

INFRASTRUKTURNI SISTEMI KAO PREDUSLOVI VALORIZACIJE BJELASICE I KOMOVA

Radovan Bakić*

1. Položaj i najvažniji prirodni resursi

U istočnom dijelu Crne Gore, do granice prema Albaniji, pružaju se visoke planine Komovi (Kučki Kom 2.487 m) i Bjelasica (Crna glava 2.139 m). Međusobno su spojene planinskim prevojem Trešnjevik (1.573 m), te u fitogeografskom i zoogeografskom pogledu čine jedinstvenu cjelinu. Na istoku ove se planine pružaju do doline Lima, na sjeveru do Lepešnice, Limove lijeve pritoke, na zapadu do doline Tare, a na jugu do albanske granice.

Gorostasni Komovi, sa 14, i prostrana Bjelasica, sa 8 vrhova iznad 2.000 metara, odlikuju se izvanrednim prirodnim ljepotama, kao što su glečerska jezera (Biogradsko, Pešiča, Šiško, Veliko i Malo Ursulovačko), mnogobrojni glečerski vrhovi u kojima su najčešće locirani katuni stočara, visoki planinski vrhovi, prostrana i bujna pašnjačka bila (Rudo brdo, Bačko brdo, Bač, Patkovića, Vranjak), klisure u dolinama Limovih i Tarinih pritoka, mnogobrojni izvori, raznovrsna flora i fauna, izvanredni tereni za skijaške staze i šumski kompleksi četinarskih, mješovitih i listopadnih šuma. Svi ovi dragulji prirode predstavljaju važne razvojne resurse, a narod je ove dvije planinske ljepotice opjevao u brojnim pjesmama.

Najveći dio planine Bjelasice čini Nacionalni park "Biogradska gora", čiji je poseban biser prirode biogradska prašuma.

U sadašnjem sistemu saobraćajnica, geografski položaj prostora Komova i Bjelasice je, uglavnom, povoljan, pri čemu je on znatno povoljniji za područje Bjelasice. Naime, sjevernim i zapadnim padinama Bjelasice, dolinama Lepešnice i Tare, prolazi željeznička pruga Beograd-Bar (puštena u saobraćaj 1976. godine),

* Prof. dr Radovan Bakić, FILOZOFSKI FAKULTET, YU 81400 Nikšić, D. Bojovića bb.

tako da se do njenih krajnjih padina može efikasno stići (željezničke stanice: Bijelo Polje, Mojkovac i Kolašin), dok je ona od Komova nešto dalja i najbliže su stanice u Kolašinu i postaja u Mateševu. Uporedo sa prugom, pruža se i kontinentalni krak Jadranske magistrale od Crnogorskog primorja za Skoplje, s tim što se u Ribarevini, kod Bijelog Polja, na nju naslanja magistralni putni pravac od Beograda, a kod Mojkovca putni pravci od Pljevalja i Žabljaka, preko Đurđevića Tare i uz Taru. Od Ribarevine, uz dolinu Lima do Ivangrada (30 km) je dio kontinentalnog pravca Jadranske magistrale, a od Ivangrada do Andrijevice (16 km) je regionalni put magistralnih karakteristika. Između Komova i Bjelasice, iz pravca Titograda, preko Lijeve rijeke, Veruše, Mateševa, prevoja Trešnjevik i Andrijevice za Peć, prolazi po značaju magistralni put asfaltnog zastora i slabijih saobraćajno-tehničkih karakteristika (širina 5 m, veliki broj okuka, slaba preglednost i sl.). Od Andrijevice, uz Limovu pritoku Zlorečicu, do sela Konjuha u neposrednom Podkomlju, izgrađen je lokalni put asfaltnog zastora. Prema tome, periferijom ovih planina, izuzev na jugu, gdje je granica prema Albaniji, prolaze važne drumske i željezničke saobraćajnice, koje ih relativno povoljno otvaraju, ali su im unutrašnji prostori ostali izolovani i do njih se može doći samo šumskim i seoskim putevima, kojima su se vjekovima kretali stočari u svojim sezonskim kretanjima od sela do visokih planinskih katuna i pašnjaka i obratno.

