

# 13 Turistični pritiski

*Dejan Cigale*

Slovenska Istra je turistično najbolj obiskano območje v Sloveniji. Tako intenzivno razvit turizem je tudi upoštevanja vreden dejavnik okoljskih in družbenih vplivov. Kljub temu ne bi mogli govoriti o pravem množičnem turizmu, kakršnemu smo priča v številnih sredozemskih pokrajinah, tudi v nekaterih bližnjih.

Za turiste sta glavna privlačna naravnogeografska dejavnika morska obala in zmerno sredozemsko podnebje, kar se kaže tudi v rezultatih ankete tujih turistov, ki jo izvaja Statistični urad RS. Tako je več kot 80 % tujih turistov v »obmorskih krajih« kot pomemben ali zelo pomemben motiv za obisk navajalo naravne lepote, podnebne razmere ter možnosti za počitek in sprostitvev (Anketa tujih turistov ..., 2010). Ključnega pomena je tudi ugodna prometna lega oziroma hitra dostopnost s številnih gosto poseljenih in gospodarsko močnih območij. Slovenska Istra, skupaj s sosednjimi pokrajinami Italije in Hrvaške, za precejšen del Srednje Evrope predstavlja najhitreje dostopno območje Sredozemlja. K privlačnosti območja prispevata tudi slikovita, reliefno razgibana pokrajina in sredozemska arhitektura zlasti starih mestnih središč (Piran, Izola, Koper). Te izvirne privlačnosti je nadgradila raznolika turistična ponudba, ki med drugim zajema tudi možnosti za navtični in kongresni turizem, igralništvo in tako dalje.

Z vidika razvoja klasičnega obmorskega turizma je manj ugodno, da prevladuje klifna obala, pa tudi to, da so se na območjih akumulacijskih ravnin zgostile tudi druge človekove dejavnosti, ki niso vedno skladne s turizmom (na primer pomorski tovorni promet). Kljub velikega zanimanju različnih uporabnikov za ta prostor in s tem povezanemu pritisku se je ohranila razmeroma visoka okoljska kakovost območja. O tem pričajo tudi zavarovana območja. V obravnavanih treh občinah imamo tako med drugim dva krajinska parka (Krajinski park Strunjan, Sečoveljske soline) in tri naravne rezervate (Škocjanski zatok, Naravni rezervat Strunjan, Naravni rezervat Strunjan-Stjuža). To predstavlja tudi pomemben potencial z vidika razvoja turizma.

## 13.1 Značilnosti turizma v Slovenski Istri

O za slovenske razmere izrazito nadpovprečnem pomenu turizma na tem območju pričajo statistični podatki o turističnih zmogljivostih in obisku. Glede na to, da so bili do leta 2009 na voljo podatki o turističnih zmogljivostih in obisku tudi na ravni naselij (kar za leto 2010 več ne

velja), bodo za prikaz stanja večinoma uporabljeni podatki za to leto. Poleg tega so ti podatki – za razliko od novejših – tudi povsem primerljivi s podatki za prejšnja leta.

Vse tri občine Slovenske Istre (Koper, Izola in Piran) so imele leta 2009 po podatkih Statističnega urada Republike Slovenije (SURS) 21.669 oziroma 23,7 % vseh turističnih ležišč v državi (91.332 ležišč), prispevale so 20,8 % prihodov turistov (565.434 od 2.722.002) in 24,7 % prenočitev turistov (2.053.188 od 8.302.231), in to na samo 1,9 % površine Slovenije. Tri obalne občine so bile leta 2009 glede na število prenočitev na prvem (Piran), sedmem (Izola) in devetem (Koper) mestu v državi. Na podoben položaj nas opozarjajo tudi podatki po turističnih krajih, kjer je Portorož po številu prenočitev in prihodov turistov na prvem mestu. Predstavljeni podatki še bolj nazorno opozarjajo na nadpovprečen pomen turizma, če jih primerjamo s površino in prebivalstvom. Tako je prišlo leta 2009 na območju treh občin Slovenske Istre 56,4 ležišč na km<sup>2</sup>, kar je bistveno več kot v celotni Sloveniji, kjer je bila ustrezna vrednost 4,5 ležišč na km<sup>2</sup>. V istem letu je bilo na obravnavanem območju zabeleženih 5341,3 prenočitev na km<sup>2</sup>, v Sloveniji pa le 409,5 prenočitev na km<sup>2</sup>. Po prenočitvah na površino vse slovenske občine močno zaostajajo za Piranom in Izolo, k čemur prispeva tudi njuna razmeroma majhna površina, občina Koper pa je bila po tem kazalniku leta 2009 na 17. mestu. Če primerjamo podatke o številu ležišč in prebivalcev, je bilo to razmerje v Sloveniji 4 ležišča na 100 prebivalcev, v teh treh občinah pa bistveno več, in sicer kar 25 ležišč na 100 prebivalcev. Številka je zelo visoka, ni pa ekstremna. Schmidt (2002) tako navaja precej višje vrednosti celo za nekatere regije SKTE 2 (na primer Notio Aigaio, Islas Baleares, Algarve ...). V istem letu (2009) je bilo v teh treh občinah zabeleženih 24,01 nočitev na prebivalca, v Sloveniji pa 4,08 nočitev na prebivalca.

**Preglednica 13.1: Izbrani kazalniki o turizmu za leto 2009.**

	Št. prenočitev	Št. ležišč	Št. prenočitev/ preb.	Št. prenočitev/ km <sup>2</sup>	Št. ležišč/100 preb.	Št. ležišč/ km <sup>2</sup>
Občina Izola	364.917	4148	22,8	12759,3	26	145,0
Občina Koper	342.308	4380	6,6	1100,0	8	14,1
Občina Piran	1.345.963	13141	76,7	30178,5	75	294,6
Slovenska Istra*	2.053.188	21.669	24,0	5341,3	25	56,4
Slovenija	8.302.231	91.332	4,1	409,5	4	4,5

\* Skupni podatki za občine Izola, Koper in Piran.

Vir: Statistični urad RS

Do sedaj predstavljeni podatki dokazujejo izstopajoč turistični pomen območja v slovenskih okvirih. Kljub velikemu obisku pa gre za turistično območje, ki je zanimivo predvsem za turiste z bližnjih območij. O tem priča tudi struktura turističnega obiska glede na nacionalnost turistov. Turistov z bližnjih območij je nadpovprečno veliko (z izrazito izjemo hrvaških turistov), turistov iz bolj oddaljenih držav pa je razmeroma malo. Delež prihodov domačih turistov je višji kot v celotni državi (v Sloveniji leta 2009 38,7 % prihodov domačih turistov, v Slovenski Istri pa kar 47,9 %). V vseh treh občinah predstavljajo slovenski turisti razmeroma najmočnejšo nacionalno skupino turistov. Višji od državnega povprečja je tudi delež Italijanov, Avstrijcev in

Madžarov, nižji pa Nemcev, Hrvatov (izrazito!) in turistov iz večine bolj oddaljenih držav (na primer Združeno kraljestvo, Nizozemska, Francija, Japonska, Češka, Španija ...).

