, општине и насеља аутентичним потребама и могућностима.

Као што је већ у уводном делу овог рада наведено, третман инфраструктурних система у просторним и урбанистичким плановима није увек у складу са местом и улогом коју ови системи имају у развоју организованог простора, тако да се најчешће уважавају као технички системи са наглашеним функционалним а запостављеним другим димензијама и делимично сагледаном комплементарношћу. Одсуство међузависности и присуство пасивног, последичног разматрања инфраструктуре у планирању резултирало је ниском ефикасношћу уложених средстава, а неки пут озбиљним промашајима. Присутно обједињавање и повезивање у целине као преовлађујући и убудуће очекивани процес, условљава развијање новог приступа у разматрању инфраструктурних система фаворизујући планерске поступке који могу утицати на текуће процесе где ови системи постају све више лимитирајући, а све мање, или уопште не подстичући елеменат у развоју простора.

У том смислу, пошто је реч о системима који се састоје од подсистема и елемената, неопходно је обезбедити њихово техничко, економско, функционално-просторно, правно и динамичко јединство. Техничко јединство подразумева да су технички системи целовити од извора до потрошача, економско функционисање економских принципа током изградње, експлоатације, одржавања, реконструкције и доградње система и уколико је могуће током коришћења услуга и роба, а функционално-просторно целовите инфраструктурне системе на целокупној територији (од националног до локалног нивоа) и континуирано снабдевање потрошача, са уважавањем њихових потреба и захтева. Правно јединство подразумева законе, прописе, одлуке и уредбе на основу којих се дефинише развој система, заштита, власништво, критеријуми и правила рада, цене услуга итд., а

динамичко стално усаглашавање и изналажење најповољнијих решења у простору и зони, за одређени конзум, коришћењем одговарајућих критеријума и параметара.

У просторним и урбанистичким плановима, као основни проблем у домену регионалне и насељске инфраструктуре треба решити проблем њене некомплетности, када на појединим просторима не постоје сви неопходни инфраструктурни подсистеми и када се унутар сваког система може уочити техничка некомплетност подсистема. Некомплетност спречава активирање одређених региона, делова региона, урбаних зона и конкретних локација, смањује квалитет становања (односно смештаја када се разматрају туристичке дестинације), ефикасност производње и пружања услуга (а што се посебно одражава на квалитет и ефикасност услуга у области туризма), а такође значајно угрожава животну и природну средину.

У нашим условима потребно је дати оптималну меру међузависности инфраструктуре и осталих структура у простору. Такође стратешке детерминанте развоја инфраструктуре представљају широк валер имплементације, како визија тако и јасно дефинисаних програма развојних политика. Јасним истраживачким поступком **шта имамо ⇒ шта нам треба ⇒ шта можемо** и како, треба истражити међузависности структура од националног до локалног нивоа и дати реалне развојне сценарије управљачкој олигархији.

Шта имамо можемо сагледати кроз сложене анализе физичких, створених и регионалних фактора, као и фактора просторног размештаја привредних активности, груписаних у следећих пет сегмената:

– Однос друштвено-економске развијености и опремљености инфраструктуром,
– Развијеност инфраструктуре,
– Инфраструктура као узрок - последица у развоју простора и насеља,
– Инфраструктура као инструмент активирања простора и
– Дистрибуција инфраструктуре и концентрација становништва и активности.

Шта нам треба можемо утврдити кроз целовитост пет просторних структура: просторе изворишта, просторе припрема, просторе транспорта, просторе трансформација и просторе исходишта.

У наведеним просторним структурама дефинишу се стратешке одреднице развоја инфраструктуре, а свака структура има значајну специфичну тежину и само заједно могу дати дугорочне ефекте. Изворишта димензионишу развој и

циклично задовољавају нарасле потребе исходишта. У овим зонама је неопходно дугорочно решити проблем заштите, квалитета и капацитета, експлоатације и рекултивације. У исходиштима које представљају зоне концентрације становништва и активности (насеља, производне и туристичке дестинације) могуће је постићи највећи могући степен рационализације и континуитета. Међутим, ово је у великом степену одређено даљим процесом и односом планиране/програмиране и непланске изградње. Због тога у актуелном и будућем периоду просторног и урбанистичког планирања морамо применити и реализовати јасно и јако зонирање и лоцирање. Од осталих структура посебну привилегију треба дати просторима трансформације, јер се помоћу мрежа и објеката смештених у њима, могу значајно смањити негативни утицаји на животну средину и екосистеме, а такође унапредити живот у насељу, региону и шире.

Шта можемо и како није магловито питање већ израда програма развоја инфраструктуре, целовито и секторски, у средњорочним развојним периодима, који непрекидно трају. Системски проблем је што се планирање демографских, привредних и осталих структура у простору процедурално, политички и практично раздваја од процеса планирања и програмирања развоја јавне капиталне инфраструктуре. Ако би се приступило интегрално повезаном планирању свих релевантних чинилаца, већ у првој фази би се издиференцирали: ургентни пројекти, неопходни пројекти, жељени пројекти, пројекти који се настављају и пројекти који се одлажу. У тако рашчишћеном амбијенту створио би се простор за реално остварive и развојно неопходне програме.

У поступку рада на изради стратегије планирања инфраструктуре у нашим условима и на изналажењу оптималних решења неопходно је: идентификовати кључна питања и проблеме развоја; дефинисати циљеве и подциљеве; извршити анализу изграђености простора инфра и супра структурама; дефинисати надпросечне и подпросечне просторе/зоне и ограничења; консултовати светска искуства и теоретске изворе; поставити задатке, критеријуме, мере, правила и стандарде; предвидети будућу организацију физичких и функционалних просторних структура; извршити трансформацију постојећих и започетих инфраструктурних мрежа и објеката; дефинисати трасе коридора и зоне објеката значајних за развој; поставити квалитет живота и животне средине на принципима одрживог развоја; формирати савремене информационе основе за потребе нове организације простора; итд.

Како је напред већ речено стратешке детерминанте развоја инфраструктуре у нашим условима представљају широк валер имплементације, како визија тако и јасно дефинисаних програма развојних политика који морају да обезбеде: дефинисане концепте просторно-техничких решења свих инфраструктурних система и фазност реализације, заснованост решења на реалним материјалним околностима и претпоставкама реализације у планском периоду, инструменте праћења и подстицања/санкционисања развојних процеса, поуздану основу за ефикасно програмирање реализације инфраструктуре, као и опремљеност простора инфраструктурним системима и приближно једнаке могућности приступа корисницима.

5.2.2. Планирање инфраструктуре у планинским туристичким подручјима

Основне принципе планирања инфраструктурних система који су изложени у уводном делу овог рада неопходно је практично операционализовати у конкретне смернице за директну примену у планерској пракси.

Планирање инфраструктуре требало би да започне са свеобухватним прегледом постојећих и пројектованих потреба за инфраструктуром (Žegarac Z., Arsić V., 1999:66-67). Оцена потреба је тренутна евалуација укупних потреба за изградњом и одржавањем појединачних инфраструктурних система и део је планерско-програмерско-финансијског процеса која води употребљивој дефиницији потреба што је различито од жеља или неког другог израза за захтев за инфраструктурним услугама. Ово је значајно пошто исказане потребе морају имати кредибилитет, или их треба игнорисати.

Приступ анализи потреба у инфраструктури и начину њене изградње, обнављања и/или замене у постојећој пракси најчешће је екстензиван и мора бити замењен позитивним приступом који се темељи на значају инфраструктуре за укупну просторну продуктивност и могућностима које инфраструктура пружа на плану утицања на економске и развојне процесе у простору. Изградња, проширивање и/или доградња инфраструктуре не сме се вршити апстрактно и неселективно упросечено већ конкретно на посебно специфицираним просторима како би се помогло сасвим одређеним корисницима (Ђорђевић Д. С., Лукић Б., 2004:59).

Стандардни процес планирања инфраструктурних система укључује више значајних, међусобно повезаних и условљених корака (Grigg N., 1988:64):

1) Идентификација проблема је први корак који се односи на проналажење узрока постојећих тешкоћа;
2) Постављање циљева је следећи корак, који је кључан у планирању, а посебно је комплексан јер различити учесници у управљању инфраструктурним системима имају различите системе вредности;
3) Формирање варијантних решења је следећи, иначе креативни корак, који не може бити у целини препуштен рачунарској техници и системима моделовања, с обзиром да креативност прелази границе очигледних алтернатива. Овај корак се односи на техничке, финансијске, организационе и управљачке варијанте;
4) Евалуација варијанти је научни процес који укључује систем-анализу, економију, анализу утицаја и политичке судове. То је процес у коме је неопходно користити рачунарску технику и системе моделовања за кост-бенефит анализу, утицаје варијанти, карактеристике наплате и сл. Селекција варијанти је у сваком случају динамички процес, што подразумева да доносилац одлуке мора да буде флексибилан и да прихвати другу варијанту уколико то потребе изискују;
5) Селекција преферентне варијанте се односи на развој начина за рангирање и презентацију варијанти доносиоцу одлуке. Надаље је дискретан корак резервисан за доносиоца одлуке и није, у ствари, корак у процесу планирања.

Слично претходном, Лукић Б. и Ђорђевић А. (2007:337) наводе да у земљама са вишим степеном развоја егзистира „планирано и програмирано развијање инфраструктуре“ умрежено са планираним и програмираним развојем свих осталих просторних структура. Методолошки поступак у процесу планирања инфраструктурних система има устаљен хронолошки ред: 1. Дефинисање проблема; 2. Генерисање алтернатива; 3. Евалуација алтернатива; 4. Одабирање најбоље алтернативе и 5. Захтеви за решење.

Поред тога, Лукић Б. (2005:180)[323] наводи да је због просторних специфичности и често недефинисаног регионалног развоја, неопходно применити тактички приступ организацији планирања инфраструктуре превасходно оријентисан ка одлучивању (схема 5.2) „јер у свим планерским напорима, једноставно је тешко игнорисати потребу за балансираним

[323] Према Brevard H. J. (1985): *Capital Facilities Planning*, Planners Press, American Planning Association, Washington, Chicago, Illinois

разматрањем блиске будућности (тактички циљеви), наспрам даље будућности (стратешки циљеви).“

Схема 5.2: Тактички приступ организацији планирања инфраструктуре
(Извор: Лукић Б., 2005, према Brevard H. J., 1985:322)

Разрадом основног процеса планирања инфраструктуре, како наводи Малетин М. (2004:123-124)[324], могу се издвојити следећа четири корака:

- Први корак чини анализа проблема у којој се жељено стање дефинише кроз циљеве развоја, а недостаци утврђују на основу резултата анализе постојећег стања. Дијагноза, као збирни резултат овог корака, утврђује се кроз директне и повратне везе, односно подразумева се итеративна провера закључака.

- Други корак представља дефинисање решења и одговарајућих мера, као што су нпр. политичке, организационе, управљачке, грађевинске, експлоатационе, итд., затим анализу последица евентуалне примене предложених решења/мера у наредном периоду, као и документовано упоређење ефеката, односно вредновање. Резултат вредновања последица примене решења/мера је двојак: ако се последице

[324] Према Kirchoff P. (2001): *Planungsmethodik, Verkehr - Strasse, Schiene, Luft*, Ernst & Sohn Verlag, Berlin

оцене као позитивне и/или прихватљиве предложена решења/мере се усвајају, а ако су последице негативне и/или неприхватљиве неопходно је развити нове и/или прилагодити предложена решења/мере. Коначан резултат овог корака чини документовани предлог решења/мера које су усвојене од стране планерског тима, односно оптималне мере које се предлажу надлежнима за њихово усвајање. Као последица истраживања у овом кораку, може се јавити потреба да се модификују циљеви развоја и/или изврше додатна истраживања недостатака/проблема, односно формира другачија дијагноза стања.

-Трећи корак се односи на доношење одлука, а подразумева разматрање и евентуално усвајање оптималних решења/мера које је дефинисао планерски тим. Значајно је да се у овом кораку поред надлежних органа (различите стручне комисије, органи управе и др.) и представничких тела (скупштине и владе односно извршни органи различитих нивоа, итд.), у што је могуће већој мери укључи најшира јавност, постојећи јавни, привредни и други субјекти, као и заинтересовани потенцијални инвеститори, итд. Овај корак може резултовати потребом да се изврши измена и/или допуна дефинисаних решења/мера и/или циљева као елемената анализе проблема (први корак), односно представничка тела и јавност имају право али и обавезу да контролишу и усмеравају овај процес. Поједностављено би се могло рећи да је основни задатак стручног дела процеса планирања да створи поуздане стручне основе како би надлежна представничка тела донела одлуке са одређеним нивоом извесности реализације позитивних и умањења негативних ефеката.

