UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA

MAGISTRSKO DELO

ANALIZA NOSILNIH ZMOGLJIVOSTI IZBRANIH SLOVENSKIH TURISTIČNIH DESTINACIJ

Ljubljana, junij 2019 KLEMEN KRALJ

IZJAVA O AVTORSTVU

Podpisani Klemen Kralj, študent Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, avtor predloženega dela z naslovom Analiza nosilnih zmogljivosti izbranih slovenskih turističnih destinacij, pripravljenega v sodelovanju s svetovalko izr. prof. dr. Ljubico Knežević Cvelbar

IZJAVLJAM

1. da sem predloženo delo pripravil samostojno;

2. da je tiskana oblika predloženega dela istovetna njegovi elektronski obliki;

3. da je besedilo predloženega dela jezikovno korektno in tehnično pripravljeno v skladu z Navodili za izdelavo zaključnih nalog Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, kar pomeni, da sem poskrbel, da so dela in mnenja drugih avtorjev oziroma avtoric, ki jih uporabljam oziroma navajam v besedilu, citirana oziroma povzeta v skladu z Navodili za izdelavo zaključnih nalog Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani;

4. da se zavedam, da je plagiatorstvo – predstavljanje tujih del (v pisni ali grafični obliki) kot mojih lastnih – kaznivo po Kazenskem zakoniku Republike Slovenije;

5. da se zavedam posledic, ki bi jih na osnovi predloženega dela dokazano plagiatorstvo lahko predstavljalo za moj status na Ekonomski fakulteti Univerze v Ljubljani v skladu z relevantnim pravilnikom;

6. da sem pridobil vsa potrebna dovoljenja za uporabo podatkov in avtorskih del v predloženem delu in jih v njem jasno označil;

7. da sem pri pripravi predloženega dela ravnal v skladu z etičnimi načeli in, kjer je to potrebno, za raziskavo pridobil soglasje etične komisije;

8. da soglašam, da se elektronska oblika predloženega dela uporabi za preverjanje podobnosti vsebine z drugimi deli s programsko opremo za preverjanje podobnosti vsebine, ki je povezana s študijskim informacijskim sistemom članice;

9. da na Univerzo v Ljubljani neodplačno, neizključno, prostorsko in časovno neomejeno prenašam pravico shranitve predloženega dela v elektronski obliki, pravico reproduciranja ter pravico dajanja predloženega dela na voljo javnosti na svetovnem spletu preko Repozitorija Univerze v Ljubljani;

10. da hkrati z objavo predloženega dela dovoljujem objavo svojih osebnih podatkov, ki so navedeni v njem in v tej izjavi.

V Ljubljani, 20. 6. 2019 Podpis študenta:_____

KAZALO

UVOD **1**
1 PREKOMERNI TURIZEM **3**
2 NOSILNE ZMOGLJIVOSTI V TURIZMU **5**
2.1 Opredelitev pojma nosilnih zmogljivosti 6
2.2 Opredelitev pojma nosilnih zmogljivosti v turizmu 7
2.3 Uporaba nosilnih zmogljivosti v turizmu 8
2.3.1 Okoljska nosilna zmogljivost 9
2.3.2 Ocenjevanje turističnega okoljskega odtisa 11
2.3.3 Ekonomski modeli 12
2.3.4 Kompleksni modeli 13
2.3.5 Družbena nosilna zmogljivost 15
2.4 Zgodnji načrtovalni modeli za upravljanje 17
2.5 Napredni načrtovalni modeli za upravljanje 20
3 ANALIZA NOSILNIH ZMOGLJIVOSTI **27**
3.1. Ekonomski indikatorji 28
3.1.1 Rast števila turistov 28
3.1.2 Rast števila ležišč v hotelih in podobnih nastanitvenih objektih 30
3.1.3 Rast števila Airbnb ležišč 32
3.1.4 Delež nočitev v dveh najbolj zasedenih mesecih 34
3.2 Družbeni indikatorji 36
3.2.1 Število turistov na prebivalca 37
3.2.2 Delež komentarjev petih najpomembnejših znamenitosti na portalu TripAdvisor 39
3.2.3 Število ležišč v hotelih in podobnih nastanitvenih objektih na prebivalca 41
3.2.4 Število Airbnb ležišč na prebivalca 42
3.3 Okoljski indikatorji 44
3.3.1 Povprečna letna koncentracija delcev PM_{10} 45
3.3.2 Količina zbranih komunalnih odpadkov na prebivalca 45
3.3.3 Število prepeljanih vozil 47
3.4 Politično-civilni indikatorji 49
4 DISKUSIJA **50**
4.1 Alpska Slovenija 50
4.2 Mediteranska Slovenija 51
4.3 Termalna Panonska Slovenija 52
4.4 Osrednja Slovenija ter Ljubljana 53
SKLEP **54**
LITERATURA IN VIRI **56**