Podoba turizma na tem območju bo bolj popolna, če predstavimo še nekatere druge pomembne značilnosti. Ena izmed njih je nadpovprečna sezonskost turističnega obiska (ki pomeni tudi obdobje nadpovprečno povečanje obremenitev, hkrati pa je neugodna z gospodarskega vidika). Primerjava razmerja med mesecem z največ in mesecem z najmanj prenočitvami v Sloveniji in v treh obalnih občinah pokaže, da je v Slovenski Istri sezonskost bolj izražena kot v celotni državi. V Sloveniji je mesec z največ prenočitvami avgust, enako velja tudi za Slovensko Istro. Mesec z najmanj nočitvami je bil v Sloveniji v letu 2009 november, v Slovenski Istri pa januar. V treh občinah je bilo v letu 2009 razmerje med mesecem z največ in mesecem z najmanj prenočitvami 8,3, v Sloveniji kot celoti pa le 3,5. Če pogledamo posamezne vrste turističnih občin po novi klasifikaciji SURS, je bilo razmerje manj ugodno le še v gorskih občinah (11,5), precej nižje pa v mestnih občinah (2,0), zdraviliških občinah (2,1), Ljubljani (3,7) in »drugih občinah« (4,0). Za vse tri občine skupaj velja, da so v dveh poletnih mesecih na višku sezone leta 2009 zabeležile 41 % vseh prenočitev turistov, ob upoštevanju tudi junija in septembra pa je delež poletne sezone v letnih prenočitvah znašal kar 62 %. Zasedenost turističnih ležišč je razmeroma skromna in je v letnem povprečju za leto 2009 znašala le 30,4 %.

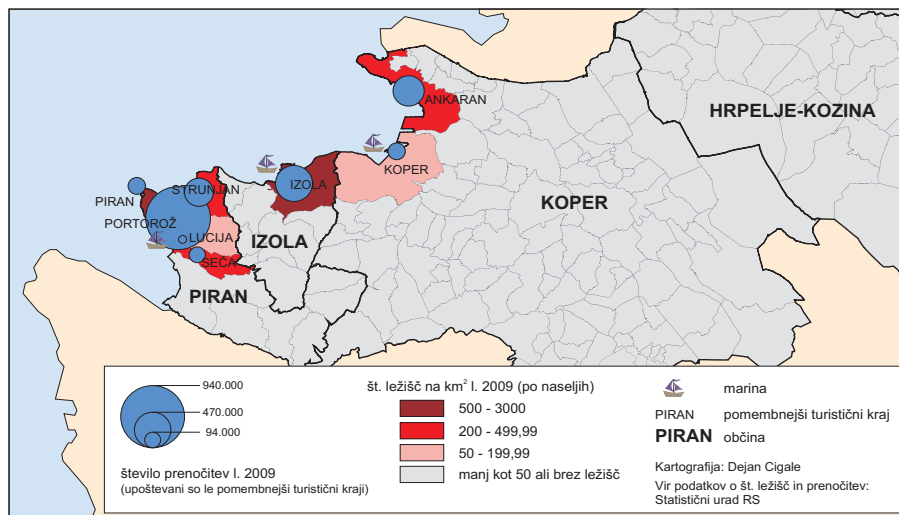
Še ena značilnost turističnega obiska, ki jo kaže omeniti, je tudi povprečna doba bivanja. Ta je v letu 2009 znašala 3,6 dni, kar je nad slovenskim povprečjem (3,1 dni). Daljša je bila v zdraviliških krajih (4,1 dni), povsod drugod pa precej krajša. Kljub za slovenske razmere nadpovprečno dolgemu bivanju turistov pa ti podatki opozarjajo, da je Slovenska Istra le še v omejeni meri cilj »klasičnih« (in daljših) obmorskih počitnic, saj se zelo pomemben del turistov tu zadrži le kratek čas. S tem v zvezi je treba opozoriti tudi na pomembne razlike med posameznimi turističnimi kraji. Tako je bila leta 2009 povprečna doba bivanja v Ankaranu in Strunjanu kar 4,6 dneva, na drugi strani pa v Kopru le 2,6. To govori o drugačni ponudbi in vrsti gostov (s tem so povezani tudi drugačni učinki). Koper namreč obiskujejo predvsem poslovni in drugi turisti z neprostočasnimi motivi, medtem ko Ankaran in Strunjan predvsem obiskovalci, ki preživljajo ob morju svoj dopust oziroma del svojega dopusta.

K dodatnemu obisku tega območja prispevajo tudi številna počitniška bivališča. Po podatkih popisa 2002 je bilo v treh obalnih občinah 2007 stanovanj za počitek in rekreacijo. Občine v Slovenski Istri so sodile med tiste z največ počitniškimi bivališči v Sloveniji, pri čemer je bila občina Piran skoraj čisto pri vrhu (na 3. mestu) s 1058 stanovanji za počitek in rekreacijo, občina Koper je imela 679 takšnih stanovanj, Izola pa 270.

Območje Slovenske Istre je poseljeno bistveno gosteje od slovenskega povprečja, turistični obisk pa prispeva k občasno še bistveno povečanim zgostitvam prebivalstva. Če pogledamo, kako vpliva turizem na povečanje števila oseb (in s tem tudi obremenitev) na tem območju, vidimo, da je bilo leta 2009 5625 dodatnih »prebivalcev« na dan v letnem povprečju samo zaradi turistov, ki na območju prenočujejo in so prijavljeni, kar pa je vseeno bistveno manj od 85.508 stalnih prebivalcev (po stanju 1. 7. 2009). Če upoštevamo oba meseca z največjim

turističnim obiskom (julij, avgust), ustrezna številka presega število 13.000. Treba pa je upoštevati še enodnevne obiskovalce, pa tudi tranzitne in neregistrirane turiste. Jurinčič (2005) je ocenil število slednjih na višku sezone na 11.250 obiskovalcev dnevno (oziroma na polovico registriranih turistov). Na drugi strani pa je treba upoštevati tudi odhod dela stalnih prebivalcev na dopust, kar vpliva na nekoliko manjšo koncentracijo obremenitev.

**Slika 13.1: Turistične prenočitve in ležišča v Slovenski Istri (po naseljih).**



**Preglednica 13.2: Število prenočitev v Slovenski Istri po mesecih leta 2009.**

	Občina Izola	Občina Koper	Občina Piran	Slovenska Istra	Slovenska Istra – št. prenočitev/dan
Januar	2.521	6.081	42.174	50.776	1637,9
Februar	13.013	11.675	47.659	72.347	2583,8
Marec	22.294	8.997	65.311	96.602	3116,2
April	25.453	14.104	101.914	141.471	4715,7
Maj	29.345	21.417	105.088	155.850	5027,4
Junij	40.914	45.675	145.551	232.140	7738,0
Julij	72.581	92.371	251.286	416.238	13427,0
Avgust	75.364	86.130	258.505	419.999	13548,4
September	35.196	31.431	135.176	201.803	6726,8
Oktober	24.731	12.127	86.377	123.235	3975,3
November	14.760	6.611	55.814	77.185	2572,8
December	8.745	5.689	51.108	65.542	2114,3
Skupaj	364.917	342.308	1.345.963	2.053.188	5625,2

Vir: Statistični urad RS.

Predstavljeni podatki o turističnem obisku in turističnih nastanitvenih zmogljivostih v Slovenski Istri le deloma opozorijo na veliko zgostitev turistične dejavnosti, saj se večinoma nanašajo na tri obalne občine v celoti, v resnici pa gre za zgostitev le na razmeroma ozkem obalnem pasu, medtem ko je v zaledju turizem zelo skromno razvit. Tam najdemo predvsem nekaj gostinske ponudbe, nekatere manjše nastanitvene objekte, pohodniške in kolesarske poti ter vinske ceste.