- Четврти корак је континуални процес имплементације усвојених решења/мера уз обавезу сталног праћења да ли су последице примене сагласне дефинисаним у процесу планирања, односно усвојеним у фази доношења одлука. Уколико се јаве осетнија (али не и суштинска) одступања неопходно је решења/мере модификовати, а у случају да се због спољних и/или унутрашњих утицаја (нпр. унапређење понуде кроз развој технологије, промена карактеристика потражње услуга, итд) јаве суштинска одступања, неопходно је спровести цео процес од почетака. Овај корак се најчешће спроводи кроз тзв. континуално планирање које подразумева проверу стања и планерских решења и опредељења у релативно правилним временским размацима (нпр. сваких 5 година код дугорочних планова). Као и за претходне кораке, и овде суштински елемент чини поуздани систем информација који омогућује континуално располагање ажурним стањем потражње и понуде инфраструктурних услуга.

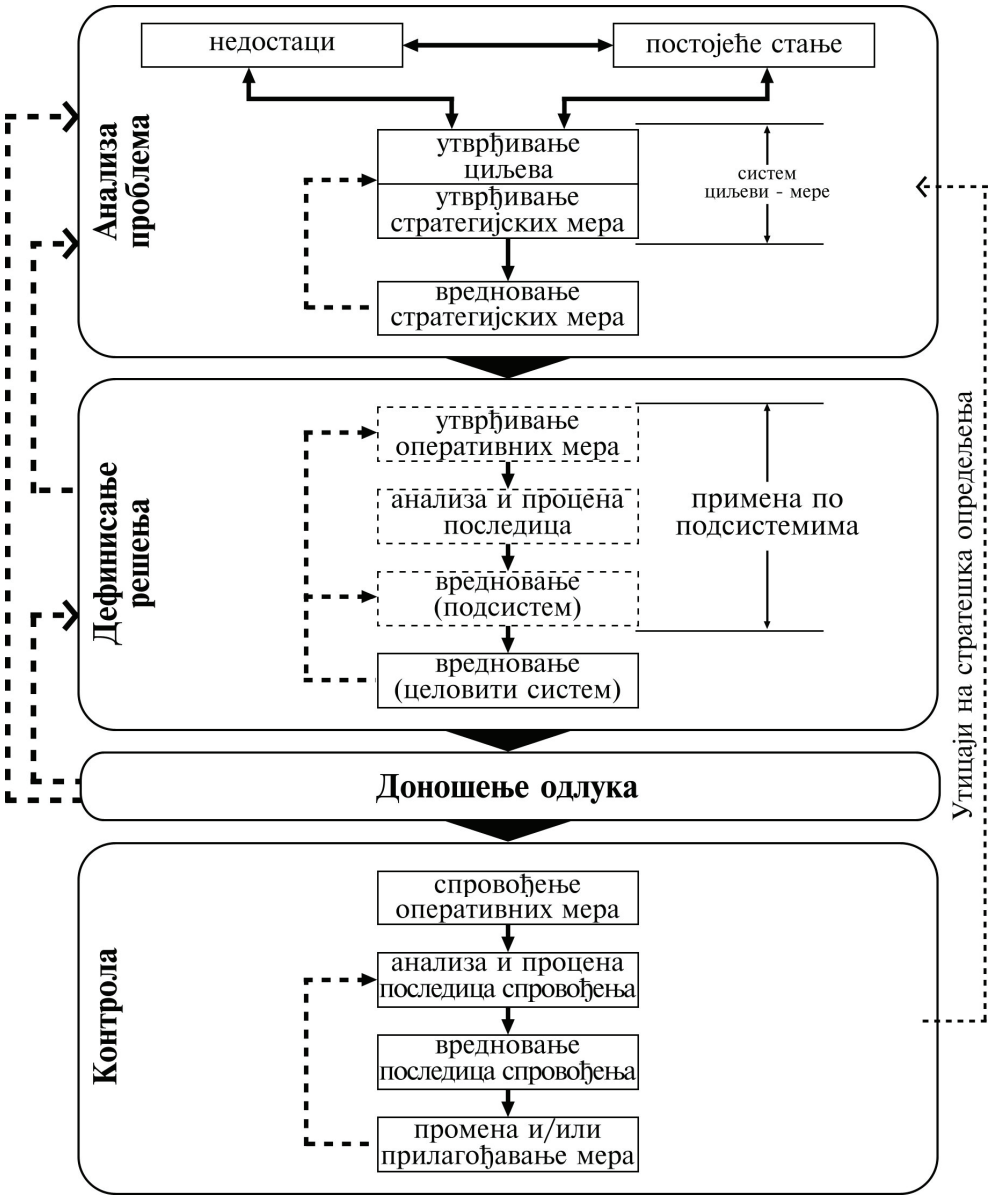


Схема 5.3: Општи приказ процеса планирања инфраструктурних мрежа и система
(Извор: Малетин М., 2004:124, према Kirchoff P., 2001)

Битно је нагласити да се дефинисање планских решења врши по инфраструктурним подсистемима, али да се дефинисана решења по појединим подсистемима увек проверавају са становишта утицаја на целовити систем (тј. инфраструктурну основу и простор) чиме се обезбеђује усклађен развој као предуслов целовитог оптимума, као и да се вредновање мора вршити на два нивоа јер оптимално решење за један инфраструктурни систем не мора истовремено бити и оптимално решење за целовити систем развој – намена површина – инфраструктура – животна средина. Притом се увек мора имати у виду велика

инерција физичких структура намене површина и инфраструктурне основе у простору и времену, односно да се трајност појединих данас донетих одлука у овој области често мери деценијама па и вековима што даје посебну тежину узрочно-последичним везама инфраструктура – намена површина.

Имајући у виду претходно изнете и предложене опште, стратешке и конкретне процедуре, поступке и процесе планирања инфраструктуре, а у складу са дефинисаним принципима планирања одрживог планинског туризма, овде се дају **конкретне смернице за планирање инфраструктуре у планинским туристичким подручјима** кроз одговарајуће предлоге за директну примену у планерској пракси.[325]

Већ на самом почетку, значајно је напоменути да се процес планирања инфраструктуре може разликовати у зависности од тога да ли се разматра планинско подручје у коме се тек планира развој туризма и које је без инфраструктуре или са минимално изграђеном и неодговарајућом[326] инфра и супраструктуром, или подручје у коме је у претходном периоду започет развој туризма и постоји изграђена или делимично изграђена инфра и супраструктура која је у употреби у туристичке сврхе.

У оба наведена случаја, основни и најзначајнији улазни податак за даљи процес планирања инфраструктуре представља **планска евалуација капацитета простора** (поступак који је детаљно разматран у посебном делу овог рада), и то без обзира да ли се ради о већ заштићеним (и/или предложеним за заштиту) планинским подручјима или оним подручјима која нису заштићена и/или која се у поступку планирања не предлажу за заштиту, а имајући у виду да су планинска подручја врло осетљива на уплив већих антропогених активности које ће сигурно уследити кроз туристичко активирање простора.

У овом кораку, као саставни део планске евалуације капацитета простора, неопходно је извршити **обимна и прецизна теренска истраживања** која ће указати на могућност коришћења постојећих и/или потенцијалних (пре свега локалних) извора/изворишта за појединачне инфраструктурне системе (од којих

[325] Наведени предлози се превасходно односе на израду Просторних планова подручја посебне намене који се раде за планинска туристичка подручја, а могу се применити и приликом израде урбанистичких планова када се за планинско туристичко подручје не ради одговарајући ППППН.

[326] Најчешће у овим подручјима постоји одређена инфраструктура, по правилу мањег капацитета, као што су прилазне саобраћајнице и електроенергетска мрежа за околна сеоска насеља, индивидуални или мањи сеоски водоводни системи, и сл.

је, као што је већ наведено најзначајнија могућност обезбеђења довољних количина воде).

У оквиру планинских подручја где је већ започет туристички развој, неопходно је детаљно **прикупљање података и услова од надлежних органа, организација и предузећа** која газдују постојећим инфраструктурним системима на планском подручју, али и у ближем и даљем окружењу због потреба/могућности повезивања на постојеће и/или планиране регионалне и/или магистралне системе. У оквиру планинских подручја где није започет туристички развој, односно где нема изграђених објеката инфра и супраструктуре, поред података добијених конкретним теренским истраживањима, велики а понекад и пресудан значај за даљи процес планирања имају управо подаци и услови надлежних институција који се односе на постојеће и планиране регионалне и магистралне инфраструктурне системе који се налазе у ближем или даљем окружењу планског подручја пошто ће они представљати основ за инфраструктурно опремање самог планског подручја[327].

Овде се мора указати на значајан проблем који често може довести до погрешних закључака и неодговарајућег планирања појединих инфраструктурних система у оквиру планског документа, а који се односи на неодговарајућу (не увек и не код свих система) сарадњу обрађивача планског документа и надлежних органа, организација и предузећа од којих се прибављају услови и подаци из области инфраструктуре. У том смислу, неопходно је одговарајућим прописима али не само из области планирања већ и у оквиру законодавства којим се регулише функционисање и развој одговарајућих инфраструктурних система, јасно и прецизно дефинисати надлежности (од кога се прибављају и који подаци и услови), процедуре (рокови, финансирање и сл.), и обавезе (на који начин и шта се припрема/добија) из ове области. Поред тога, као пример добре праксе, предлаже се укључивање појединаца и/или тимова из одговарајућих институција задужених за припрему података и услова, у део планског процеса односно у планерски тим, како би на конкретним задацима спознали конкретну проблематику.[328]

[327] Уколико наведени инфраструктурни системи у непосредном или нешто даљем окружењу нису на одговарајућем нивоу, мора се иницирати њихов развој кроз планска документа ширих просторних целина (РПП, ППО и сл.).

[328] Примењујући предложено, претпостављамо да се не би догодило да надлежно јавно комунално предузеће као свој одговор на захтев обрађивача ПППППН „НП Тара“, достави документ са ставом да у одређеном сеоском насељу „не постоји никакава комунална и хидротехничка инфраструктура као и да се у наредном периоду не планира никаква изградња исте“.

Примењујући претходно прибављене податке и услове из области инфраструктурних система, а кроз одговарајући поступак планске евалуације капацитета простора (усклађивањем са еколошким, социо-културолошким и другим условима и потребама, постојећим/планираним објектима и садржајима супраструктуре и сл.) може се доћи само до **прелиминарног капацитета простора**. Наиме, на овако добијени тзв. прелиминарни капацитет простора неопходно је применити дефинисане **нормативе за инфраструктурну опремљеност** планинског туристичког простора[329], како би се добили **потребни капацитети инфраструктуре** по појединачним системима и по одговарајућим просторним целинама у оквиру укупног планског подручја.

Упоређивањем наведених потребних капацитета са условима и реалним могућностима за обезбеђење инфраструктурних капацитета које је неопходно разматрати и просторно (по одговарајућим просторним целинама) и временски (фазно опремање инфраструктуром), долази се до **могућих инфраструктурних капацитета** по појединачним инфраструктурним системима и укупно (усклађујући међусобне потребе и условљености), просторно (кроз могућност опремања појединачних просторних целина) и временски (кроз могућност фазног обезбеђења инфраструктурних капацитета).[330]

Уколико су могући инфраструктурни капацитети мањи од потребних капацитета неопходна је корекција (умањење) прелиминарног капацитета простора: стављањем у однос на претходно наведени начин одређених могућих инфраструктурних капацитета (разматраних просторно и временски, односно кроз разматрање могућности фазног/етапног развоја) са раније дефинисаним и прихваћеним нормативима за инфраструктурну опремљеност планинског туристичког простора, врши се корекција прелиминарног капацитета простора кроз умањење планираног капацитета и долази се до **коначног капацитета планског подручја** који се у складу са могућностима за инфра и супраструктурно

[329] Дефинисање норматива за инфраструктурну опремљеност планинског туристичког простора је од изузетног значаја за планирање инфраструктуре, али имајући у виду комплексност наведене проблематике која захтева посебна и детаљна интегрална и секторска експертска истраживања већег обима, она се овде неће детаљније елаборирати. Оквирни основни стандарди и нормативи за инфраструктурну опремљеност планинских туристичких подручја на основу којих се могу утврђивати капацитети појединих инфраструктурних система дати су у поглављу 4.3. овог рада.

[330] Овде се још једном напомиње да поред потребних повољних карактеристика саобраћајне приступачности, на капацитет планинских туристичких подручја највећи и пресудни утицај има могућност водоснабдевања, односно обезбеђивања како воде за пиће тако и воде за техничке потребе. Остали инфраструктурни системи техничког карактера имају одређени али значајно мањи утицај, јер се уз довољна финансијска средства могу обезбедити и на одговарајући начин и у разумном временском периоду.

опремање разматра и просторно (по појединачним просторним целинама) и временски (по различитим фазама/етапама изградње инфра и супраструктуре).