KAZALO TABEL

Tabela 1: Primerjava managerskih modelov za upravljanje destinacij na podlagi nosilnih zmogljivosti 20
Tabela 2: Metrike za identifikacijo potencialnih tveganj za prekomerni turizem 23
Tabela 3: Indikatorji diagnostičnega modela antiturizma, preturizma in zelenega turizma 24
Tabela 4: Vodilne destinacije Strategije trajnostne rasti slovenskega turizma 2017–2021 27
Tabela 5: Letna stopnja rasti (v %) števila turističnih prihodov po občinah v obdobju 2013–2018 28
Tabela 6: Letna stopnja rasti (v %) števila ležišč v hotelih in podobnih nastanitvenih objektih po občinah v obdobju 2012–2017 31
Tabela 7: Letna stopnja rasti (v %) števila Airbnb ležišč po občinah v obdobju 2013–2018 33
Tabela 8: Delež nočitev (v %) v dveh najbolj zasedenih mesecih v letu 2018 v primerjavi s celotnim letom 35
Tabela 9: Število prihodov turistov na prebivalca v letu 2018 37
Tabela 10: Delež komentarjev petih najpomembnejših znamenitosti (v %) v primerjavi s komentarji vseh znamenitosti na portalu TripAdvisor 39
Tabela 11: Število ležišč v hotelih in podobnih namestitvenih objektih na prebivalca v letu 2017 41
Tabela 12: Število Airbnb ležišč na prebivalca v letu 2018 43
Tabela 13: Povprečna letna koncentracija delcev PM_{10} v letu 2018 (v $\mu g/m^3$) 45
Tabela 14: Količina zbranih komunalnih odpadkov na prebivalca v letu 2017 45
Tabela 15: Število prepeljanih vozil v letu 2017 48

KAZALO SLIK

Slika 1: Eksponentna in logistična krivulja rasti 7
Slika 2: DPSIR model 15

UVOD

Prekomerni obisk turistov ni nov pojav. Veliko turističnih destinacij se že vrsto let spopada s tem problemom. Najbolj znani primeri evropskih destinacij, ki se srečujejo s prekomernim turizmom so Barcelona, Benetke in Dubrovnik (Christ, 2017). V zadnjih letih se je tudi Slovenija uveljavila na zemljevidu evropskih turističnih destinacij in s tem povečanjem števila turističnih obiskov in nočitev (SURS, 2018d). S prihodom povečanega števila turistov se turistični sektor in lokalno prebivalstvo spopada s problemom prekomernega turizma ter z njim povezanih posledic (Salerno in drugi, 2013). Povečan obseg turistične dejavnosti prinaša veliko pozitivnih posledic: povečan dotok kapitala, povečana zaposlitev lokalnega prebivalstva, razvoj infrastrukture itd. Hkrati prinaša tudi negativne posledice: povečanje onesnaževanja, povečanje kriminala, dvig cen nepremičnin itd. (Mihalič, 2013a; Page & Lawton, 1997; Postma & Schmuecker, 2017). Število turistov narašča hitreje kot kadarkoli prej. Nekateri negativni učinki so vidni že sedaj, na dolgi rok pa je še vedno težko oceniti, kakšne posledice bo imela nadaljnja rast (Russo, 2002). Negativni učinki so vodili v razvoj konceptov trajnostnega in odgovornega turizma. Njun namen je omejitev in preprečitev negativnih učinkov turizma (Mihalič, 2016).