Skoraj ves turistični obisk je osredotočen v obalnih naseljih. O tem nas prepriča že samo primerjava števila prenočitev v vseh treh občinah Slovenske Istre (Izola, Koper, Piran) in števila prenočitev v tistih obalnih naseljih, za katere je objavljaj Statistični urad RS podatke v okviru podatkov o »pomembnejših turističnih krajih« (to so Ankaran, Izola, Koper, Lucija, Piran, Portorož, Seča in Strunjan). V letu 2009 je bilo samo v teh naseljih zabeleženih 2.044.076 prenočitev (od 2.053.188 v vseh treh občinah skupaj), kar pomeni 99,6 % vseh prenočitev, s tem da v objavljenih podatkih niti niso zajeta vsa obalna naselja. To nazorno opozarja, da je z vidika turizma notranjost predvsem prostor tranzita in cilj morebitnih enodnevnih izletov.

**Slika 13.2:** Za Slovensko Istro je značilna velika zgostitev turizma v obalnem pasu. Po prostorski koncentraciji turizma izrazito izstopa Portorož. (foto: D. Ogrin)



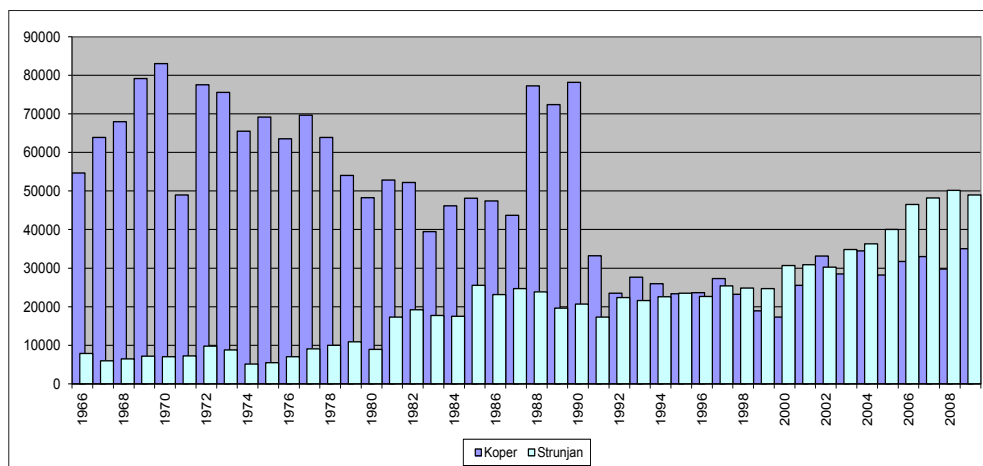
Velika zgostitev turistične dejavnosti v ozkem obalnem pasu je dobro razvidna iz vrednosti nekaterih že uporabljenih kazalnikov za najpomembnejše turistične kraje, saj so vrednosti seveda še bistveno višje kot na ravni občin. Tako je na primer v Portorožu leta 2009 bilo celo 313.933 nočitev na km<sup>2</sup>, v Piranu 127.050 prenočitev na km<sup>2</sup>, v Strunjanu pa 63.696 prenočitev na km<sup>2</sup>. V letnem povprečju to znaša 860 prenočitev na km<sup>2</sup> na dan za Portorož, 348 prenočitev na km<sup>2</sup> na dan za Piran ter 174 prenočitev na km<sup>2</sup> na dan za Strunjan. Pri dru-

gih krajih so vrednosti nižje. Dosedanji trendi in načrti ne kažejo na prihodnje pomembnejše zmanjšanje prostorske koncentracije turizma. Regionalna strategija trajnostnega razvoja turizma Južne Primorske 2006-2012 tako na podlagi pregleda prostorskih planskih aktov v vseh treh občinah ugotavlja, da so tudi novi načrti s področja turizma večinoma osredotočeni na obalni pas (Regionalna strategija trajnostnega ..., 2006).

Stanje, kakršnemu smo priča danes, je rezultat dolgoletnega razvoja turizma, ki se je bolj intenzivno začel razvijati že pred koncem 19. stoletja (glej na primer Vrtačnik Garbas, 2005). Od takrat naprej je na obravnavanem območju turistični obisk postopno naraščal, najbolj izrazito sta ga prekinili obe svetovni vojni, pa tudi osamosvojitve Slovenije. Po letu 1991 se je število prihodov turistov spet začelo povečevati, a potrebno je bilo desetletje, da je bilo doseženo število prihodov turistov iz osemdesetih let 20. stoletja. Ker pa se je v tem obdobju skrajšala povprečna doba bivanja, število prenočitev še danes ni doseglo tistega iz osemdesetih let. (leta 1986 2.469.456 prenočitev, leta 2009 pa le 2.053.144).

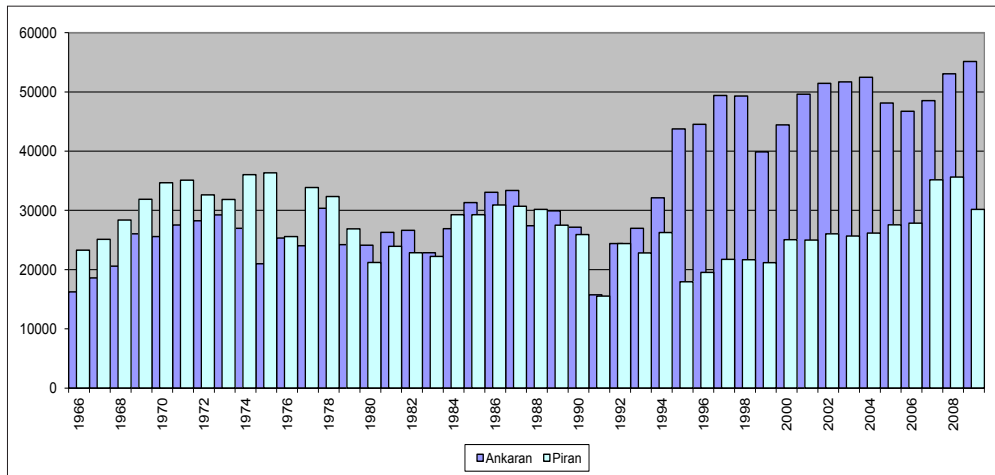
Ta splošna podoba pa skriva precejšnjo notranjo raznolikost. Na eni strani imamo turistične kraje, ki v zadnjega pol stoletja beležijo bolj ali manj stalno rast, čeprav so doživljali tudi obdobja padca obiska (zlasti v času po osamosvojitvi Slovenije), na drugi strani pa tiste, za katere so značilna precejšnja nihanja ali pa celo dolgoročen trend zmanjševanja turističnega obiska. V prvo skupino bi lahko uvrstili kraje, kot so Strunjan, Izola ali Ankaran (Sliki 13.3 in 13.4). Piran je primer turističnega kraja, pri katerem podatki kažejo na dolgoročno stagnacijo oziroma precejšnja nihanja turističnega obiska brez izrazitih trendov. Na drugi strani je Koper primer turističnega kraja, ki ima bistveno manjši turistični obisk, kot ga je imel v času Jugoslavije. Ti podatki posredno opozarjajo tudi na spremembe v vlogi turizma kot dejavnika okoljskih in družbenih obremenitev po posameznih območjih, čeprav samo število turistov seveda le malo pove o dejanski intenzivnosti teh obremenitev.

**Slika 13.3: Število prihodov turistov v Kopru in Strunjanu v obdobju 1966-2009.**



Vir: Statistični urad RS.

Slika 13.4: Število prihodov turistov v Ankaranu in Piranu v obdobju 1966-2009.



Vir: Statistični urad RS.