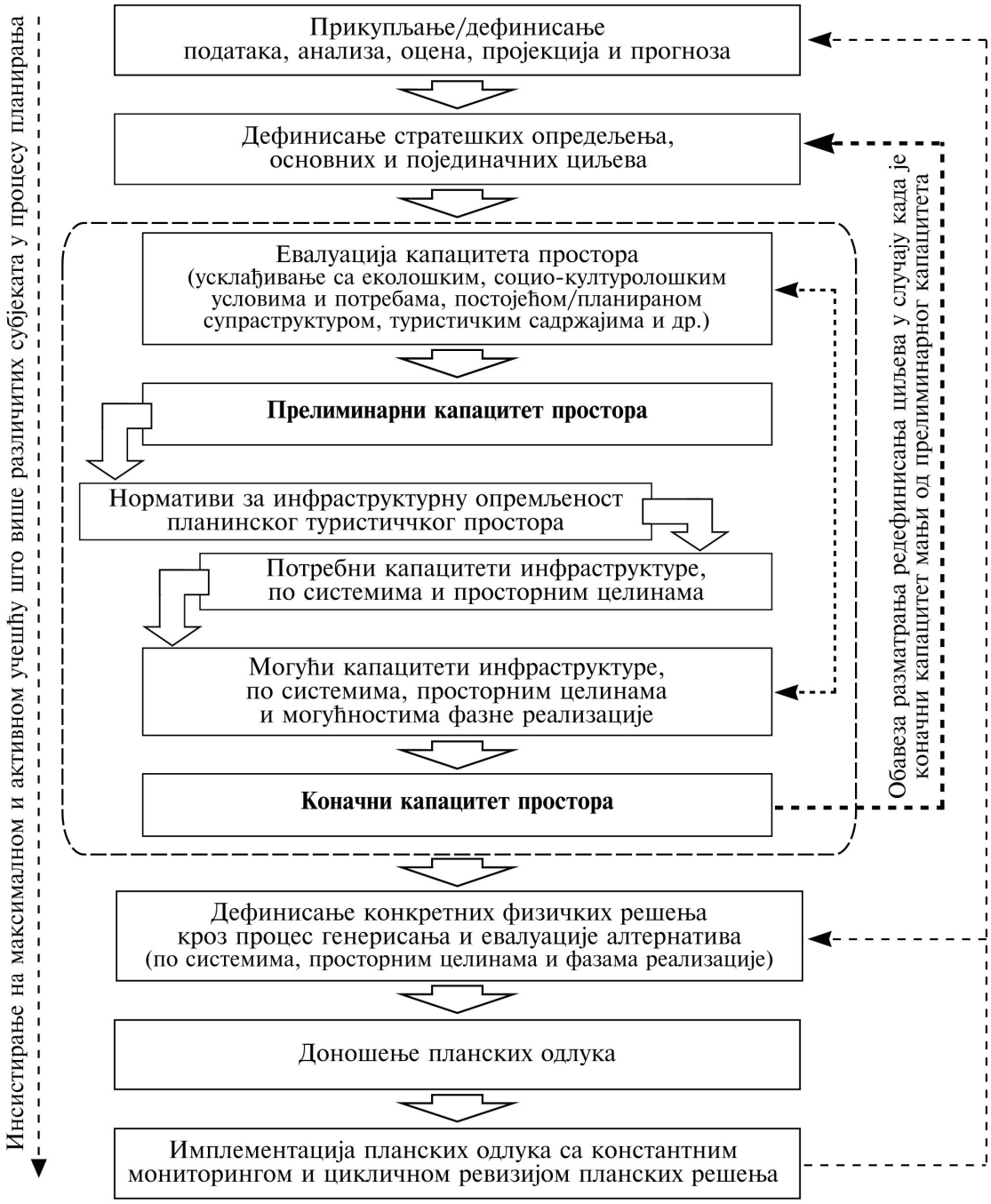


Схема 5.4: Процес планирања инфраструктуре у планинским туристичким подручјима са посебним акцентом на планску евалуацију капацитета простора

У случају када наведени процес планирања услови корекцију прелиминарног капацитета простора, поново је потребно **размотрити и**

постављена стратешка опредељења и дефинисане основне и појединачне циљеве развоја планског подручја и уколико је потребно извршити њихово усклађивање, а што у појединим случајевима може довести и до понављања целокупног процеса планирања.

Уколико су могући инфраструктурни капацитети усклађени са потребним капацитетима, прелиминарни капацитет представља истовремено и коначни капацитет простора.

По завршетку претходно наведених корака приступа се **дефинисању конкретних „физичких“ решења и структура** уз евентуално разматрање алтернативних и/или варијантних решења.

Овде је важно напоменути да је од изузетног значаја да се у наведени процес планирања од самог старта, поред планера, урбаниста, стручњака/експерата (планера и пројектаната) задужених за појединачне инфраструктурне системе, надлежних стручњака – представника управљача инфраструктурним системима и других чланова планерског тима, представника локалних органа власти и др., укључи и најшира јавност, постојећи јавни, привредни и други субјекти, као и заинтересовани потенцијални инвеститори, итд., како се не би догодило да се у следећем кораку процеса израде и доношења планских докумената, а који се односи на законом и прописима дефинисано учешће јавности кроз тзв. јавни увид, а затим и само доношење планског документа од стране надлежног органа, инсистира на суштинским изменама дефинисаних планских решења, а што би могло утицати на понављање целокупног процеса планирања.

5.2.3. Имплементација планских решења – програмирање и реализација инфраструктурних система

Планирање инфраструктурних система кроз различите планске документе само по себи представља неопходну претпоставку али није довољно да би се обезбедио усаглашени развој структура у простору. Руководећи се статичким приступом у развоју инфраструктуре често се губи из вида неопходност динамичког програмирања трансформације система као нужност да би се прихватиле будуће потребе корисника и организовано тежило достизању планираних решења.

Динамичке трансформације инфраструктурних система у светлу њихове комплементарности у опремању грађевинског земљишта упућују на проблем временске координације у развоју и усклађене просторне диспонираности суфицита и дефицита капацитета. У том смислу процеси трансформације појединих система морају бити у дужим временским периодима међусобно динамички синхронизовани кроз одговарајуће програме развоја.

Сагласно томе одговарајући плански документ као предлог коначног решења структура у простору потребан је али не и довољан услов за складну изградњу и реконструкцију простора, односно унапређење инфраструктурних система, па га је потребно употпунити и програмом реализације као неопходном динамичком компонентом (Ђорђевић Д. С., 2001:126-128).

Предмет програмирања инфраструктурних система је структурирање и динамичко одређивање радова на развијању крупне инфраструктуре и припремању и комуналном опремању земљишта разматраног подручја. Циљ коме се при томе тежи је дефинисање система приоритета у изградњи појединих објеката и водова примарне инфраструктуре односно појединих њихових фаза и етапа као и радова на припремању земљишта који обезбеђују најповољнији однос између уложених средстава и постигнутих ефеката у погледу активирања простора, односно изградње планираних објеката на тако уређеном земљишту. Ово је сложен задатак и своди се на избор и активирање једне групе из знатно ширег скупа могућих локација односно просторних целина, при чему су исте међусобно повезане мрежом примарних инфраструктурних водова и објеката.

Инструменти за остваривање ових циљева могу се пронаћи у оптимизацији развојних могућности просторних подцелина одређеног подручја и радова на проширењу и доградњи инфраструктурних система њима иницираних. Анализом приоритета у развоју простора жели се постићи оптимално усаглашавање у изграђивању саобраћајних и других инфраструктурних система и нових развојних могућности за планиране активности које треба успешно да валоризују и рационално искористи земљиште. У том смислу основна оријентација у избору приоритета заснива се на анализи суфицита и дефицита у капацитетима инфраструктурних система, укупним потребама корисника простора у наредном периоду и могућим ефектима који би се остварили активирањем земљишта од стране потенцијалних корисника.

Извршене анализе просторног развоја и дефинисани приоритети у погледу изградње примарних инфраструктурних система и активирању одређених

развојних праваца представљају основу за израду одговарајућих програма развоја/унапређивања инфраструктурних система, односно програма уређивања грађевинског земљишта (према важећој терминологији у законској регулативи у Србији) са свим неопходним елементима и инструментима за његову реализацију.

На основу истраживања садржаја, начина израде и укупне ефикасности програма може се закључити да је програмирање инфраструктурних система ефикасно средство не само алокације средстава на одређеном подручју, већ кроз доследну примену и имплементацију просторних и урбанистичких планова и ефикасно средство за управљање економским, социјалним и просторним развојем. Садржај и поступак израде програма присутан код различитих аутора[331] говори о значајним предностима али и опасностима које се могу јавити у процесу израде и спровођења програма. Њихово превазилажење и унапређивање мора узети у обзир (Лукић Б., 2005:183):

- промену приступа у погледу анализа инфраструктурних потреба;
- развој техничких информација о стању и перформансама система;
- веће уважавање повезаности са циљевима просторног/урбаног и укупног економског развоја заједнице;
- усавршавање метода за евалуацију пројеката и утврђивање приоритета;
- развијање средстава мониторинга и имплементације.

Полазећи од претходно наведених чињеница може се развити концептуални приступ ефикаснијем имплементирању стратешких планова и у том контексту успешнијем управљању простором који се темељи пре свега на интеграцији планирања (економског, социјалног, просторног), програмиране изградње инфраструктурних система и јавних (националних/регионалних/ градских/локалних) финансија. Са оперативног становишта овај концептуални приступ се може реализовати кроз поступак израде програма развоја и унапређивања јавне инфраструктуре.

Израда програма развоја/унапређивања јавне инфраструктуре[332] је метод који заједнице (држава, регион, град, општина, насеље), односно субјекти одлучивања[333], могу да користе да би детерминисали своје захтеве за

[331] McGill R. (1998: 463-471), Brevard H. J. (1985:401-408), Žegarac Z., Arsić V. (1999:99-121).

[332] Више о изради програма развоја/унапређивања јавне инфраструктуре видети у Žegarac Z., Arsić V. (1999:99-121), Ђорђевић Д. С. (2001:128-139) и Лукић Б. (2005:183-188).

[333] Као што је већ раније наведено, у различитим случајевима изградњу инфраструктуре у оквиру планинских туристичких подручја може директно иницирати и реализовати држава, препустити је локалној заједници или поверити другим субјектима који ће градити и објекте супраструктуре.

инфраструктуром и да би испланирали финансирање потребних инфраструктурних објеката и услуга. Овај програм разматра приоритетне потребе и одређује колико може да издвоји за њих. За сваки нови објекат предложен за изградњу програм треба да размотри иницијалне трошкове градње као и касније експлоатационе трошкове. По својој природи, процес израде програма помаже субјектима одлучивања да одаберу између планираних пројеката који су између себе различити и због тога тешко упоредиви.

Програм представља оквир за доношење одлука и обезбеђује основу за дискусију и разрешавање избора које се прави о томе шта да се гради или купи, односно колико на то да се потроши, тако да у том смислу, за субјекте одлучивања програм обезбеђује једино место на коме се одлуке о физичкој градњи и одржавању инфраструктуре стављају у интеракцију са финансијском и фискалном будућношћу.

Програм је вишегодишњи план (обично на пет или шест година) који повезује планерски процес који идентификује потребне пројекте и фискални план који обезбеђује финансирање тих пројеката, односно програм повезује функцију просторног и функцију економског планирања на одређеном подручју. У том смислу он треба да буде логично повезивање годишњег буџета и стратешких и планских докумената. Типично, програм описује сваки капитални инфраструктурни пројекат предложен за градњу у току вишегодишњег периода, детерминише годину у којој ће реализација започети, трошкове реализације по годинама и начине њиховог финансирања. Базирано на тим детаљима о сваком пројекту, заједница односно субјекти одлучивања могу да развију годишње фискалне планове инфраструктурних расхода као и укупне финансијске захтеве и потребне изворе. Тако програм презентује и трошкове и изворе финансирања за све захтеване капиталне инфраструктурне објекте у конкретној заједници, у зависности од финансијских околности које у тој заједници владају.

Прву годину у реализацији програма репрезентује годишњи програм који треба да буде у потпуности у складу са прихваћеним годишњим буџетом.

Процес израде програма је динамички (*Схема 5.5.*), тако да поред планирања главних расхода за инфраструктуру у будућности, омогућава и прилагођавање планираних инфраструктурних пројеката када се потребе и околности измене. Из тог разлога, неопходно је годишње понављање процеса израде програма, што обезбеђује да сваки пројекат прође више нивоа провере пре него што коначно буде одобрен и финансиран. Овакав процес израде програма

посебно је значајан за подручја која се брзо развијају јер обезбеђује да нови објекти буду вредновани и оцењени наспрам захтева за поправком и заменом постојеће инфраструктуре. Дакле, оптимално решење подразумева да се ради петогодишњи или шестогодишњи програм сваке године, при чему би свака прва година чинила годишњи програм.

Схема 5.5: Динамички процес израде програма развоја/унапређивања јавне инфраструктуре (Извор: Žegarac Z., Arsić V., 1999:125)

За успех процеса израде програма неопходан је партнерски однос свих заинтересованих страна: државни/локални органи власти, управљачи инфрастрктурним системима, постојећи привредни субјекти, потенцијални градитељи, локално становништво, итд., само кроз успешну заједничку сарадњу могу доћи до одговарајућих и ефикасних решења. Заједничко укључивање у дефинисање потреба и обликовање будућности одређене заједнице помаже да се минимизирају жалбе и примедбе по реализацији пројеката, а у многим срединама повећано учешће заинтересованих страна у планирању капиталних инфраструктурних објеката водило је бољем разумевању фактора укључених у њихову изградњу, одржавање и коришћење.