2. Ostvarene transformacije

Od Autarijata, ratničkog i stočarskog ilirskog plemena koje je naseljavalo podgorinu Komova i Bjelasice, pa sve do ovovremenih generacija, ove visoke crnogorske planine sačuvala su svoje izuzetne ambijentalne vrijednosti prirodne vrste i njihova valorizacija još uvijek je gotovo sporadična i sastoji se u stočarstvu, šumarstvu, skupljanju ljekovitog i aromatičnog bilja i turizmu. Otuda je i obim dosadašnjih transformacija ovog atraktivnog prostora bio nedovoljan. Ipak, posljednjih decenja te promjene bile su nešto značajnije, kako po periferiji prostora, tako i unutar njega. Po periferiji ovih planina, u dolinama Tare i Lima, pored saobraćajne infrastrukture, razvijala su se i jačala gradska naselja: Bijelo Polje, Ivangrad, Andrijeva, Kolašin i Mojkovac, jačale njihove industrijske, uslužne i druge privredne funkcije, kao i tehnički infrastrukturni sistemi. Industrija ovih gradova, a posebno ona u Ivangradu i Mojkovcu, počela je da emituje u okolni prostor razne štetne materije, čime su oni i njihova bliža okolina ekološki postajali sve složeniji. Pa, ipak, planinska unutrašnjost Bjelasice i Komova i dalje je ostala zdrava i primamljiva ekološka sredina. U unutrašnjosti njihovog prostora obim transformacija bio je neznatan, posebno u području Komova, a ona se sastojala u sljedećem:

a) u izgradnji asfaltnih puteva (Andrijeva-Konjuhe, Mateševo-Trešnjevik-Andrijeva, Ivangrad-Lubnice, do Biogradskog jezera sa magistralnog puta Kolašin-Mojkovac, Kolašin - podnožje Vranjaka) i šumskih puteva (Lubnice-Jelovica-Vranjak, Andrijeva-Gradišnica-podbačke šume, Gradišnica-Rudo brdo-Lisa, Trešnjevik-podkomski katuni, Bare Kraljske-Vranještica-Rečine-Kolašin, Bare Kraljske-Mojanske šume pod Komovina i dr.);

- b) izgradnji turističkih kapaciteta na Biogradskom jezeru na Vranjaku i Jelovici (Bjelasica) i Veruši (podnožje Komova), gdje je izraslo turističko naselje;
- c) eksploataciji šumskih kompleksa bez novih zasada i pojavi manjih klizišta;
- d) ubiranju planinskog voća, ljekovitog i aromatičnog bilja, što se odvijalo stihijski, pa je opstanak nekih biljnih ljekovitih vrsta veoma ugrožen;
- e) transformaciji planinskih katuna u smislu njihovog zamiranja i nestajanja, ali i poboljšanju kvaliteta življenja u onima koji su uspjeli da se održe, i
- f) pojavi vještačkih livada i korišćenju vještačkih đubriva za ostvarivanje većih prinosa na livadama koje se kose, a najčešće su na visinama između 1.200 i 1.500 m n.m.

Prema tome, najvažniji resursi Bjelasice i Komova još uvijek su ostali izvan domena kvalitetnijih transformacija i obimnijeg korišćenja. Međutim, potrebe za njihovom valorizacijom u stalnom su porastu, a osnovni preduslovi za njihovo intenzivnije aktiviranje su u izgradnji kvalitetnih tehničkih infrastrukturnih sistema.