Če število turistov na obravnavanem območju v splošnem ni višje, kot je bilo že v preteklosti, to po vsej verjetnosti ne velja za število enodnevnik obiskovalcev, saj izboljšane cestne povezave omogočajo lažjo in hitrejšo dostopnost kot nekoč. Tudi povečani obseg prometa (glej podatke o prometu, predstavljene v nadaljevanju) bi govoril takšni domnevi v prid. V zadnjem desetletju narašča tudi število prenočitev turistov v sosednji Istrski županiji, kar ravno tako vpliva na povečan promet.

## 13.2 Turizem in promet

Promet in turizem sta tesno povezana, saj turizma brez prometa ne more biti. Glede na to, da je Slovenska Istra najbolj obiskana slovenska turistična regija, je mogoče pričakovati tudi precejšnje povečanje prometa. Večina (več kot 60 %) tujih turistov pride na to območje z osebnim avtom (Anketa tujih turistov ..., 2010). Domnevati je mogoče, da podobno velja tudi za domače turiste. Obseg cestnega prometa, povezanega s turizmom, je še precej večji, kot bi pričakovali zgolj na podlagi števil o prenočitvah v treh obalnih občinah, saj je treba upoštevati tudi enodnevne obiskovalce in turiste, ki so namenjeni v hrvaško Istro (Istrska županija). Slednja je leta 2009 zabeležila 2.729.618 prihodov in 17.965.984 prenočitev turistov (Statistički ljetopis Republike Hrvatske ..., 2010). Večina jih je potovala čez območje Slovenske Istre. Vse to se kaže v velikih prometnih obremenitvah. Na tem območju so nekateri izmed najbolj prometnih cestnih odsekov v Sloveniji, ki po povprečnem letnem dnevnem prometu (PLDP) zaostajajo le še za ljubljanskim območjem. Izpostavimo lahko odsek Bertoki – Škocjan, kjer PLDP presega 50.000 (52.505 leta 2009; Štetje prometa 2009 ..., 2010).

O ključnem pomenu turizma kot dejavnika, ki povzroča prometne tokove, pričajo že njihove osnovne značilnosti. Podatki o dnevnem številu vozil na državnih cestah, ki jih zbira in objavlja Direkcija RS za ceste (Štetje prometa 2009 ..., 2010), tako kažejo, da se značilnosti prometnih tokov na obravnavanem območju pomembno razlikujejo od tistih na neturističnih območjih. Te značilnosti prometa bodo поблиže predstavljene na primeru števnih mest Seča, mejni prehod Dragonja in izolska obvoznica, in sicer za leto 2009. Ta števna mesta so imela v letu 2009 naslednje vrednosti povprečnega dnevnega prometa: Seča 9.556, Izolska obvoznica 17.985 in mejni prehod Dragonja 7.550. Prevladuje trend naraščanja prometa, ki ga lahko ponazorijo pet let starejši podatki (za leto 2004), ko so bile vrednosti PLDP večinoma nižje: Seča 9.587, Izolska obvoznica 16.636 in mejni prehod Dragonja 5.638.

Podatki kažejo, da je za sezonski potek prometa značilen izrazit poletni višek. Ta je sicer prisoten marsikje po Sloveniji, saj je povezan tudi z ugodnejšimi voznimi razmerami kot v zimskem času, malokje pa je ta višek tako poudarjen kot v Slovenski Istri. Pri tem gre seveda za vpliv dopustniškega turističnega prometa oziroma vpliv glavne turistične sezone. Na vseh števnih mestih sta bila meseca z največ prometa julij in avgust, mesec z najmanjšim povprečnim dnevним prometom pa je bil januar (preglednica 13.3). To se dobro ujema z letnim potekom števila prenočitev v treh občinah, podobna gibanja turističnega obiska pa so značilna tudi za sosednjo Istrsko županijo.

**Preglednica 13.3: Povprečen dnevni promet na izbranih števnih mestih v letu 2009.**

	Seča	Izolska* obvoznica	MP Dragonja
Januar	6.988	6.839	3.499
Februar	7.776	7.652	3.684
Marec	7.776	8.213	4.225
April	9.671	9.325	6.603
Maj	10.342	9.929	8.337
Junij	10.996	10.146	10.532
Julij	12.868	11.843	14.443
Avgust	13.677	11.807	16.827
September	10.557	9.504	9.467
Oktober	8.611	8.302	5.063
November	7.494	7.309	3.890
December	7.209	6.919	3.660
Leto 2009	9.556	8992	7550

\*Opomba: Podatki za eno smer.  
Vir: Štetje prometa 2009 ..., 2010.

Turistični tokovi vplivajo tudi na tedenska gibanja prometa. Dan z največjim povprečnim dnevним prometom je v primeru števnih mest Seča in mejni prehod Dragonja tako sobota



(10.461 oziroma 10.147), na števnem mestu Izolska obvoznica pa petek (10.435). Petek je na številnih cestnih odsekih v državi dan z največjim prometom, tu pa k večjemu prometu prispeva tudi povečana navzočnost turistov, ki si ob koncu tedna privoščijo oddih ob morju. Sobotni višek je posledica tega, da se obsežnemu s turizmom povezanemu prometu pridruži tudi še zmeraj velik obseg neturističnega prometa, ki je v nedeljo precej manjši, zato so tudi vrednosti za nedeljo manjše. V nasprotju s tem sta na območjih, kjer je večina prometa povezanega z dnevnimi migracijami, najmanj prometna dneva sobota in nedelja (Štetje prometa 2009 ..., 2010).

Promet, ki ni povezan s prostočasnimi motivi, ima čez leto manjša nihanja, na kar opozarja primerjava s števnimi mesti na neturističnih območjih (Štetje prometa 2009 ..., 2010). Večja nihanja s turizmom oziroma prostim časom pogojenega prometa so posledica tega, da je promet v precejšnji meri odvisen ne samo od razpoložljivosti prostega časa (dopusti, prosti konci tedna, prazniki), ampak tudi od vremena. Dnevne delovne in študijske migracije, tako kot tudi tovorni promet, pa se odvijajo tudi v primeru slabšega vremena.

Razlike med ekstremnimi vrednostmi dnevnega števila vozil kažejo, da je nihanje prometa med tednom bistveno manjše kot ob koncu tedna. To še bolj pride do izraza, če se izločijo podatki za julij in avgust (ko so značilnosti prometa zaradi viška turistične sezone precej spremenjene) ter za petke (ko že gre za povečan prostočasni promet). Tako je razmerje med absolutnim viškom in nižkom ob dneh med tednom (brez julija in avgusta) bilo na Izolski obvoznici 1,9 (minimum 6.585, maksimum 12.627; podatki za eno smer), v Seči 2,1 (minimum 6.179, maksimum 13.018) in na mejnem prehodu Dragonja 4,4 (minimum 2.837, maksimum 12.592). Ob koncu tedna (spet brez upoštevanja julija in avgusta) je bilo to razmerje na izolski obvoznici 3,1 (minimum 3.986, maksimum 12.554; podatki za eno smer), v Seči 3,1 (minimum 4.528, maksimum 14.017) in na mejnem prehodu Dragonja kar 12,0 (minimum 1.623, maksimum 19.489). Razlika je povsod očitna, a najbolj na mejnem prehodu Dragonja. To tudi opozarja, da v okviru prometa na mejnem prehodu Dragonja še v večji meri prevladuje promet, pogojen s turizmom. Absolutni minimum dnevnega števila vozil je bil ob koncu tedna na vseh treh števnih mestih na isti dan, in sicer 19. decembra leta 2009, ko je na obravnavanem območju snežilo (Meteorološki letopis 2009 ... 2010). Razmerje med prometom med tednom in ob koncu tedna prikazuje preglednica 13.4. Na števnem mestu mejni prehod Dragonja je promet ob koncu tedna celo leto višji kot med tednom, saj čez mejni prehod poteka večji del prometa, ki ima cilj v turističnih krajih v hrvaški Istri. Velik del leta (z izjemo bolj hladnih mesecev) je promet ob koncu tedna višji tudi v Seči in na izolski obvoznici, vendar je v primeru teh dveh števnih mest vloga neturističnega prometa (na primer povezanega z dnevnimi migracijami) pomembnejša, zato so manjše tudi razlike.