Као карактеристични делови процеса израде програма развоја/унапређивања јавне инфраструктуре могу се идентификовати:

1) Процес дефинисања потреба;
2) Процес процене стања;
3) Процес доношења одлука о инвестирању.

Основни задатак дефинисања инфраструктурних потреба је стварање реалистичног осећаја за различите нивое потреба и последица игнорисања или одлагања одговора на неке од њих. Доносиоци одлука морају знати реалан утицај различитих нивоа инвестиција у инфраструктуру пре него што одлуче који ниво

средстава да издвоје за реалне и озбиљне проблеме у конфронтирајућем окружењу различитих јавних приоритета. Две кључне активности у процесу процена потреба су: инвентар и процена стања постојећих система у овом тренутку и у светлу будућих потреба, односно идентификација жељених нивоа рехабилитације и побољшања.

У многим анализама потреба за инвестирањем, коришћење различитих стандарда и норматива за мерење потреба је уобичајено па се стога може говорити о важној улози стандарда и норматива у дефинисању инфраструктутрних потреба. Стандарди и нормативи могу бити успостављени на националном, регионалном или локалном нивоу, или од стране разних струковних асоцијација. Њихов значај је неспоран, тако да се не поставља питање да ли су стандарди и нормативи потребни него који ниво услуге они рефлектују и колико флексибилности треба да буде дозвољено да би се дефинисале стратегије одржавања и побољшања одређених објеката.

Процена стања подразумева процес мерења физичког стања објекта, коришћењем специфичних, јасно дефинисаних критеријума. Она би требало да буде базирана, до максимално могуће мере, на мерљивим и видљивим индикаторима, да лимитира субјективно просуђивање и осигура конзистенцију. Оцена стања је критичан корак у укупној процени потреба и зато треба да буде детаљно обрађена.

Стање објекта треба да буде оцењено у више димензија које укључују: сигурност и структурални интегритет, адекватност капацитета, квалитет услуге и системску улогу. Свеобухватно стање објекта је, заправо, композиција његовог рангирања по свакој од тих димензија. Неопходно је препознати да те димензије оличавају вредносне судове који погађају евалуацију.

У оквиру процеса доношења одлука о инвестирању различити приступи могу бити коришћени за процену захтева за инвестирањем за различите инфраструктурне системе. Када се на основу претходних корака процеса, располаже подацима о стању система на бази инвентара и инспекције или прегледа и других индикатора, кроз анализу потреба требало би упоредити опсервирано стање са скупом прихваћених техничких стандарда, да би се дефинисали и проценили трошкови потребних побољшања. Међутим, чак и када је овај приступ примењен као резултат ригорозне и прегледне оцене стања, процене потреба могу бити ограничене употребљивости.

Дакле, не постоји лака пречица од процене стања система до препорука о одговарајућем нивоу инвестирања. Ове препоруке треба да зависе од специфичних врста побољшања објекта који треба да одговарају сваком задатом нивоу расположивих ресурса. Из тог разлога, препоруке о потребним нивоима инвестирања треба да буду производ много ширег процеса доношења одлука о инвестирању. Овде је битно нагласити да процене потреба вршене независно од свеобухватних фискалних ограничења са експлицитним задавањем приоритета не могу дати повољне резултате.

У актуелним условима у Србији, израда програма развоја/унапређивања јавне инфраструктуре законодавно утемељење може наћи у Закону о планирању и изградњи[334], и то у његовом посебном делу који се односи на грађевинско земљиште. Наведеним Законом је прописано да уређивање грађевинског земљишта, обухвата његово припремање (обухвата истражне радове, израду геодетских, геолошких и других подлога, израду планске и техничке документације, програма за уређивање земљишта, расељавање, рушење објеката, санирање терена и др.) и опремање земљишта (обухвата изградњу објеката комуналне инфраструктуре и изградњу и уређење површина јавне намене). Поред тога, прописано је да обезбеђивање услова за уређивање, употребу, унапређивање и заштиту грађевинског земљишта обухвата припрему средњорочних и годишњих програма уређивања грађевинског земљишта које доноси јединица локалне самоуправе, као и уређивање грађевинског земљишта, старање о заштити, рационалном и одрживом коришћењу грађевинског земљишта, и др.

Последица адекватно и ефикасно спроведеног процеса планирања и програмирања инфраструктуре, односно успешна имплементација планова и програма огледа се кроз конкретну реализацију појединачних инфраструктурних објеката. Сама реализација се састоји од поступка пројектовања и изградње физичких структура у простору у току одређеног времена.

За целокупан процес планирања и програмирања инфраструктуре од посебног значаја је континуални мониторинг имплементације планских/програмских решења, како просторно, тако и временски. У том смислу од посебног значаја је континуирано формулисање и праћење извештаја који садрже податке да ли изградња инфраструктурних објеката прати предвиђене рокове, да ли су приходи благовремено реализовани, да ли су трошкови

[334] Закон о планирању и изградњи („Сл. гласник РС“ бр. 72/09, 81/09-исправка, 64/10-УС, 24/11, 121/12, 42/13-УС и 50/13-УС).

реализације у оквиру планираних, итд., како би се правовременим мерама утицало на уочене проблеме. Поред тога, посебан значај за процес планирања и програмирања инфраструктуре, у смислу добијања повратних информација које би спречиле понављање уочених проблема и недостатака, има мониторинг успешности коришћења, односно исплативости и ефикасности сваког од реализованих инфраструктурних објеката у току периода експлоатације, који је потребно разматрати и појединачно и у односу на целокупан систем.

6. ЗАКЉУЧНА РАЗМАТРАЊА

Основни постулати одрживог туризма заснивају се на очувању и унапређењу квалитета животне средине, оптималном коришћењу и заштити природних и културних ресурса, економском развоју, очувању социјалног интегритета и унапређења квалитета живљења локалних заједница на туристичком подручју и његовом окружењу, афирмацији и очувању културног идентитета подручја и традиционалних вредности, економском профиту од туризма и у туризму и доприносу смањењу сиромаштва локалног становништва.

Развој савременог туризма на планинским подручјима, за разлику од традиционалних активности, захтева обимније и квалитативно сасвим другачије интервенције у простору, посебно због честих и врло значајних природних ограничења, која условљавају битно сложеније и/или финансијски захтевније интервенције у односу на остала подручја, а што је у многим развијеним земљама одавно иницирало формирање посебне области истраживања и научно-стручног рада од значаја за управљање развојем ових подручја, како у планирању, тако и у пројектовању, изградњи и коришћењу простора и садржаја. Међутим, иако у општем смислу, искуства земаља са вишим степеном развоја могу представљати најкомплетнији теоријско-методолошки и практични оквир за планирање развоја планинског туризма и у условима планинских подручја Србије, директна примена појединачних искустава већ формираних дестинација на нове или започете планинске туристичке дестинације на планинама Србије, захтева пажљиву селекцију планских и других концепција.

У оквиру дефинисаних фаза планског процеса, **посебан а често и пресудан значај за одговарајуће планирање развоја планинских туристичких подручја има планска евалуација капацитета планинских туристичких подручја**, део планског процеса који је заједно са дефинисањем норматива и стандарда за инфраструктурну опремљеност туристичког подручја, од пресудног утицаја за планирање инфраструктурних система у функцији развоја планинског туризма. У том смислу од изузетног значаја је формулисање опсежних метода и истраживачких поступака којима ће се процењивати а затим и константно пратити носећи капацитет туристичких подручја, узимајући у обзир што више различитих

релевантних и превасходно мерљивих индикатора, како би се на време реаговало у случају неповољних и/или нежељених промена.

Због уочених и исказаних неусаглашености и недостатака правне регулативе у области планирања развоја туристичких подручја, **намеће се потреба измене актуелних прописа кроз кодификацију садржаја и процедура, усаглашавање надлежности и обухвата рада, терминолошко уједначавање и прилагођавање јединственом планском систему.** Оно што је свакако неопходност је јасна легислативна координација и кодификација почев од припреме и доношења одговарајуће регулативе, па све до дефинисања јасне процедуре израде и доношења планских докумената, њихове имплементације, мониторинга итд., уз предложено решење да се просторно-плански и туристичко-плански документи истог ранга израђују паралелно кроз међусобно усклађивање.

Инфраструктурни системи као незаменљив услов обављања свих активности и делатности у организованом простору, представљају основну претпоставку постојања и развоја свих корисника организованог простора на одређеном подручју, изразито су просторна категорија, максимално повезани са геопростором и њиме условљени. Несагледавање јасне улоге инфраструктурних система у пракси често доводи до парцијалног и недовољно координираног развоја, без нужног повезивања и уклапања у јединствену концепцију просторног и социо-економског развоја за свим последицама које из тога произлазе. Непосредна повезаност између степена развоја одређеног простора и његове инфраструктурне опремљености потврђује уверење да су инфраструктурни системи и претпоставка и последица присуства односно одсуства развоја одређеног простора. Међутим, код планинског туризма, а имајући у виду да се за потребе његовог развоја најчешће активирају неопремљена или недовољно развијена подручја, не сме се дозволити да развој инфраструктурних система буде последица општег или туристичког развоја, већ се искључиво мора схватити као претпоставка развоја, односно може се закључити да **опремање простора одговарајућом инфраструктуром представља услов одрживог развоја планинског туризма**, што потврђује постављену секундарну хипотезу рада.

Један од основних изазова у планирању инфраструктуре је неопходност узимања у обзир чињенице да она има широк спектар утицаја на простор и процесе који се одвијају у њему али да истовремено и сама трпи утицаје из окружења, тако да планирање инфраструктурних система мора бити интердисциплинарно. И поред значајно изражене хетерогености у техничко-

технолошком, организационом па и просторном смислу, инфраструктурни системи поседују особине које их чине јединственим, стварајући од њих јединствен комплекс и саставни део просторног и друштвено-економског развоја у целини. Према томе третман инфраструктурних система мора имати обележја целовитог сагледавања планирања и уређења простора без парцијалног сагледавања појединих компоненти и њиховог планирања као вештачки одвојених делова тако да се може закључити да **планирање инфраструктуре представља један од инструмента усмеравања развоја планинског туризма и неопходна је његова координација са осталим мерама и инструментима за развој**, потврђујући постављену секундарну хипотезу рада.

Планирање инфраструктурних система кроз различите планске документе само по себи представља неопходну претпоставку али није довољно да би се обезбедио усаглашени развој структура у простору. Сагласно томе одговарајући плански документ као предлог решења структура у простору потребан је али не и довољан услов за адекватну изградњу и коришћење простора, односно опремање простора инфраструктурним системима, па га је потребно употпунити и програмом реализације као неопходном динамичком компонентом. Последица адекватно и ефикасно спроведеног процеса планирања и програмирања инфраструктуре, односно успешна имплементација планова и програма огледа се кроз конкретну реализацију појединачних инфраструктурних објеката, која се састоји од поступка пројектовања и изградње физичких структура у простору у току одређеног времена. За целокупан процес планирања и програмирања инфраструктуре од посебног значаја је континуални мониторинг имплементације планских и програмских решења, како просторно, тако и временски. У том смислу од посебног значаја је континуирано формулисање и праћење извештаја о реализацији планираних инфраструктурних мрежа и објеката, како би се правовременим мерама утицало на уочене проблеме. Наведене условљености потврђују секундарну хипотезу рада да **планирање инфраструктуре само по себи не представља довољан услов за развој планинског туризма већ захтева и адекватну имплементацију и мониторинг имплементације планских и програмских решења**.

Кроз анализу досадашњег развоја планинског туризма у Србији недвосмислено је утврђено да **степен инфраструктурне опремљености планинских туристичких подручја Србије није на одговарајућем нивоу**, јасно потврђујући постављену секундарну хипотезу рада. У оквиру планинских

подручја Србије где је развој туризма достигао највиши ниво уочава се значајан несклад између изграђености простора туристичким (смештајним, угоститељским и сл.) капацитетима и инфраструктурне опремљености ових подручја, која је на значајно нижем нивоу од потребне, док се у планинским подручјима Србије где је развој туризма у почетним фазама, јавља и недостатак туристичких капацитета, а развој и опремљеност инфраструктурним системима не прати ни тренутне потребе, односно поново се праве грешке које су већ уочене у оквиру туристичких центара који су превазишли почетну фазу развоја. Поред тога, институционална координација у усмеравању развоја планинских туристичких подручја Србије је запостављена, због чега нема или је на ниском нивоу и координација у инфраструктурном опремању ових подручја, тако да се јављају проблеми у оквиру координације локалних са регионалним и националним инфраструктурним системима, а затим и међусобна неусклађеност развоја инфраструктурних система у простору и времену.

Неуспостављање адекватне спреге развоја планинског туризма са локалном заједницом и њеним активностима у Србији, између осталог условљено је и неадекватним инфраструктурним опремањем сеоских насеља у окружењу планинских туристичких центара и места, која су по овом питању врло често потпуно запостављена, тако да **развој планинског туризма у Србији у досадашњем периоду није деловао као интегришући фактор и покретач развоја шире локалне заједнице.**

Кроз наведене примере историјата, стања и тенденција развоја планинског туризма у свету, Европи, земљама у окружењу и Србији, анализирану инфраструктурну опремљеност и релевантна планска документа рађена за планинска туристичка подручја, приказана теоретска знања и предложене могућности унапређења планирања одрживог планинског туризма и могуће правце деловања у планирању инфраструктуре у функцији развоја планинског туризма, у раду је недвосмислено потврђена основна хипотеза да **усмерено, координирано и ефикасно планирање инфраструктуре представља снажан инструмент који доприноси развоју планинског туризма**, односно да исказане међузависности јасно потврђују могућност да се кроз осмишљено планирање и програмирање развоја инфраструктурних система подстиче и усмерава развој планинског туризма али и развој простора у целини.