3. Planirani infrastrukturni sistemi u zoni Bjelasice i Komova

Tehnički infrastrukturni sistemi su krvotok svake prostorne cjeline. Oni su determinanta njihovog razvoja i ukupnih transformacija. Po značaju, ipak, najvažniji je saobraćajni sistem. U prostornom planu Crne Gore, poslije izvršene kompleksne analize prirodnih resursa, mogućnosti, pravaca i prioriteta razvoja svake razvojne zone, a time i Crne Gore kao cjeline, definisana je namjena površina i utvrđeni položaji najvažnijih saobraćajnica koje treba graditi u neposrednoj budućnosti. U sklopu toga, za brže transformacije područja Bjelasice i Komova definisan je, između njih i uz njih, budući kontinentalni krak Jadranskog auto-puta pravcem Titograd-Mateševo - tunel kroz Trešnjevnik-Andrijevića - tunel kroz Čakor-Peć-Skoplje i auto-puta Beograd-Crnogorsko primorje na relaciji Andrijevića-Ivanograd-Boljare (selo na granici sa Srbijom) i dalje na sjever za Beograd. Oba ova putna pravca najvišeg ranga direktno će tangirati Komove i Bjelasicu, kao i područje između njih, pa će sa njihovom realizacijom vjerovatno naići neko bolje vrijeme. Osim toga, ovim planom shvaćen je i izvanredan značaj područja Bjelasice, pa je od Kolašina, preko Vranjaka, Jelovice i Lubnica za Ivanograd, predviđena izgradnja drumskog pravca regionalnog značaja i do sada je asfaltirana dionica između Ivanograda i Lubnica (9 km), a radi se i na modernizaciji dionice od Kolašina do Vranjaka blizu Zekove glave (2.017 m) na Bjelasici. Inače, na čitavoj trasi put je probijen i prohodan za šumska vozila. U prostornim planovima opština Ivanograd, Bijelo Polje, Kolašin i Titograd (opština Mojkovac nema prostornog plana, a opština Andrijevića treba da se konstituiše do 30. juna 1991. godine), predviđena je izgradnja i modernizacija više putnih pravaca lokalnog značaja, koji treba kvalitetnije da otvore unutrašnjost Komova i Bjelasice od kojih će najveći značaj imati pravci: Andrijevića-Gradišnica i Trešnjevnik - podnožje Vasojevićkog Koma (2.461 m). Njihova izgradnja imaće prevashodni značaj za aktiviranje turističke zone na Vranjaku, Jelovici, Gradišnici i u podnožju Vasojevićkog Koma, koje su, takođe, utvrđene ovim planovima.

Uporedo sa saobraćajnim sistemom, predviđena je izgradnja elektroprenosnog i PTT sistema, uz izgradnju vodovodnih i kanalizacionih sistema u okviru lokaliteta za razvoj turističko-ugostiteljskih objekata. Svi oni zajedno treba da doprinesu intenzivnijoj transformaciji ovog prostora i turističkoj afirmaciji njegovih prekrasnih planina. S obzirom na izuzetne ambijentalne vrijednosti i činjenicu da je najveći dio Bjelasice u sastavu Nacionalnog parka "Biogradska gora", svu dalju izgradnju treba odvijati po strogim ekološkim kriterijumima. U tom dijelu najveću odgovornost imaju nadležni organi u opštinama i Republici, kao i svi subjekti planiranja i odlučivanja u njima.

ZAKLJUČAK:

Priroda je bila izuzetno darežljiva prema ovom dijelu Crne Gore, u kome su Komovi i Bjelasica njeni biseri bez izuzetka. U dosadašnjem razvoju, njihove vrijednosti nijesu okrnjene, izuzev u njihovim kontaktnim zonama, gdje je došlo do razvoja određenih devastacionih procesa. Njihovi obnovljivi resursi, ne treba da i dalje ostaju izvan domena racionalne valorizacije, a glavni preduslovi sastoje se u neophodnosti izgradnje tehničkih infrastrukturnih sistema u unutrašnjosti prostora obje planine, jer se do njihove periferije i sada može doći relativno povoljnim i efikasnim saobraćajnicama. U tom dijelu prioritetna je izgradnja i modernizacija regionalnih i lokalnih drumskih saobraćajnica, izgradnja elektroprenosnog sistema i sistema PTT veza, kao i dalja izgradnja turističko-ugostiteljskih kapaciteta na najpovoljnijim lokalitetima, kakvi su Vranjak, Jelovica, Gradišnica i podnožje Vasojevičkog Koma.

LITERATURA

1. Dr Radovan Bakić: Prostorna i funkcionalna valorizacija Nacionalnog parka "Biogradska gora" i planine Bjelasice, Stručni skup o NP "Biogradska gora", Kolašin, 1990, u štampi u izdanju CANU.
2. Prostorni plan Crne Gore, RZUP, Titograd, 1986.
3. Prostorni planovi opština: Ivangrad, Bijelo Polje, Kolašin i Titograd, rađeni od 1981-1986. godine u okviru UN projekta "Prostorno planiranje u Crnoj Gori".

SUMMARY

**INFRASTRUCTURAL SYSTEMS AS PRECONDITIONS FOR
EVALUATION OF BJELASICA AND KOMOVI**

High Montenegrin mountains Bjelasica and Komovi are the real pearls of the nature. Their inside is almost isolated. Author proposes technical infrastructural systems which should be developed in order to evaluate these precious stones of nature for general well-being and better life in their peidmont areas.