Na podlagi predstavljenih podatkov bi bilo tako mogoče zaključiti, da se vplivi turističnega in prostočasnega prometa kažejo med drugim v naslednjem:

- Sezonski potek se razlikuje od tistega na neturističnih območjih v notranjosti države in se ujema s potekom turističnega obiska.
- Za tedenski potek je večinoma značilen višek ob koncu tedna, in sicer v soboto.

- Nihanja s turizmom (prostim časom) povezanega prometa so večja kot pri neturističnem prometu, saj je vpliv vremena (pa tudi razpoložljivosti prostega časa) pomembnejši. To se kaže tudi v večjih razlikah med ekstremnimi vrednostmi.

**Preglednica 13.4: Razmerje med povprečnim dnevno številom vozil ob koncu tedna in med tednom po mesecih v letu 2009.**

	Seča	Mejni prehod Dragonja	Izolska obvoznica
Januar	0,88	1,22	0,86
Februar	0,90	1,24	0,94
Marec	0,98	1,42	0,99
Maj	1,18	1,80	1,01
Junij	1,14	1,63	0,98
Julij	1,22	1,69	1,16
Avgust	1,14	1,54	1,06
September	1,16	1,64	1,02
Oktober	1,00	1,39	0,93
November	0,88	1,28	0,84
December	0,80	0,99	0,78

Opomba: V okviru podatkov za dneve ob koncu tedna so zajeti tudi prazniki.

Vir podatkov: Štetje prometa 2009 ..., 2010.

Z vidika obravnavanja turizma kot vira okoljskih in drugih pritiskov na tem območju pa je predvsem pomembno, kolikšen del pritiskov, katerih vir je cestni promet, je mogoče pripisati turizmu. Za to oceno bi potrebovali podatek o deležu s turizmom pogojenega prometa. Vsaj približno ga je mogoče oceniti s pomočjo že predstavljenih podatkov o dnevno številu vozil. Promet, ki je pogojen s potjo na delo ali po opravkih, se v glavnem odvija tudi v slabšem vremenu in tudi v tistih mesecih, ko so vremenske razmere za turiste le malo privlačne. Obseg tega prometa čez leto je razmeroma stabilen, kar pa ne velja za promet, pogojen s turističnimi potovanji. Januarja je prenočitev turistov najmanj in s turizmom povezani cestni promet ima le zelo skromen obseg. Število nočitev na dan oziroma povprečno dnevno število turistov je 1.638, kar pomeni samo 1,9 % števila stalnih prebivalcev. Tudi enodnevni prostočasni obisk je skromen, podobno pa velja tudi za tranzitni promet turistov, namenjenih v hrvaško Istro. S povečevanjem turističnega obiska se povečuje tudi cestni promet. Potemtakem bi lahko upoštevali kot s turizmom pogojen promet tisti, ki presega povprečen dnevni promet v mesecu z najmanj prometa (to je januar). Na ta način je bila dobljena vsaj približna ocena deleža prometa, ki ga povzroči turizem. Ločeno so bili analizirani podatki za promet med tednom in za promet ob koncu tedna. Tako dobljeni deleži s turizmom pogojenega prometa po števnih mestih so bili naslednji: Seča 29 %, mejni prehod Dragonja 57 % in izolska obvoznica 27 %.

Podatki torej potrjujejo, da turizem pomembno prispeva k obremenitvam cestnega omrežja na območju Slovenske Istre. S cestnim prometom povezan problem pa je tudi pomanjkanje

parkirnih mest. Ob višku sezone je tako sredi desetletja primanjkovalo približno 6.175 mest (Jurinčič, 2009), ta številka pa se je do danes zmanjšala, saj se je povečalo število parkirnih mest zlasti v Piranu. Kljub temu je občasna preobremenjenost parkirnih prostorov problem, ki je moteč tako za domačine kot turiste.

Čeprav ima osebni avtomobilski promet izrazito prevladujočo vlogo, ni mogoče zanemariti javnega cestnega in železniškega prometa, ki bi lahko imela pomembno vlogo tudi kot način dostopa in prevoza za tiste turiste, ki na dopustu ne želijo ali ne morejo uporabljati osebnega avtomobila. Žal je mogoče ugotoviti, da so povezave javnega avtobusnega in železniškega prometa z notranjostjo slabe (približno 10 avtobusnih oziroma približno 5 železniških povezav z Ljubljano dnevno), pa tudi lokalni javni promet za turiste ni posebej privlačen. Na slabo razvit javni potniški promet med drugim opozarja tudi Regionalna strategija trajnostnega razvoja Južne Primorske (2006). Takšno stanje na področju javnega prometa še stopnjuje probleme velikih cestnih obremenitev.

Posebej je treba omeniti vodni (pomorski) promet, ki je v precejšnji meri tudi pogojen s prostočasnimi oziroma turističnimi potrebami. V letu 2009 je bilo v treh slovenskih pristaniščih (Koper, Izola, Piran) 882 potniških ladij. Skupno število potnikov je bilo 77.778. Največ potnikov se je v tem letu (2009) vkrcalo in izkrcalo v pristanišču Piran, in sicer 33.618 (43,2 % vseh potnikov, ki so se vkrcali ali izkrcali v naših pristaniščih), le malenkost manj v pristanišču Koper (31.931 ali 41,1 %), v pristanišču Izola pa 12.229 (15,7 %). Na splošno v zadnjih letih število potnikov narašča (na primer leta 2000 je bilo 37.654 potnikov, leta 2005 pa 35.343). Tudi za pomorski potniški promet so značilna izrazita sezonska nihanja (višek v poletnih mesecih).

**Preglednica 13.5: Število plovil s privezom v morju v slovenskih marinah po državi plovila leta 2009.**

Država	Število	%
Slovenija	1.812	33,8
Italija	1.706	31,8
Nemčija	662	12,3
Avstrija	584	10,9
druge države	601	11,2
Skupaj	5.365	100

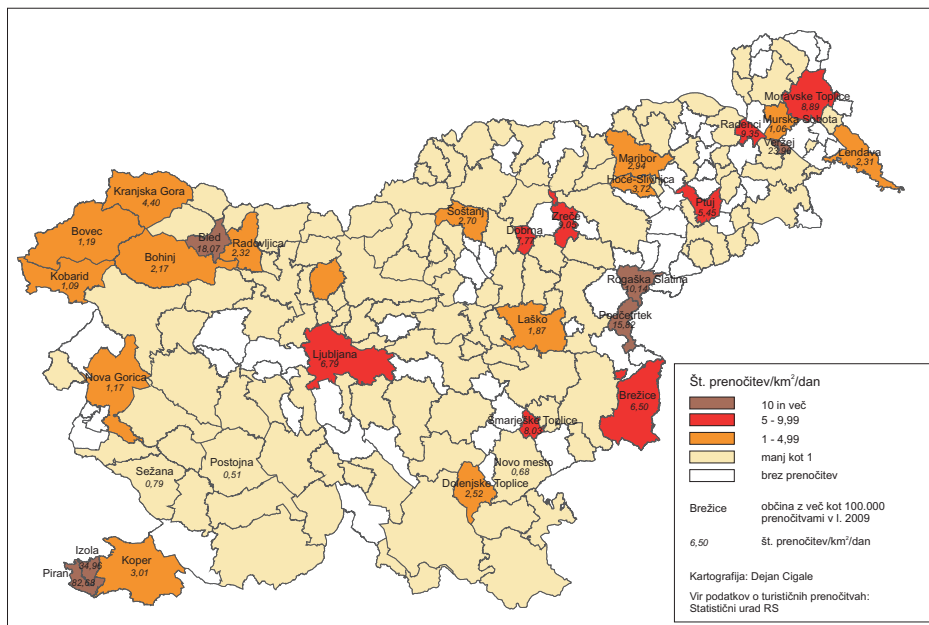
Vir: Statistični urad RS.