РЕФЕРЕНТНА ЛИТЕРАТУРА

1) *Agenda for a sustainable and competitive European tourism*, Commission of the European Communities, Brussels (2007)
2) Bilen M., Bučar K. (2004): *Osnove turističke geografije*, Mikrorad, Zagreb
3) Благојевић С. (2010): П*ланирање развоја туризма*, у Зборнику радова Департмана за географију, туризам и хотелијерство бр. 38, Универзитет у Новом Саду, ПМФ, Департман за географију, туризам и хотелијерство, Нови Сад
4) Бојовић Г. (2012): *Копаоник и бање у Подгорини - туризмолошка монографија*, Српско географско друштво, Београд
5) Bourdeau P. (2009): *Mountain Tourism in a Climate of Change*, u Alpine space - man & environment, vol. 7: Global Change and Sustainable Development in Mountain Regions, Innsbruck
6) Brevard H. J. (1985): *Capital Facilities Planning*, Planners Press, American Planning Association, Washington, Chicago, Illinois
7) Vanat L. (2010): *2010 International report on mountain tourism - Overview of the key industry figures for ski resorts*, International Tourism Symposium Foundation, Geneva
8) Vanat L. (2013): *2013 International report on mountain tourism - Overview of the key industry figures for ski resorts*, 5th edition, International Tourism Symposium Foundation, Geneva
9) Vasović M. (1990): *Ugrožavanje i korišćenje planinske prirode s posebnim osvrtom na Kopaonik*, u Priroda Kopaonika – zaštita i korišćenje, zbornik radova, Institut za turizam PMF, Beograd
10) Вељковић Б. (2002): *110 година планинарства Србије 1901-2001*, Зборник радова, Планинарски савез Србије, Београд
11) Vukonić B., Čavlek N. (2001): *Rječnik turizma*, Masmedia, Zagreb
12) Гашпаровић Ж. (2004): *Негативни утицај градитељства на одрживи развој у планинским подручјима*, у Одрживи просторни, урбани и рурални развој Србије, Институт за архитектуру и урбанизам Србије, Београд
13) Goeldner C. R., Ritchie Б. (2012): *Tourism, Principles, Practices, Philosophies - 12th ed.*, John Wiley & Sons, Inc., Hoboken, New Jersey
14) Grigg N. (1988): *Infrastructure engineering and management*, Wiley – Interscience Publications, New York
15) Dabić D. (2002): *Prostorno planiranje održivog razvoja turističkih područja – teorijsko-metodološki okvir i specifičnosti*, u Prilog unapređenju teorije i prakse planiranja i implementacije, IAUS, Beograd

16) Дабић Д. (2011): *Планирање одрживог просторног развоја планинског туризма на примеру Србије*, докторска дисертација, Универзитет у Београду Географски факултет, Београд

17) Дабић Д., Милијић С. (1997): *Концепт регионалне валоризације високопланинских туристичких подручја за Просторни план Србије*, у Просторно планирање, регионални развој и заштита животне средине 3, Посебна издања 31, ИАУС, Београд

18) Dabić D., Milijić S. (1998): *A contribution to the history of tourist development in Serbia*, SPATIUM, International Review, December 1998, No 4, Belgrade

19) Дабић Д., Милијић С. (1999): *Ограничења и конфликти одрживог развоја планинских сеоских подручја*, у Коришћење ресурса, одрживи развој и уређење простора 4, Посебна издања 37, ИАУС, Београд

20) Дабић Д., Митровић С., Милијић С. (2002): *Просторно планирање одрживог развоја планинских подручја,* у Зборнику радова Планина - 2002: раубовање ресурса, одсуство развоја, одлазак становништва, Савез инжењера и техничара Србије и ИАУС, Београд

21) Ђорђевић Д. С. (2001): *Улога комуналних система у просторном уређењу насеља у општини Смедеревска Паланка*, магистарски рад, Географски факултет Универзитета у Београду, Београд

22) Đorđević D. S. (2013): *Specifičnosti uticaja planinskog turizma na degradaciju predela i životne sredine*, u Zborniku radova (knjiga 2) Planska i normativna zaštita prostora i životne sredine, Asocijacija prostornih planera Srbije i Univerzitet u Beogradu Geografski fakultet, Beograd

23) Ђорђевић Д. С., Лукић Б. (2004): *Специфичности развоја инфраструктуре у сеоским насељима*, у Планирање и реализација инфраструктуре, Удружење урбаниста Србије, Београд

24) Ђорђевић Ј., Тошић Б., Панић М. (2006): *Природни потенцијали туристичко-рекреативног подручја планине Таре,* у Зборнику радова Туристичка валоризација планине Таре, Географски институт „Јован Цвијић“ САНУ и Спортско-туристички центар Бајина Башта, Београд

25) *Закон о легализацији објеката* („Службени гласник РС“, број 95/2013)

26) *Закон о планирању и изградњи* („Сл. гласник РС“, бр. 72/2009, 81/09 - исправка, 64/10 – УС, 24/11, 121/12, 42/13-УС и 50/13-УС)

27) *Закон о туризму* („Сл. гласник РС“, бр. 36/2009, 88/2010 и 93/2012)

28) Žegarac Z. (1992): *Infrastrukturni sistemi,* Građevinska knjiga, Beograd

29) Žegarac Z. (1998): *Infrastruktura*, Geografski fakultet Univerziteta u Beogradu i Urbanistički zavod Beograda, Beograd

30) Žegarac Z., Arsić V. (1999): *Programi unapređivanja javne infrastrukture*, Urbanistički zavod Beograda, Beograd

31) *Izvješće o radu TZO Plitvička jezera za 2011. godinu*, Turistička zajednica općine Plitvička jezera, Korenica (2012)

32) Илић Ј., Станковић С. (2006): *Географски положај Таре као фактор развоја туризма,* у Зборнику радова Туристичка валоризација планине Таре,

Географски институт „Јован Цвијић“ САНУ и Спортско-туристички центар Бајина Башта, Београд

33) Јанић М. (1998): *Појмовник – становање, грађење, планирање*, Неимар, Београд

34) Jovičić D. (2008): *Uvod u turizmologiju i turističku geografiju*, Ton plus, Beograd

35) Јовичић Д. (2009): *Туристичка географија Србије*, Универзитет у Београду Географски факултет, Београд

36) Jovičić D. (2010): *Turizam i životna sredina*, Ton plus, Beograd

37) Јовичић Д. (2011): *Менаџмент туристичких дестинација*, Географски факултет Универзитета у Београду, Београд

38) Jovičić D., Dragin A. (2007): *Banjski turizam u funkciji razvoja Kopaoničke turističke regije*, časopis Turizam, br. 11, Univerzitet u Novom Sadu, PMF, Departman za geografiju, turizam i hotelijerstvo, Novi Sad

39) Јовичић Ж. (1992): *Феноменологија туризма*, Научна књига, Београд

40) Јосимовић Б. (2002): *Заштита животне средине у планинским подручјима,* у Зборнику радова Планина - 2002: раубовање ресурса, одсуство развоја, одлазак становништва, Савез инжењера и техничара Србије и ИАУС, Београд

41) Kirchoff P. (2001): *Planungsmethodik, Verkehr - Strasse, Schiene, Luft*, Ernst & Sohn Verlag, Berlin

42) Котлајић Б. (1978): *75 година планинарства Србије*, Планинарски савез Србије, Београд

43) Krstić B. (1982): *Čovjek i prostor*, Svjetlost, Sarajevo

44) Kruk E., Hummel J., Banskota K. (2007): *Facilitating Sustainable Mountain Tourism, Volume I – Resource Book*, International Centre for Integrated Mountain Development (ICIMOD), Kathmandu

45) Крунић Н., Милијић С., Ђурђевић Ј. (2010): *Развој планинског туризма у Србији и земљама у окружењу*, Архитектура и урбанизам бр. 29, Београд

46) Leiper N. (2004): *Tourism management*, Third Edition, Malaysia: Pearson Education Australia

47) Лукић Б. (2005): *Улога инфраструктуре у просторном развоју Србије*, докторска дисертација, Универзитет у Београду Географски факултет, Београд

48) Lukić B., Đorđević D. S. (2005): *O strategiji planiranja infrastrukture u Srbiji*, u Zborniku radova Planska i normativna zaštita prostora i životne sredine, Univerzitet u Beogradu Geografski fakultet i Asocijacija prostornih planera Srbije, Beograd

49) Лукић Б., Ђорђевић А. (2007): *О новом концепту планирања инфраструктуре*, Зборник радова Географског института Јован Цвијић, САНУ, бр. 57

50) Љешевић М. (2002): *Рурална екологија - животна средина села и ненастањених простора*, Универзитет у Београду Географски факултет, Београд

51) Maksin M., Pucar M., Milijić S., Korać M. (2011): *Održivi razvoj turizma u Evropskoj uniji i Srbiji*, Institut za arhitekturu i urbanizam Srbije, Beograd

52) Maksin-Mićić M. (2007): *Turizam i prostor*, Univerzitet Singidunum, Fakultet za turistički i hotelijerski menadžment, Beograd

53) Малетин М. (2004): *Општи алгоритам израде планске и пројектне документације – инфраструктура као последица и узрок*, у Планирање и реализација инфраструктуре, Удружење урбаниста Србије, Београд

54) Маловић Г. (2013): *Саобраћај и везе у Краљевини Југославији 1918-1941*, Каталог изложбе, Архив Југославије, Београд

55) *Master plan za turističku destinaciju Kopaonik*, Finalni izveštaj poslovnog Master plana, Horwath i Horwath Consulting Zagreb, Beograd (2009)

56) *Master plan razvoja turizma na Goliji sa poslovnim planom*, Horwath i Horwath Consulting Zagreb, Beograd (2007)

57) *Master plan razvoja turizma sa poslovnim planom za planinu Taru i njeno okruženje, Ključni investicioni projekti Tara – Separat*, finalni izveštaj, Horwath i Horwath Consulting Zagreb, Beograd (2007)

58) Mathieson A., Wall J. (2006): *Tourism – Change, Impacts, Opportunities*, Pearson, London

59) Milenković S. (2007): *Svetski turizam u budućnosti*, časopis Turizam, br. 11, Univerzitet u Novom Sadu, PMF, Departman za geografiju, turizam i hotelijerstvo, Novi Sad

60) Милетић К. (2006): *Планинарске активности у функцији развоја туризма на Тари,* у Зборнику радова Туристичка валоризација планине Таре, Географски институт „Јован Цвијић“ САНУ и Спортско-туристички центар Бајина Башта, Београд

61) Миливојевић М., Милијашевић Д. (2006): *Геоморфолошко-хидролошке особености планине Таре у функцији развоја планинског туризма,* у Зборнику радова Туристичка валоризација планине Таре, Географски институт „Јован Цвијић“ САНУ и Спортско-туристички центар Бајина Башта, Београд

62) Милијић С. (2005): *Планинска подручја Србије у контексту савременог приступа развоју,* у Зборнику радова Србија и савремени процеси у Европи и свету, Географски факултет Универзитета у Београду, Департман за географију, туризам и хотелијерство ПМФ Универзитета у Новом Саду, Одсек за географију ПМФ Универзитета у Приштини, Одсек за географију ПМФ Универзитета у Нишу, Београд

63) Милијић С., Дабић Д. (2004): *Просторни развој планинских подручја Србије*, у Стратешки оквир за одрживи развој Србије, Институт за архитектуру и урбанизам Србије, Београд

64) Милијић С., Дабић Д., Крунић Н. (2006): *Град на планини или планина у граду*, у Одрживи град и његово окружење 2, Посебна издања 49, ИАУС, Београд

65) Милијић С., Крунић Н., Ђурђевић Ј. (2010): *Развој високопланинског туризма – искуства Србије и земаља у окружењу,* у Зборнику радова Територијални аспекти развоја Србије и суседних земаља, Универзитет у Београду Географски факултет, Београд

66) Milijić S., Marić I., Bakić O. (2010): *Approach to identification and development of mountain tourism regions and destinations in Serbia with special reference to the Stara planina mountain*, SPATIUM, International Review, July 2010, No 22, Belgrade

67) Мисаиловић И. (2006): *Развој туризма на планини Тари,* у Зборнику радова Туристичка валоризација планине Таре, Географски институт „Јован Цвијић“ САНУ и Спортско-туристички центар Бајина Башта, Београд

68) Младеновић Т. (1984): *Висинска структура земљишта у СФР Југославији*, Зборник радова, Војногеографски институт, Београд