V medijih (Daugul, 2018; Esih, 2017; Fidermuc, 2018; Habič, 2017; Jesenšek, 2017; Kolednik, 2017; Kutin Lednik, 2018; Šetinc, 2018; Šuligoj, 2017) se slovenske destinacije (med njimi predvsem Ljubljana, Bled in Piran) vedno pogosteje omenjajo v člankih o prekomernem turizmu in nasičenosti destinacij s turisti. Prekomerni turizem (lahko) vodi v ironično situacijo, ko nadaljnje povečevanje turizma vodi v uničenje turistične dejavnosti na destinaciji (Mihalič, 2003). Namen moje naloge je, da ocenim stanje nosilnih zmogljivosti na izbranih slovenskih destinacijah. Z analizo bom dobil informacijo o tem, koliko so obremenjene nosilne zmogljivosti posameznih destinacij. S to nalogo bom pripomogel k boljšemu razumevanju problema prekomernega turizma in prekomernega izkoriščanja nosilnih zmogljivosti turističnih destinacij. Z analizo nosilnih zmogljivosti bom lokalnim turističnim organizacijam in turističnim podjetjem, ki delujejo v teh občinah, zagotovil objektivno informacijo o tem, koliko so destinacije obremenjene. Izpostavil bom, kje so potrebni nujni ukrepi za zmanjšanje obremenjenosti in kje so še možnosti za povečanje števila turističnih prihodov ter nočitev.

V prvem poglavju bom raziskal teoretično opredelitev antiturizma in prekomernega turizma. Oba koncepta sta povezana s teorijo nosilnih zmogljivosti. Teoretično ozadje prekomernega turizma bom razložil s pomočjo pregleda obstoječe literature. Uporabljal bom strokovne članke, poročila in raziskave. Temeljno literaturo bom črpal iz objav Sveta za potovanja in turizem ter Svetovne turistične organizacije. Cilj je, da s pregledom literature predstavim zgodovinski razvoj prekomernega turizma. V nadaljevanju bom na podlagi strokovnih člankov opisal trenutno uveljavljene definicije antiturizma in prekomernega turizma.

V drugem poglavju bom predstavil koncept nosilnih zmogljivosti. Nadaljeval bom z opisom osnovnih konceptov, ki so bili uporabljeni na znanstvenih področjih biologije in ekologije. Podal bom pregled prvotnih konceptov nosilnih zmogljivosti in njihove definicije. Nato bom predstavil vpeljavo koncepta nosilnih zmogljivosti na področje turizma. Uporaba nosilnih zmogljivosti se je v turizmu pojavila ob težnji po trajnostnem turizmu. Avtorji so kmalu začeli vpeljevati koncept nosilne zmogljivosti v planiranje trajnostnega turizma. Prve nosilne zmogljivosti so upoštevale le okoljsko nosilno zmogljivost. Ta koncept se je dopolnil z oceno turističnega okoljskega odtisa. Model nosilne zmogljivosti se je potem razširil z vpeljavo ekonomske in družbene nosilne zmogljivosti. Ekonomska nosilna zmogljivost opredeljuje pripravljenost destinacije na obseg turistične dejavnosti glede na njene gospodarske značilnosti in možnosti za rast. Družbena nosilna zmogljivost pa celotnemu konceptu nosilnih zmogljivosti dodaja subjektivnost, saj upošteva mnenja lokalnih prebivalcev in obiskovalcev pri določitvi obremenjenosti nosilnih zmogljivosti. V literaturi se pojavljajo tudi kompleksni modeli, ki so razviti za specifične destinacije, ampak zaradi svoje specifičnosti niso splošno uporabni. Koncept nosilne zmogljivosti tako zajema tri stebre trajnostnega turizma: okoljski, ekonomski in družbeni. Kmalu se je izkazalo, da so statične določitve nosilne zmogljivosti neuporabne, zato so se avtorji lotili razvoja načrtovalnih modelov za upravljanje. S pričetkom v 80. letih 20. stoletja so se do danes razvili različni modeli. V zadnjih petih letih se najbolj uveljavljajo napredni načrtovalni modeli, ki združujejo dognanja nosilnih zmogljivosti, zgodnjih načrtovalnih modelov in prilagodljivost za uporabo na različnih destinacijah. Te napredne načrtovalne modele bom predstavil v zaključku poglavja.