Na slovenski obali so tudi tri marine, in sicer v Portorožu (oziroma Luciji), Izoli in Kopru s skupno površino akvatorija 183.000 m<sup>2</sup>. Skupna površina prostora na kopnem, ki je bila namenjena shranjevanju plovil, je znašala 36.300 m<sup>2</sup>, od tega je bilo pokritih prostorov 3.200 m<sup>2</sup>. Vse tri slovenske marine (Portorož, Izola, Koper) so v letu 2009 po podatkih SURS skupaj imele na razpolago 1.365 privezov v vodi. Če upoštevamo še priveze na kopnem in še Jahtni center Izola, je bilo skupno število precej večje, in sicer 2.100 (Jurinčič, 2005, 76). Pri tem je bila na prvem mestu marina Portorož (s 650 privezi v morju, prostorom za 300 plovil na kopnem in še

dvema halama, namenjenima hrambi plovil), sledita ji marina Izola (700 privezov) in marina Koper (70 privezov v morju, 30 mest za plovila na kopnem).

Vplivno območje slovenskih marin je razmeroma majhno in se ujema z območjem, od koder pride v Slovenijo in Slovensko Istro tudi največ turistov. Je pa koncentracija še bolj izrazita, saj je bilo v letu 2009 kar 88,8 % vseh plovil s privezom v morju iz samo štirih držav, in sicer Slovenije, Italije, Nemčije in Avstrije.

**Slika 13.5: Število prenočitev na km<sup>2</sup> na dan po slovenskih občinah v letu 2009.**



### 13.3 Turizem in okoljski pritiski

Do sedaj predstavljeni podatki o turizmu na območju Slovenske Istre govorijo o njegovi nadpovprečni vlogi, saj nikjer drugje v Sloveniji (slika 13.5) nimamo opravka s takšno zgoščenostjo turističnega obiska, hkrati pa opozarjajo tudi na obseg z njim povezanih pritiskov. O tem, kolikšno je povečanje obremenitev, povezanih s turizmom, si je mogoče ustvariti vsaj približno sliko, če upoštevamo število turističnih prenočitev, upoštevati pa je treba tudi, da je v številnih slovenskih obmorskih krajih zelo povečan obisk tranzitnih in enodnevnih gostov, katerih število je sicer nemogoče natančno oceniti. Pri tem najbolj izstopajo vrednosti v času poletnega viška turističnega obiska, a tudi v letošnjem povprečju te vrednosti niso zanemarljive.

Precej pozornosti je že bilo namenjene cestnemu prometu. Velik obseg cestnega prometa nujno vpliva na povečano intenziteto njegovih vplivov, ki se kažejo zlasti v učinkih na kakovost zraka. Zaradi poletnega viška prometa tudi z njim povezane obremenitve okolja dosežejo takrat izrazit višek, kar je neugodno tudi zato, ker so takrat najugodnejše vremenske razmere za tvorbo fotokemičnega smoga. Tudi na območjih, ki imajo v povprečju le zmerne prometne obremenitve, lahko te občasno dosežejo zelo visoke vrednosti. Zaradi tega bi lahko pričakovali tudi obdobja visoke koncentracije s prometom povezanih onesnaževal, vendar je razpoložljivih podatkov le malo. Podatki ARSO (Kakovost zraka v Sloveniji ..., 2010) govorijo o tem, da so bile v Kopru v letu 2009 trikrat presežene opozorilne vrednosti ozona ( $O_3$ ) in kar dvainšestdesetkrat ciljne vrednosti ozona, pri delcih PM10 pa je bila dvakrat presežena mejna vrednost. Stanje torej ni povsem ustrezno, vendar so s turizmom povezani prometni tokovi le eden izmed vplivnih dejavnikov.

Na kakovost voda vplivajo različni dejavniki, pri tem pa je pomembna tudi vloga pomorskega prometa. Na kakovost morske vode vpliva s turizmom povezan pomorski promet le v omejeni meri, saj imamo v precej večji meri opravka s tovornim prometom. V letu 2008 je bilo tako v slovenskih pristaniščih 81,9 % tovornih in le 18,1 % potniških ladij (Pregled razvoja pristaniškega prometa ..., 2010). Kot navaja tudi Poročilo o okolju v Sloveniji 2009 (2010), je obalno in teritorialno morje v slabem kemijskem stanju zaradi preseganja okoljskega standarda kakovosti za tributilkositrove spojine, ki se uporabljajo kot premazi za zaščito ladij proti obraščanju, pa tudi v industriji. Uporaba teh spojin za premaze ladij je v EU od leta 2003 prepovedana, od leta 2008 pa je tudi prepovedan vstop v pristanišča EU vsem ladjam, ki uporabljajo te premaze.

Okoljski problem predstavlja tudi sidranje plovil na zavarovanih območjih – naravnih rezervatih – kar ogroža občutljive morske habitate (Poročilo o okolju v Sloveniji ..., 2010). K temu prispeva tudi to, da so zmogljivosti marin in komunalnih privezov pogosto presežene, zato enodnevni navtični gosti svoja plovila sidrajo tudi na prepovedanih mestih (Jurinčič, 2009, 158). Z navtičnim turizmom se lahko povezujejo tudi drugi negativni okoljski vplivi. Tako izgradnja marin povzroči tehnicizacijo ozkega obalnega pasu in morja; pri pretakanju goriva ali pri menjavi olja in raznih popravilih v servisno-mehaničnih delavnicah v marini lahko iztekajo v morje večje ali manjše količine nafte in naftnih derivatov; zaradi navtičnega turizma lahko prihaja do povečanega bakteriološkega onesnaženja morja s fekalno-sanitarnimi vodami in snovmi; povečano je obremenjevanje lokalnega kanalizacijskega omrežja; povečano je onesnaževanje morja z različnimi mehanskimi odpadki; s čiščenjem in nego čolnov lahko dospejo v vodo sestavine čistil, umetne snovi ali kovine; pojavlja se lahko nedovoljen športni ribolov (Sušnik, 1995; Jeršič in sodelavci, 1997) ... Omeniti pa je treba, da slovenske marine namenjajo veliko pozornosti odnosu do okolja, o čemer priča tudi to, da sta bili v letu 2011 marini Portorož in Izola prejemnici Modre zastave, prva že sedemnajstič, druga pa dvanajstič (Modra zastava 2011). Zato je mogoče domnevati, da je precejšen del omenjenih učinkov prisoten le v manjši meri.