69) Muller H. (2004): *Turizam i ekologija*, Masmedia, Zagreb

70) McGill R. (1998): *Viewpoint: Urban management in developing countries*, Cities, Volume 15, Issue 6

71) Николић М. (2002): *Место и улога пољопривреде у одрживом развоју планинских подручја Србије,* у Зборнику радова Планина - 2002: раубовање ресурса, одсуство развоја, одлазак становништва, Савез инжењера и техничара Србије и ИАУС, Београд

72) *Организација и уређење туристичких подручја Србије – Експертиза*, Стратегија просторног развоја Србије, Студијско-аналитичке основе, Републичка агенција за просторно планирање, Београд (2009)

73) Perišić D. (1985): *O prostornom planiranju*, Institut za arhitekturu i urbanizam Srbije, Beograd

74) Petrović, D. (1977): *Geomorfologija*, Građevinska knjiga, Beograd

75) *План генералне регулације за туристичку зону Копаоник – туристичко насеље Лисина – Чајетина – Треска у општини Рашка* („Сл. гласник општине Рашка“, бр. 100/2009)

76) *План генералне регулације туристичке зоне „Златар“* („Инфоплан“ д.о.о., Аранђеловац, 2007)

77) Попеску Ј. (2011): *Менаџмент туристичке дестинације*, Универзитет Сингидунум, Факултет за туристички и хотелијерски менаџмент, Београд

78) *Правилник о начину израде планских докумената, као и студије оправданости за проглашење туристичког простора* („Сл. гласник РС“, бр. 58/2011)

79) *Правилник о садржини, начину и поступку израде планских докумената* („Сл. гласник РС“, бр. 31/2010, 69/2010, 16/2011)

80) Price M., Wachs T., Byers E. (1999): *Mountains of the world - Tourism and sustainable mountain development,* Mountain Agenda, Institute of Geography, University of Berne, Berne

81) *Program razvoja planinskog turizma u Crnoj Gori*, Međunarodni institut za turizam Ljubljana, Podgorica (2005)

82) *Просторни план града Ужица* („Сл. лист града Ужица“, бр. 22/2010)

83) *Просторни план општине Бајина Башта* („Сл. лист општине Бајина Башта“, бр. 10/2012)

84) *Просторни план општине Брус – Нацрт плана* („Инфоплан“ д.о.о., Аранђеловац, 2012)

85) *Просторни план општине Нова Варош* („Сл. лист општине Нова Варош“, бр. 1/2012)

86) *Просторни план општине Рашка* („Сл. гласник општине Рашка“, бр. 114/2011)

87) *Просторни план општине Чајетина* („Сл. лист општине Чајетина“, бр.10/2010)

88) *Просторни план подручја посебне намене Националног парка Копаоник* („Сл. гласник РС“, бр. 95/2009)

89) *Просторни план подручја посебне намене Националног парка Тара* („Сл. гласник РС“, бр. 100/2010)

90) *Просторни план подручја посебне намене Парка природе и туристичке регије Стара планина* („Сл гласник РС“, број 115/08)

91) *Просторни план Републике Србије* (Закон о Просторном плану Републике Србије од 2010. до 2020. године, „Сл. гласник РС“, бр. 88/2010)

92) Ракићевић Т. (1991): *Општа физичка географија*, Научна књига, Београд

93) *Регионални просторни план за подручје Златиборског и Моравичког управног округа* („Сл. гласник РС“, бр. 1/2013)

94) *Регионални просторни план за подручје Шумадијског, Поморавског, Рашког и Расинског управног округа – Нацрт плана* (www.rapp.gov.rs, 2012)

95) Robinson S., Leithe J. (1990): *Building Together: Investing in Community Infrastructure*, Washington D.C.: National Association of Counties, Washington

96) Samardžić I. (2013): *Komunalno-higijenski problemi upravljanja čvrstim otpadom u planinaskim turističkim centrima Srbije – stanje i perspektive*, u Zborniku radova (knjiga 1) Planska i normativna zaštita prostora i životne sredine, Asocijacija prostornih planera Srbije i Univerzitet u Beogradu Geografski fakultet, Beograd

97) Станковић С. М. (2000): *Туристичка географија*, Универзитет у Београду Географски факултет, Београд

98) Станковић С. М. (2006): *Туристичка класификација планина Србије*, у Зборнику радова Еколошка истина, Eco Ist' 06, Сокобања

99) *Statistički godišnjak CG 2012*, Zavod za statistiku Crne Gore, Podgorica (2012)

100) *Statistički ljetopis Republike Hrvatske 2012*, Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, Zagreb (2012)

101) Стратегија развоја електронских комуникација у Републици Србији од 2010. до 2020. године („Службени гласник РС“, бр. 68/2010)

102) *Стратегија развоја енергетике Републике Србије до 2015. године* („Службени гласник РС“, бр. 44/2005)

103) Стратегија развоја енергетике Републике Србије до 2025. године са пројекцијама до 2030. године – предлог (www.srbija.gov.rs, 2014)

104) *Стратегија развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2008. до 2015. године* („Службени гласник РС“, бр. 4/2008)

105) *Стратегија развоја туризма Републике Србије* („Службени гласник РС“, бр. 91/2006)

106) *Стратегија управљања отпадом за период 2010-2019. године* („Службени гласник РС“, бр. 29/2010)

107) *Студија оправданости проглашења туристичког простора „Дивчибаре“*, Национална туристичка развојна корпорација, Београд (2011)

108) Swarbrooke J. (1999): *Sustainable Tourism Management*, CABI Publishing, New York

109) *Tourism and Mountains, A Practical Guide to Managing the Environmental and Social Impacts of Mountain Tours*, United Nations Environment Programme (2007)

110) Тошић Д., Крунић Н. (2002): *Проблеми планинских регија и новија искуства у њиховом третирању,* у Зборнику радова Планина - 2002: раубовање ресурса, одсуство развоја, одлазак становништва, Савез инжењера и техничара Србије и ИАУС, Београд

111) Тошић Д., Крунић Н., Милијић С. (2009): *Истраживање просторне организације мреже насеља Јужног Поморавља у функцији израде просторног плана*, Демографија, књ. VI, Универзитет у Београду Географски факултет, Београд

112) *Туризам во Република Македонија 2008-2012*, Република Македонија, Државен завод за статистика, Скопје (2013)

113) *Туристичка валоризација планине Таре*, Зборник, Географски институт „Јован Цвијић“ САНУ и Спортско-туристички центар Бајина Башта, Београд (2006)

114) *Turistički Master plan za Jahorinu*, Hypo Alpe-Adria Consultants Sarajevo, Sarajevo (2007)

115) UNWTO (2013): *Tourism highlights,* Edition 2013, www.unwto.org

116) Уредба о категоризацији државних путева („Сл. гласник РС“, бр. 105/2013)

117) CEMAT*, 13th European Conference of Ministers Responsible for Regiona/Spatial Planning, Documents of the Conference,* Council of Europe, Strasbourg Cedex (2005)

118) Черовић С. (2009): *Стратегијски менаџмент у туризму*, Универзитет Сингидунум, Факултет за туристички и хотелијерски менаџмент, Београд

119) Шећеров В., Ђорђевић Д. С. (2012): *Законодавни оквир за планирање развоја туризма и његов положај у стратешким документима у Србији,* у Зборнику радова Проблеми и изазови савремене географске науке и наставе, Универзитет у Београду Географски факултет, Београд

120) Шкриванић Г. (1974): *Путеви у средњовековној Србији*, НИП Туристичка штампа, Београд

121) Štangl Šušnjar G. (2013): *Menadžment urbanom sredinom*, Univerzitet u Novom Sadu, Ekonomski fakultet u Subotici, Subotica

122) Walther P., Kohler T., Imbach K., Lutz U., Frey L. (2002): *Mountains of the World - Sustainable Development in Mountain Areas, The Need for Adequate Policies and Instruments*, Mountain Agenda, Centre for Development and Environment (CDE), Institute of Geography, University of Berne, Berne

123) Weaver B. D. (2001): *The Encyclopedia of Ecotourism*, CABI Publishing, New York

124) Weaver D. (2006): *Sustainable tourism: Theory and practice*, Elsevier Butterworth-Heinemann, Oxford

125) WTTC (2013): *Travel & Tourism Economic Impact 2013*, World Travel & Tourism Council, London, www.wttc.org

КОРИШЋЕНА ЛИТЕРАТУРА

1) *Achievements, Challenges, and Lessons Learned*, International Centre for Integrated Mountain Development (ICIMOD), Kathmandu (2006)

2) Бјељац Ж. (2006): *Материјална база туризма на Тари,* у Зборнику радова Туристичка валоризација планине Таре, Географски институт „Јован Цвијић“ САНУ и Спортско-туристички центар Бајина Башта, Београд

3) Василевска Љ. (2006): *Рурални развој у регионалним оквирима*, Задужбина Андрејевић, Београд

4) Виторовић М. (1998): *Боравак у планини зими и лети*, Горска служба спасавања, Станица Београд, Београд

5) Гавриловић Љ, Гавриловић Д. (2002): *Физичко-географске особености и ресурси планинских подручја,* у Зборнику радова Планина - 2002: раубовање ресурса, одсуство развоја, одлазак становништва, Савез инжењера и техничара Србије и ИАУС, Београд

6) Гарача В., Јовановић Г. (2011): *Туристичко уређење простора у правној регулативи Србије*, у Зборнику радова Департмана за географију, туризам и хотелијерство бр. 40, Универзитет у Новом Саду, ПМФ, Департман за географију, туризам и хотелијерство, Нови Сад

7) Гарача В., Јовановић Г., Пејовић Л. (2011): *Критеријуми туристичког уређења простора*, у Зборнику радова Департмана за географију, туризам и хотелијерство бр. 39, Универзитет у Новом Саду, ПМФ, Департман за географију, туризам и хотелијерство, Нови Сад

8) Глибетић Р. (2006): *Стратегија развоја Мокре горе у туристичкој понуди Таре и Златибора,* у Зборнику радова Туристичка валоризација планине Таре, Географски институт „Јован Цвијић“ САНУ и Спортско-туристички центар Бајина Башта, Београд

9) Дабић Д. (2004): *Евалуација прве етапе као део имплементације просторног плана на примеру планинског туристичког подручја*, у Стратешки оквир за одрживи развој Србије, Институт за архитектуру и урбанизам Србије, Београд

10) Dabić D., Mitrović S., Milijić S. (2009): *Strategic planning of the spatial development of sustainable tourism and its limit in Serbia,* International Scientific Conference: Regional Development, Spatial Planning and Strategic Goveranance, Thematic Conference Proceedings Volume 1, IAUS, Belgrade

11) Дабић Д., Митровић С., Милијић С., Крунић Н. (2004): *Жичаре као интегрални део саобраћајне инфраструктуре*, у Зборнику радова Планирање и реализација инфраструктуре, Удружење урбаниста Србије, Београд

12) Драговић Р., Тодоровић М., Станковић С. М. (2011): *Могућности за развој одрживог туризма на Старој Планини*, Гласник Српског географског друштва, свеска XCI - бр. 1, Београд

13) Ђајић Н. (2002): *Значај обновљивих извора енергије у развоју брдско-планинских подручја,* у Зборнику радова Планина - 2002: раубовање ресурса, одсуство развоја, одлазак становништва, Савез инжењера и техничара Србије и ИАУС, Београд

14) Ђорђевић А., Лукић Б. (2012): *Примена ГИС-а у планирању, програмирању и управљању инфраструктурним системима,* у Зборнику радова Проблеми и изазови савремене географске науке и наставе, Универзитет у Београду Географски факултет, Београд

15) Ђорђевић Д. С. (2002): *Планирање и програмирање комуналне инфраструктуре у сеоским насељима*, у Село у новим развојним променама, Удружење урбаниста Србије, Матарушка Бања

16) Ђурић И. (2007): *Просторно – обликовни аспекти етно-градитељства у функцији туризма на Тари*, у Стратешки и методолошки приступ(и) за промоцију туристичког потенцијала српског села, Удружење урбаниста Србије, Београд

17) *European Spatial Development Perspective - Towards Balanced and Sustainable Development of the Territory of the European Union*, European Commission (1999)

18) Žegarac Z. (1995): *Infrastrukturni sistemi u uređivanju gradskog građevinskog zemljišta*, CEP, Beograd

19) Живковић Љ, Миљковић О. (2012): *Значај кластера за развој туризма у Србији,* у Зборнику радова Проблеми и изазови савремене географске науке и наставе, Универзитет у Београду Географски факултет, Београд

20) Ивановић М. (2007): *Savremene karakteristike turizma na Zlatiboru*, časopis Turizam, br. 11, Univerzitet u Novom Sadu, PMF, Departman za geografiju, turizam i hotelijerstvo, Novi Sad

21) Jafari J. (2000): *Encyclopedia of tourism*, Routledge, London

22) Јегдић В., Марковић Д. (2010): *Успостављање међусекторских партнерстава, оквир за јачање конкурентности туризма Србије*, Маркетинг вол. 41, бр. 1, Београд

23) Јовичић Д. (2008): *Стање и перспективе развоја бањског туризма у Србији*, Гласник Српског географског друштва, свеска LXXXVIII - бр. 4, Београд