Z vidika nadaljnega razvoja turizma in tudi preživljanja prostega časa domačinov je pomembno, da je kakovost kopalnih voda na morskih kopališčih dobra (Kakovost kopalnih voda ..., 2010), čeprav so analize v preteklosti opozarjale na občasno poslabšano kakovost (Jurinčič, 2005). Omeniti kaže še, da je na obali na številnih kopališčih v poletnih mesecih navzočih veliko kopalcev, ki s celodnevним bivanjem pomenijo upoštevanja vreden pritisk na okolje, nekateri pa za seboj puščajo tudi odpadke (Poročilo o okolju v Sloveniji ..., 2010).

Zelo pomembna je vloga turizma kot porabnika vode, zato se je treba ustaviti tudi pri vprašanju preskrbe z vodo, saj gre za eno tistih slovenskih območij, kjer so lastni vodni viri najmanj izdatni. Pitna voda na obalnem območju prihaja iz Rižanskega, Kraškega in Istrskega vodovoda. Rižanski vodovod kot najpomembnejši vir (71 %) v poletnih mesecih ne omogoča zadostne oskrbe celotnega vodovodnega sistema. Takrat se izrazito poveča poraba vode, kar je posledica večje porabe v gospodinjstvih in kmetijstvu, predvsem pa večjega števila turistov (Poročilo o okolju v Sloveniji ..., 2010).

***Slika 13.6: Z navtičnim turizmom je povezanih več negativnih okoljskih vplivov, od onesnaževanja morja z različnimi snovmi in sidranja plovil v zavarovanih območjih, do tehnizacije obale in morja zaradi izgradnje marin. Na sliki je marina v Izoli. (foto: D. Ogrin)***



O pomenu posameznih vplivov turizma govorijo tudi rezultati analize nosilne zmogljivosti (Jurinčič, 2009). Analiza je pokazala, da je bila presežena nosilna zmogljivost pri naslednjih kazalnikih (Jurinčič, 2009, 157): odvajanje in čiščenje odpadne vode, cestni promet, parkirna mesta, marine in komunalni privezi ter letalski promet. Najšibkejši kazalnik je odvajanje in čiščenje odpadne vode. Sedanje zmogljivosti zadoščajo za največ 18.000 turistov. Niti z načrtovano dograditvijo manjkajočega omrežja za odvajanje in čiščenje odpadnih voda

zmogljivosti na višku sezone ne bodo zadoščale sedanjemu maksimalnemu številu turistov, če poleg registriranih upoštevamo še neregistrirane.

## 13.4 Odnos domačinov in turistov do razvoja turizma in njegovih učinkov

Predstavljeni podatki opozarjajo, da je treba upoštevati turizem kot enega izmed pomembnih virov pritiskov na okolje, vendar pa ne gre pozabiti, da turizem povzroča tudi različne socialne učinke. V zvezi z obojem pa je pomembno tudi, kako te vplive vidijo tako domačini kot turisti. Vpogled v to nam omogočajo nekatere anketne raziskave. O splošnem odnosu prebivalcev do turizma pričajo rezultati, ki jih predstavlja Jurinčič (2009). Ti rezultati kažejo, da obstajajo razlike med posameznimi kraji. Tako so zlasti v Portorožu in Izoli prebivalci turizmu bolj naklonjeni kot ne, na drugi strani pa z rahlo odklonilnim mnenjem do učinkov turizma odstopajo v Piranu, kar avtor povezuje s prometnimi in drugimi težavami z okoljem, ki so – med drugim – plod večjega turističnega obiska in posebne lege starega mestnega jedra na ozkem polotoku. Najpomembnejši vplivi turizma so ugodni ekonomski učinki (zlasti delovna mesta), ki jim sledijo družbeni vplivi. Zaradi turizma je več možnosti za družabno in kulturno življenje, podobno velja za opremljenost z objekti za rekreacijo. Na drugi strani odgovori kažejo tudi na visoko občutljivost domačinov za kakovost bivalnega okolja, saj so hrup in nemir, obremenjenost cest in onesnaženost okolja tisti negativni vplivi turizma na okolje, ki jih najbolj motijo. Zelo pogoste so tudi pritožbe nad visokimi cenami storitev in blaga (Jurinčič, 2009, 151-152).

O mnenju ne samo domačinov, ampak tudi turistov o vplivih turizma na okolje govorijo rezultati raziskave, ki je bila izvedena v Izoli in Portorožu in je predstavljala del širše zasnovane raziskave (Cigale, 2009), v katero so bili vključeni tudi drugi slovenski turistični kraji. Tudi ta raziskava kaže, da domačini vplive turizma na kakovost okolja v njihovem kraju vrednotijo dokaj pozitivno. V obeh primerih je bila takšnega mnenja več kot polovica anketiranih domačinov (preglednica 13. 6). Še dosti bolj pozitivno je bilo mnenje turistov. V skladu s tem so bili odgovori tistih anketirancev, ki so menili, da so vplivi turizma na kakovost okolja v kraju negativni, v izraziti manjšini.

**Preglednica 13.6: Mnenje domačinov in turistov o vplivih turizma in rekreacije na kakovost okolja v kraju (deleži odgovorov v %).**

	Izola		Portorož	
	Domačini	Turisti	Domačini	Turisti
Ne vplivata	23,1	9,5	21,3	23,3
Vpliv je pozitiven	57,7	81	53,2	67,4
Vpliv je negativen	19,2	9,5	25,5	9,3

Vir: Cigale, 2009.

Tudi v primeru te raziskave pa je mogoče ugotoviti, da so domačini nekatere negativne vplive na okolje imeli za dovolj pomembne (preglednica 13.7). Tako je bilo več kot 80 % anketiranih domačinov v obeh naseljih mnenja, da so vplivi turizma na prometno gnečo in probleme, povezane s parkiranjem, veliki. Več kot polovica jih je menilo, da so veliki tudi vplivi na večjo gnečo zaradi številnih obiskovalcev ter na povečano hrupno obremenjenost kraja, ostale vplive pa so vrednotili kot manj pomembne. Negativne vplive so opažali tudi turisti, a spet se je pokazalo, da v splošnem vplive turizma vrednotijo bolj pozitivno kot domačini.

**Preglednica 13.7: Delež (v %) anketiranih domačinov in turistov, ki so določeni vpliv turizma na kakovost okolja v kraju ocenjevali kot velik.**

	Izola		Portorož	
	Domačini	Turisti	Domačini	Turisti
Večja gneča zaradi številnih obiskovalcev	57,7	38,1	42,6	43,2
Boljša urejenost kraja	38,5	57,1	34,8	45,5
Izguba tradicionalne arhitekturne podobe kraja	11,5	4,8	23,4	20,5
Povečanje količin trdnih odpadkov	42,3	33,3	38,3	27,9
Vpliv na vodne vire (odplake ...)	30,8	47,6	36,2	25
Povečana hrupna obremenjenost kraja	57,7	33,3	46,8	45,5
Prometna gneča, problem parkiranja	84,6	71,4	85,1	68,2

Vir: Cigale, 2009.

V anketo so bila vključena tudi vprašanja o tem, kako turizem vpliva na okolico turističnih krajev. Tako domačini kot turisti so tudi te vplive večinoma ocenili kot pozitivne. Kljub temu je dobra polovica domačinov nekatere vplive turizma ocenjevala kot velike, in sicer odmetavanje smeti v naravi, prometno obremenjevanje (vključno s parkiranjem v naravi) ter povečano hrupno obremenjenost. Turisti so ponovno v primerjavi z domačini tovrstne vplive ocenjevali kot manj pomembne.