24) Јовичић Д., Брнков Ј. (2009): *Туристичке атракције – кључни елементи туристичке ресурсне основе*, Гласник Српског географскоr друштва, свеска LXXXIX - бр. 1, Београд

25) Јовичић Д., Илић Т. (2010): *Индикатори одрживог туризма*, Гласник српског географскоr друштва, свеска XC - бр. 1, Београд

26) Јокић В. (2004): *Формирање Географског информационог система (ГИС) за потребе истраживања планинских подручја*, у Стратешки оквир за одрживи развој Србије, Институт за архитектуру и урбанизам Србије, Београд

27) Јосимовић Б., Илић М., Филиповић Д. (2009): *Планирање управљања комуналним отпадом*, Институт за архитектуру и урбанизам Србије, Београд

28) Kelly E.D. (1993.): *Planing, Growth and Public Facilities aprimer for local officials*, APA, Planning Advisory Service, Chikago

29) Kovačević T. (2005): *Mogućnosti iskorišćavanja turističkih potencijala Goča*, časopis Turizam, br. 9, Univerzitet u Novom Sadu, PMF, Departman za geografiju, turizam i hotelijerstvo, Novi Sad

30) Kohler T., Maselli D. (2009): *Mountains and Climate Change - From Understanding to Action*, Centre for Development and Environment (CDE), Institute of Geography, University of Berne, Berne

31) Kohler T., Price M., Lutz U. (2001): *Mountains of the World - Mountains, Energy, and Transport*, Mountain Agenda, Centre for Development and Environment (CDE), Institute of Geography, University of Berne, Berne

32) *Концептуални мастер план Власинско језеро*, Horwath HTL Zagreb, Београд (2007)

33) Kruk E. (2010): *Two Decades of Mountain Tourism in ICIMOD 1989-2010*, International Centre for Integrated Mountain Development (ICIMOD), Kathmandu

34) Kruk E., Hummel J., Banskota K. (2007): *Facilitating Sustainable Mountain Tourism, Volume I – Toolkit*, International Centre for Integrated Mountain Development (ICIMOD), Kathmandu

35) Крунић Н., Милијић С., Шиђанин П. (2006): *Примена ГИС-а у планирању планинских туристичких подручја*, у Управљање одрживим просторним развојем, Посебна издања 50, ИАУС, Београд

36) Leković S. (2006): *Bled – vodeća alpska turistička destinacija*, časopis Turizam, br. 10, Univerzitet u Novom Sadu, PMF, Departman za geografiju, turizam i hotelijerstvo, Novi Sad

37) Lukić B. (2003): *Prioriteti razvoja infrastrukture Srbije,* u Zborniku radova O prioritetima prostornog razvoja Srbije, Francusko-srpski forum za prostorno planiranje i regionalne politike, DATAR, Geografski fakultet, IFU, Palić - Subotica

38) Лукић Б. (2010): *Географски репери развоја инфраструктуре Србије,* у Зборнику радова Територијални аспекти развоја Србије и суседних земаља, Универзитет у Београду Географски факултет, Београд

39) Lukić B., Đorđević D. S. (2004): *Mesto infrastrukture u prostornom planu opštine*, u Zborniku radova Lokalna samouprava u planiranju i uređenju prostora i naselja - stručna pitanja, Asocijacija prostornih planera Srbije, Geografski fakultet Univerziteta u Beogradu - Institut za prostorno planiranje, Beograd

40) Lukić B., Đorđević D. S., Marić M. (2004): *Strategija razvoja saobraćaja, saobraćajnih sistema i ostale infrastrukture opštine,* u Monografiji Strategija razvoja opštine Kosjerić, Geografski fakultet Univerziteta u Beogradu - Institut za prostorno planiranje, SO Kosjerić, Beograd

41) Maksin M., Milijić S. (2010): *Strategic planning for sustainable spatial, landscape and tourism development in Serbia*, SPATIUM, International Review, Octorber 2010, No 23, Belgrade

42) Максин М., Пуцар М., Кораћ М., Милијић С. (2009): *Менаџмент природних и културних ресурса у туризму*, Универзитет Сингидунум, Факултет за туристички и хотелијерски менаџмент, Београд

43) Maksin-Mićić M., Milijić S., Nenković-Riznić M. (2009): *Spatial and environmental planning of sustainable regional development in Serbia*, SPATIUM, International Review, December 2009, No 21, Belgrade

44) Максин-Мићић М., Митровић С. (2002): *О компензацијама на подручјима с природним ресурсима и вредностима*, у Прилог унапређењу теорије и праксе планирања и имплементације, ИАУС, Београд

45) Малобабић Р., Крунић Н. (2004): *Правила уређења јавних путева у планинским подручјима*, у Одрживи просторни, урбани и рурални развој Србије, Институт за архитектуру и урбанизам Србије, Београд

46) *Master plan sa poslovnim planom razvoja turizma Vlasinskog jezera*, Horwath i Horwath Consulting Zagreb, Beograd (2007)

47) *Master plan turističke destinacije Stig - Kučajske planine – Beljanica*, skraćena verzija, Ekonomski fakultet Beograd (2007)

48) *Master plan for sustainable rural tourism development in Serbia,* UN Joint Programme „Sustainable Tourism for Rural Development“ funded by the Spanish MDG Achievement Fund (2011)

49) Мелентијевић М. (2002): *Одрживи развој планинских подручја и проблем вода,* у Зборнику радова Планина - 2002: раубовање ресурса, одсуство развоја, одлазак становништва, Савез инжењера и техничара Србије и ИАУС, Београд

50) Милијић С. (2005): *Стратегија развоја планинских подручја Србије*, докторска дисертација, Географски факултет Универзитета у Београду, Београд

51) Milijić S., Banićević D., Krunić N. (2009): *Strategic evaluation of economic feasibility of mountain tourist region development – Case stady of Stara planina*, SPATIUM, International Review, March 2009, No 19, Belgrade

52) Милијић С., Крунић Н. (2007): *Приступ руралном развоју планинских подручја у просторним плановима посебне намене туристичких регија*, у Тематском зборнику Мултифункционална пољопривреда и рурални развој у Републици Српској, Пољопривредни факултет, Источно Сарајево

53) Милијић С., Крунић Н. (2007): *Усклађивање развоја и заштите у процесу планирања подручја Старе планине,* у Зборнику радова Планска и нормативна заштита простора и животне средине, Асоцијација просторних планера Србије, Београд

54) Милијић С., Крунић Н., Бакић О. (2010): *Туризам у одрживом развоју локалних заједница,* у Зборнику радова Локална самоуправа у планирању и уређењу простора и насеља, Асоцијација просторних планера Србије, Универзитет у Београду Географски факултет, Београд

55) Милијић С., Крунић Н., Ненковић-Ризнић М. (2007): *Развој руралне инфраструктуре у функцији укупне туристичке понуде планинских подручја*, у Стратешки и методолошки приступ(и) за промоцију туристичког потенцијала српског села, Удружење урбаниста Србије, Београд

56) Милошевић С., (2001): *Етнодомаћинство на Калуђерским барама – после двадесет година*, у Село у променама, Удружење урбаниста Србије, Београд

57) Миљковић Б., Алексић В., Кицошев С. (2011): *Туристичко-картографска визуелизација Европског пешачког пута кроз Србију – деонице Е7 на планини Тари*, у Теме вол. 35, бр. 1, Ниш

58) Мирајнић З., Јокић В. (2006): *Преносна електроенергетска мрежа – принципи и мере заштите животне средине*, у Управљање одрживим просторним развојем, Посебна издања 50, ИАУС, Београд

59) Mitrović S. (1990): *Regulativa u primeni prostornih planova kao mogući faktor zaštite prirode sa pregledom ugorženosti teritorije u funkciji turističke eksploatacije*, u Priroda Kopaonika – zaštita i korišćenje, zbornik radova, Institut za turizam PMF, Beograd

60) Митровић С., Дабић Д. (2002): *Одрживи туризам у заштићеним областима на примеру планинских подручја,* у Зборнику радова Планина - 2002: раубовање ресурса, одсуство развоја, одлазак становништва, Савез инжењера и техничара Србије и ИАУС, Београд

61) Митровић С., Милијић С. (2002): *Развојна стратегија у планирању и имплементацији на примеру инвестиционог пројекта Копаоник*, у Прилог унапређењу теорије и праксе планирања и имплементације, ИАУС, Београд

62) Митровић С., Милијић С., Дабић Д. (2002): *Питања од значаја за имплементацију планова одрживог развоја планинских подручја,* у Зборнику радова Планина - 2002:

раубовање ресурса, одсуство развоја, одлазак становништва, Савез инжењера и техничара Србије и ИАУС, Београд

63) Михаљевић Г. (2004): *Финансирање техничке инфраструктуре*, у Планирање и реализација инфраструктуре, Удружење урбаниста Србије, Београд

64) Мосуровић М., Ђуричић А. (2006): *Пропагандно-водичка служба, основе смештаја и врсте туризма на Тари,* у Зборнику радова Туристичка валоризација планине Таре, Географски институт „Јован Цвијић“ САНУ и Спортско-туристички центар Бајина Башта, Београд

65) *Mountain Areas in Europe: Analysis of mountain areas in EU member states, acceding and other European countries*, European Commission contract, Nordic Centre for Spatial development (2004)

66) *Mountain Bike Tourism*, Tourism British Columbia, Tourism business essentials, Vancouver (2008)

67) *Mountain Enterprises for Sustainable Livelihoods*, International Centre for Integrated Mountain Development (ICIMOD), Kathmandu (1999)

68) Ненковић-Ризнић М. (2007): *Модуси елиминације комуналног отпада у сеоским насељима Старе планине – редукција дивљих депонија, рециклажа и прерада отпада*, у Стратешки и методолошки приступ(и) за промоцију туристичког потенцијала српског села, Удружење урбаниста Србије, Београд

69) O`Day K., Neumann L. (1984): *Assessing Infrastructure Needs: The State of Art,* u Perspectives on Urban Infrastructure, National Academy Press, Washington

70) Плавша Ј., Пешта Г. (2006): *Екстремни спортови у туризму Србије*, у Зборнику радова Департмана за географију, туризам и хотелијерство бр. 35, Универзитет у Новом Саду, ПМФ, Департман за географију, туризам и хотелијерство, Нови Сад

71) Плавша Ј., Ромелић Ј., Стојановић В. (2006): *Одрживи развој туризма у Националном парку Тара,* у Зборнику радова Туристичка валоризација планине Таре, Географски институт „Јован Цвијић“ САНУ и Спортско-туристички центар Бајина Башта, Београд

72) *План развоја туризма на Старој планини са прединвестиционом студијом и физичкотехничким карактеристикама скијалишта*, Horwath i Horwath Consulting Zagreb, Београд (2007)

73) *Planning for Sustainability - A Handbook for Water and Wastewater Utilities,* EPA (U.S. Environmental Protection Agency), Seattle (2012)

74) Поповић И. (2006): *Главна просторна обележја „Калуђерског“ рејона за одмор и рекреацију на Тари,* у Зборнику радова Туристичка валоризација планине Таре, Географски институт „Јован Цвијић“ САНУ и Спортско-туристички центар Бајина Башта, Београд

75) Поповић В., Николић М. (2004): *Интегрални развој планинских подручја Србије у светлу новијих реформи заједничке руралне политике Европске уније*, у Стратешки оквир за одрживи развој Србије, Институт за архитектуру и урбанизам Србије, Београд

76) *Пословни (мастер) план туристичке дестинације Златибор - Златар,* Универзитет Сингидунум, Факултет за туристички и хотелијерски менаџмент, Београд (2007)

77) *Priroda Kopaonika – zaštita i korišćenje*, zbornik radova, Institut za turizam PMF, Beograd (1990)

78) *Program razvoja turizma v Bohinju 2006 – 2013*, LTO Bohinj, Bohinj (2006)

79) *Пројекат „Планинарење и бициклизам“ - праћење напретка*, Министарство одрживог развоја и туризма, Национална туристичка организација Црне Горе, Конференција за планинарење и бициклизам, Лебане (2011)

80) *Projekti turističkog proizvoda u turističkom regionu Prokletija (Albanski Alpi)*, GTZ, Prishtina (2008)

81) Пуцар М. (2002): *Обновљиви извори енергије као потенцијал и предуслов одрживог развоја планинских подручја у Србији,* у Зборнику радова Планина - 2002: раубовање ресурса, одсуство развоја, одлазак становништва, Савез инжењера и техничара Србије и ИАУС, Београд

82) Пуцар М. (2004): *Приступ планирању и управљању енергијом у планинским подручјима Србије – пут ка одрживом развоју*, у Стратешки оквир за одрживи развој Србије, Институт за архитектуру и урбанизам Србије, Београд

83) Ранисављевић М. (2011): *Позиционирање Војне установе „Тара“ на планини Тари у туристичкој понуди Србије*, Глобус вол. 42, бр. 36, Београд

84) *Rural infrastructure feasibility and costing study for the Stara planina Mt. Nature park, Final Report,*World Bank, IAUS, Belgrade (2007)

85) Sicroff S., Alos E., Shresta R. (2003): *Independet Backpacker Tourism: Key to Sustainable Development in Remote Mountain Destinations*, u Landscapes of Diversity: Indigenuos Knowledge, Sustainable Livelihoods and Resource Governance in Montane Mainland Southeast Asia, Lijiang, China

86) Смерке З. (1989): *Планинарство и алпинизам*, Планинарски савез Хрватске, Загреб

87) Станковић С. М. (1987): *Приоритетне туристичке регије Србије*, Дела бр. 4, Одељак за географију Филозофског факултета Универзитета у Љубљани, Љубљана

88) Станковић С. М. (2002): *Потенцијали планина у функцији туризма*, Гласник Српског географског друштва, свеска LXXXII - бр. 2, Београд

89) Станковић С. М. (2003): *Животна средина, туризам и просторно планирање*, Гласник Српског географског друштва, свеска LXXXIII - бр. 2, Београд

90) Станковић С. М. (2005): *Бањски и планински туризам Србије*, Зборник радова Географског факултета Универзитета у Београду, св. LIII, Београд

91) Станковић С. М., Ћирковић С. (2004): *Туристичка валоризација и одрживи развој планина Србије*, у Одрживи просторни, урбани и рурални развој Србије, Институт за архитектуру и урбанизам Србије, Београд

92) Стефановић В. (2010): *Екстремни спортови као део туристичке понуде Србије*, Зборник радова Географског факултета Универзитета у Београду, св. LVIII, Београд

93) *Strategy for sustainable rural tourism development in Serbia*, UN Joint Programme „Sustainable Tourism for Rural Development“ funded by the Spanish MDG Achievement Fund (2011)

94) *Стратегија развоја општине Косијерић*, Географски факултет Универзитета у Београду, Београд (2004)

95) *Стратегија развоја туризма у Црној Гори до 2020. године*, Министарство туризма и заштите животне средине Црне Горе, Подгорица (2008)

96) *Стратешки оквир за развој одрживог туризма у сјеверном и централном дијелу Црне Горе*, Програм за развој Уједињених Нација - Канцеларија у Подгорици, Подгорица (2004)

97) *Sustainable Tourism Management Planning in Biosphere Reserves - A methodology guide*, Ecological Tourism in Europe and UNESCO MaB, Bonn (2007)

98) Терзић М. (2006): *Перспективе развоја спортског туризма на Тари,* у Зборнику радова Туристичка валоризација планине Таре, Географски институт „Јован Цвијић“ САНУ и Спортско-туристички центар Бајина Башта, Београд

99) Тодоровић М., Штетић С. (2009): *Рурални туризам*, Универзитет у Београду Географски факултет, Београд

100) UNWTO (2012): *Tourism highlights,* Edition 2012, www.unwto.org

101) Fennelland D. A., Dowling R. K. (2003): *Ecotourism Policy and Planning*, CABI Publishing, Cambridge

102) *Hiking&Biking, Priručnik za razvoj planinarenja i biciklizma u Crnoj Gori*, Ministarstvo turizma Crne Gore, GTZ, Podgorica (2010)

103) Hoermann B. et al. (2010): *Integrated Value Chain Development as a Tool for Poverty Alleviation in Rural Mountain Areas*, International Centre for Integrated Mountain Development (ICIMOD), Kathmandu

104) Horvat B. (1999): *Turizam u sociokulturološkoj perspektivi*, Mikrorad, Zagreb

105) *Climate Change and Tourism – Responding to Global Challenges*, World Tourism Organization and the United Nations Environment Programme, Madrid (2008)

106) Čerović S., Petrović P. (2006): *Utvrđivanje prioriteta razvoja turizma Srbije*, časopis Turizam, br. 10, Univerzitet u Novom Sadu, PMF, Departman za geografiju, turizam i hotelijerstvo, Novi Sad

107) Шећеров В. (2008): *Планирање просторног развоја туризма на примеру Просторног плана општине Суботица*, Гласник Српског географског друштва, свеска LXXXVIII - бр. 3, Београд

108) Шећеров В. (2012): *Стартешко планирање града*, Универзитет у Београду Географски факултет, Асоцијација просторних планера Србије, Београд

109) Шуљагић С. (2010): *Допринос туризма развоју региона Златибор*, Политичка ревија бр. 1/2010, Београд

110) Weber S., Mikačić V. (2000): *Osnove turizma*, Školska knjiga, Zagreb

РЕФЕРЕНТНИ ИНТЕРНЕТ САЈТОВИ

www.adriatravel.me
www.airportpristina.com
www.alfadivingteam.com
www.alpine-club.org.uk
www.autoportal.rs
www.beg.aero
www.bergfex.at
www.bfs.admin.ch
www.bgtourinfo.net
www.bjelasnica.ba
www.bjelolasica.hr
www.bluebookski.com
www.borovets-bg.com
www.brasovtravelguide.ro
www.brasovtravelguide.ro
www.brusonline.com
www.bulgariaski.com
www.cdlbgd.rs
www.cdm.me
www.chamonix.com
www.cograilway.com
www.congress-schladming.at
www.divcibare.rs
www.dlhe.rs
www.duboko.rs
www.dusanov-zakonik.com
www.ekapija.ba
www.eko-fisvlasic.ba
www.eps.rs
www.famousscientists.org
www.flickr.com
www.fs.usda.gov
www.galicica.org.mk
www.genex.co.rs
www.gornergratbahn.ch
www.grid3.rs
www.gss.rs
www.gutenberg.org
www.hotelitara.rs
www.infokop.net
www.infokv.com
www.insee.fr
www.jpstaraplanina.rs
www.knjazevac.org.rs
www.mediaportal.rs
www.mkresort.com
www.neighbors.denverpost.com
www.nis-airport.com
www.nparkovi.me
www.npkopaonik.com
www.npkozara.com
www.npmavrovo.org.mk
www.np-plitvicka-jezera.hr
www.nps.gov
www.np-sjeverni-velebit.hr
www.npsutjeska.net
www.nptara.rs
www.nsi.bg
www.oc-jahorina.com
www.paklenica.hr
www.panacomp.net
www.panoramio.com
www.panparks.org
www.parcnational-vanoise.fr
www.parkprirodemokragora.org
www.parlament.gov.rs
www.pirin.bg
www.planplus.rs
www.poianabrasov.com
www.pointsdactu.org
www.politika.rs
www.politikin-zabavnik.rs.
www.ponikve.ls.rs
www.pp-medvednica.hr
www.rapp.gov.rs
www.ribolov-nautika.com
www.rigi.ch
www.rilanationalpark.bg
www.risnjak.hr
www.romaniaturistica.ro
www.rtanj.rs
www.sarajevo-airport.ba
www.saraski.com.mk
www.sarganskaosmica.rs

www.schladming-dachstein.at
www.skiinghistory.org
www.ski-in-romania.com
www.skijalistasrbije.rs
www.skijanje.ba
www.skijanje.hr
www.skijanje.rs
www.skimap.org
www.skischladming.com
www.skp.airports.com.mk
www.snowboarding.rs
www.snow-forecast.com
www.sondrenorheim.com
www.srbija.gov.rs
www.stat.gov.rs
www.swissworld.org
www.tangosix.rs
www.taramarathon.com
www.tara-planina.com
www.terratravel.rs
www.thecog.com
www.theskichannel.com
www.tignes.net
www.tignespace.tignes.net
www.travelgreen.org
www.turizam.privreda.gov.rs
www.unesco.org
www.unwto.org
www.vail.com
www.vail.travel
www.vailbeavercreek2015.com
www.vaileventparking.com
www.vailgov.com
www.valdinet.com
www.valdisere.com
www.veloparkpamporovo.com
www.vipsnowqueentrophy.com
www.visegradturizam.com
www.visitvailvalley.com
www.vs.rs
www.westserbia.org
www.winter.pamporovoresort.com
www.wonderfulromania.ro
www.wttc.org
www.yellowstone.net
www.zagreb-touristinfo.hr
www.zermatt.ch
www.zlatibor.org
www.zlatibor.org.rs
www.zlatibor.rs
www.zoi84.ba

БИОГРАФИЈА АУТОРА

Дејан С. Ђорђевић је рођен 6. октобра 1969. године у Смедеревској Паланци, где је завршио основну и средњу школу. Студирао је на Географском факултету Универзитета у Београду, смер за Просторно планирање од 1991. до 1995. године када завршава студије са просечном оценом 9,20 и оценом 10 за дипломски рад *„Финансирање комуналних делатности“*. Након завршених последипломских студија на Географском факултету – смер Истраживање и планирање простора, одбранио је 2002. године магистарску тезу под насловом *„Улога комуналних система у просторном уређењу насеља у општини Смедеревска Паланка“*.

Живи у Смедеревској Паланци, где је у *Дирекцији за урбанизам, изградњу и грађевинско земљиште* радио од 1996. до 2011. године, од када је запослен у *Јавном предузећу за управљање инфраструктурним системима „Паланка“*. Поред професионалног ангажовања на пословима просторног и урбанистичког планирања и планирања и програмирања инфраструктуре који се односе на подручје општине Смедеревска Паланка, учествовао је као сарадник на изради већег броја просторних и урбанистичких планова као и програма и пројеката развоја инфраструктуре за друга подручја на територији Србије. Члан је Асоцијације просторних планера Србије, Удружења урбаниста Србије и Инжењерске коморе Србије са лиценцама одговорног планера и одговорног урбанисте.

Самостално или у коауторству објавио је 18 радова са тематиком која се превасходно односи на планирање и програмирање развоја инфраструктуре, затим просторно и урбанистичко планирање, регионални развој и сл. Учествовао је у раду и организацији више међународних и домаћих научно-стручних скупова са наведеном тематиком. Од 2003. године повремено држи предавања по позиву на Географском факултету на студијском програму Просторно планирање.

Учесник је више стотина планинарских акција у Србији и иностранству, члан Планинарског савеза Србије и Планинарског савеза Словеније и има звање *Врхунског спортисте националног разреда* додељено од Спортског савеза Србије за успон на врх *„Сток Кангри“* висок 6.153 m н.в. (Хималаји, Индија, септембар 2009. године).

Прилог 1.

Изјава о ауторству

Потписани-а мр Дејан С. Ђорђевић

број уписа _____

Изјављујем

да је докторска дисертација под насловом

УЛОГА И ЗНАЧАЈ ПЛАНИРАЊА ИНФРАСТРУКТУРЕ У РАЗВОЈУ ПЛАНИНСКОГ ТУРИЗМА У СРБИЈИ

- резултат сопственог истраживачког рада,
- да предложена дисертација у целини ни у деловима није била предложена за добијање било које дипломе према студијским програмима других високошколских установа,
- да су резултати коректно наведени и
- да нисам кршио/ла ауторска права и користио интелектуалну својину других лица.

Потпис докторанда

У Београду, 09.07.2014. године

_____

Прилог 2.

Изјава о истоветности штампане и електронске верзије докторског рада

Име и презиме аутора Дејан Ђорђевић

Број уписа

Студијски програм ПРОСТОРНО ПЛАНИРАЊЕ

Наслов рада УЛОГА И ЗНАЧАЈ ПЛАНИРАЊА ИНФРАСТРУКТУРЕ У РАЗВОЈУ ПЛАНИНСКОГ ТУРИЗМА У СРБИЈИ

Ментори проф. др Велимир Шећеров и проф. др Мирољуб Милинчић

Потписани мр Дејан С. Ђорђевић

изјављујем да је штампана верзија мог докторског рада истоветна електронској верзији коју сам предао/ла за објављивање на порталу **Дигиталног репозиторијума Универзитета у Београду.**

Дозвољавам да се објаве моји лични подаци везани за добијање академског звања доктора наука, као што су име и презиме, година и место рођења и датум одбране рада.

Ови лични подаци могу се објавити на мрежним страницама дигиталне библиотеке, у електронском каталогу и у публикацијама Универзитета у Београду.

Потпис докторанда

У Београду, 09.07.2014. године

Ђ. Ђ.

Прилог 3.

Изјава о коришћењу

Овлашћујем Универзитетску библиотеку „Светозар Марковић“ да у Дигитални репозиторијум Универзитета у Београду унесе моју докторску дисертацију под насловом:

УЛОГА И ЗНАЧАЈ ПЛАНИРАЊА ИНФРАСТРУКТУРЕ У РАЗВОЈУ ПЛАНИНСКОГ ТУРИЗМА У СРБИЈИ

која је моје ауторско дело.

Дисертацију са свим прилозима предао/ла сам у електронском формату погодном за трајно архивирање.

Моју докторску дисертацију похрањену у Дигитални репозиторијум Универзитета у Београду могу да користе сви који поштују одредбе садржане у одабраном типу лиценце Креативне заједнице (Creative Commons) за коју сам се одлучио/ла.

1. Ауторство
2. Ауторство - некомерцијално
3. Ауторство – некомерцијално – без прераде
4. Ауторство – некомерцијално – делити под истим условима
5. Ауторство – без прераде
6. Ауторство – делити под истим условима

(Молимо да заокружите само једну од шест понуђених лиценци, кратак опис лиценци дат је на полеђини листа).

Потпис докторанда

У Београду, 09.07.2014. године