## 13.5 Ocena vplivov turizma v Slovenski Istri

Predstavljeni podatki pričajo o nadpovprečni turistični obremenjenosti obalnega pasu Slovenske Istre, ki je večja kot kjerkoli drugje v Sloveniji, kljub temu pa ni mogoče govoriti o pokrajini, degradirani zaradi turizma, saj se je ohranila precejšnja okoljska in bivalna kakovost. Poleg tega turizem ni prevladujoči okoljski vplivni dejavnik, čeprav je nedvomno eden pomembnejših. O tem pričajo med drugim ocene o prispevku turizma k prometu, saj ima turizem prevladujočo vlogo pri tem le na delu območja oziroma le na nekaterih prometnicah. Tako je bil delež s turizmom pogojenega prometa na števnem mestu mejni prehod Dragonja ocenjen na 57 %, na izolski obvoznici in v Seči pa le na 27 % oziroma 29 %. K podobnemu sklepu nas napeljuje tudi dejstvo, da turisti tudi ob kratkotrajnem višku sezone po svojem številu ne dosegajo domačinov. V letnem povprečju predstavljajo turisti, ki na območju



prenočujejo in so registrirani, le 6,6 % stalnih prebivalcev. Tudi avgusta ta delež znaša komaj 15,8 %. Ne glede na to gre pri Slovenski Istri za tisto slovensko pokrajino, v kateri je turizem v največji meri prisoten kot dejavnik obremenitev pokrajine. Če njegovi vplivi niso vedno zelo opazni ali prevladujoči, je tudi posledica prisotnosti številnih drugih dejavnosti v tem prostoru.

Turizem je potemtakem le ena izmed dejavnosti, ki jih je treba upoštevati, hkrati pa je med najbolj zainteresiranimi za ohranitev ustrezne pokrajinske kakovosti, ki pomeni tudi ohranjanje privlačnosti za obiskovalce.

Največjih pritiskov je deležen ozek obalni pas, ki je za turiste tudi najbolj privlačen. Na to opozarja tudi njegovo intenzivno preoblikovanje v povezavi z razvojem turizma (glej npr. Jeršič, 1990; Vrtačnik Garbas, 2005). Ravno zaradi takšnega stanja (pa tudi njegove izjemnosti v slovenskih okvirih) je še toliko bolj pomembno ohranjati vsaj del tega pasu v prvotnem stanju.

Čeprav naj bi, kot pogosto navajajo, obmorski turizem izgubljal na pomenu, podatki za Slovensko Istro tega ne potrjujejo, saj je vse od osamosvojitve naprej prisotna rast turističnega obiska. Slovenska Istra tako ohranja še naprej velik pomen z vidika želja (tudi slovenskih) turistov, hkrati pa ostaja tudi privlačen bivalni in dinamičen gospodarski prostor.

## Viri in literatura

- Anketa tujih turistov 2009, 2010. Medmrežje: [http://www.stat.si/tema\\_ekonomsko\\_turizem\\_anketa\\_2009.asp](http://www.stat.si/tema_ekonomsko_turizem_anketa_2009.asp) (Citirano 10. 9. 2010).
- Cigale, D., 2009. Zaznavanje turizma in rekreacije kot pritiska na okolje v slovenskih turističnih krajih. GeograFF 5 (Okoljski učinki prometa in turizma v Sloveniji), Znanstvena založba Filozofske fakultete, Ljubljana, str. 166-184.
- Jeršič, M., 1990. Turistična transformacija Portoroža. Primorje: zbornik 15. zborovanja slovenskih geografov, Portorož, 24. - 27. oktobra 1990, Ljubljana, str. 221-231.
- Jeršič, M., Cigale, D., Močivnik, M., 1997. Določitev izhodišč in opredelitev kriterijev za oblikovanje prostorske zasnove območij, objektov in naprav v prostorskih dokumentih. 3. faza: Predlog prostorske zasnove turizma. Raziskovalno poročilo. Ljubljana, Inštitut za geografijo, 80 str.
- Jurinčič, I., 2005. Zmogljivost Koprškega primorja za turizem. Doktorska disertacija. Ljubljana, Filozofska fakulteta, Oddelek za geografijo, 232 str.
- Jurinčič, I., 2009. Nosilna zmogljivost Slovenske Istre za turizem. Fakulteta za turistične študije – Turistica, Portorož, 221 str.
- Kakovost kopalnih voda na naravnih kopalniških in na kopalnih območjih v Sloveniji v letih 2008 in 2009, 2010. Medmrežje: <http://www.arso.gov.si/vode/kopalne%20vode/poro%c4%8dila/> (Citirano 10. 9. 2010).

Kakovost zraka v Sloveniji v letu 2009, 2010. Medmrežje: [http://www.arso.gov.si/zrak/kakovost%20zraka/poro%c4%8dila%20in%20publikacije/kakovost\\_letna.html](http://www.arso.gov.si/zrak/kakovost%20zraka/poro%c4%8dila%20in%20publikacije/kakovost_letna.html) (Citirano 10. 9. 2010).

Meteorološki letopis 2009; Portorož – letališče – dnevne vrednosti meteoroloških spremenljivk, 2010. Medmrežje: <http://www.arso.gov.si/vreme/podnebje/meteorolo%c5%a1ki%20letopis/2009portoroz.pdf> (Citirano 10. 9. 2010).

Modra zastava, 2011. Medmrežje: [http://www.modrazastava.si/index.php?option=com\\_content&view=article&id=14:modra-zastava-2011&catid=1:zadnja-novica](http://www.modrazastava.si/index.php?option=com_content&view=article&id=14:modra-zastava-2011&catid=1:zadnja-novica) (Citirano 15.6.2011).

Poročilo o okolju v Sloveniji 2009, 2010. Medmrežje: <http://www.arso.gov.si/varstvo%20okolja/poro%C4%8Dila/poro%C4%8Dila%20o%20stanju%20okolja%20v%20Sloveniji/> (Citirano 10. 9. 2010).

Pregled razvoja pristaniškega prometa, Slovenija, 1992–2008, 2010. Statistične informacije 9, Transport 1. Medmrežje: <http://www.stat.si/doc/statinf/22-SI-285-1001.pdf> (Citirano 10. 9. 2010).

Regionalna strategija trajnostnega razvoja turizma Južne Primorske 2006-2012: Povzetek strategije, 2006. Medmrežje: <http://www.rrc-kp.si/files/Razvojna%20strategija%20turizma-kon%C4%8Dno%20poro%C4%8Dilo.pdf> (Citirano 10. 9. 2010).

Schmidt, H.W., 2002. Tourism and the environment. Statistics in focus. Industry, Trade and Services. Theme 4 - 40/2002, Luxembourg. 8 str.

Statistički ljetopis Republike Hrvatske 2009, 2010. Medmrežje: [http://www.dzs.hr/Hrv\\_Eng/ljetopis/2009/00-sadrzaj.htm](http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/ljetopis/2009/00-sadrzaj.htm) (Citirano 10. 9. 2010).

Sušnik, M., 1995. Navtični turizem v Sloveniji. Diplomsko delo. Ljubljana, Filozofska fakulteta, Oddelek z geografijo, 182 str.

Štetje prometa 2009. Analiza avtomatskih števecv prometa, 2010. Ljubljana.

Vrtačnik Garbas, K., 2005. Tourism cycle(s) of Portorož – Portorose. Annales, Series historia et sociologia, 15, 1, Koper, str. 39-54.