V tretjem poglavju bom izvedel empirično analizo nosilnih zmogljivosti. Analizo bom izvedel na izbranih slovenskih turističnih destinacijah. Ker so modeli določitve statične nosilne zmogljivosti zastareli in za managerske namene neuporabni, bom v svoji magistrski nalogi uporabil modele, ki so namenjeni analizi stanja in oceni obremenjenosti nosilnih zmogljivosti. Za analizo nosilnih zmogljivosti bom uporabil diagnostični model antiturizma, preturizma in zelenega turizma (Knežević Cvelbar in drugi, 2018). Model je narejen specifično za Slovenijo in za izračun uporablja indikatorje, katerih podatki so lažje dostopni. Glede na predloge iz literature (Torres-Delgado & Palomeque, 2014) je bilo glavno vodilo za izbor tega modela dostopnost podatkov in prilagojenost modela slovenskim destinacijam. Podatke za oceno obremenjenosti destinacij bom črpal iz sekundarnih virov, objavljenih na portalu Statističnega urada Republike Slovenije (v nadaljevanju SURS), Agencije Republike Slovenije za okolje (v nadaljevanju ARSO), Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo (v nadaljevanju DRSI), AirDNA, TripAdvisor in iz pregleda splošnih medijskih objav. Analizo bom izvedel za 73 slovenskih občin, ki so v Strategiji trajnostne rasti slovenskega turizma 2017–2021 identificirane kot vodilne destinacije (Mihalič in drugi, 2017). Analizo bom izvedel po posameznih stebrih: ekonomski, družbeni, okoljski in politično-civilni. Z uporabo kvalitativnih in kvantitativnih indikatorjev diagnostičnega modela antiturizma, preturizma in zelenega turizma (Knežević Cvelbar in drugi, 2018) bom predstavil dejansko

stanje na izbranih destinacijah. Ker vsi podatki niso na voljo za vse izbrane destinacije, bodo analize za nekatere občine izvedene le na podlagi razpoložljivih podatkov.

V zadnjem poglavju bom opisal trenutno stanje na izbranih destinacijah glede na dobljene izračune. Trenutno stanje bom predstavil za vse izbrane občine v sklopu štirih makro destinacij: Alpska Slovenija, Mediteranska Slovenija, Termalna Panonska Slovenija in Osrednja Slovenija ter Ljubljana. Z uporabo deskriptivne metode bom nato izpostavil destinacije, ki imajo najbolj obremenjene turistične nosilne zmogljivosti. S tem bom dobil odgovor na raziskovalno vprašanje, katere slovenske turistične destinacije imajo preobremenjene turistične nosilne zmogljivosti.

1 PREKOMERNI TURIZEM

Glavni motivator za razvoj turističnega sektorja je ekonomska blaginja. Destinacije tako v boju za turiste razvijajo nove strategije za privabljanje turistov, ki bi destinaciji prinesli čim večji dotok kapitala ter s tem povezano blaginjo. Slovenija ni nobena izjema, saj tudi destinacije v Sloveniji razvijajo strategije, ki bi rezultirale v čim večjem številu turističnih prihodov in nočitev (Dwyer, Cvelbar, Edwards & Mihalič, 2012). Pri pretirani rasti pa lahko pride do pojava prekomernega turizma. Prekomerni obisk turistov ni nov pojem, saj se s tem veliko turističnih destinacij spopada že vrsto let. Prvi primeri prekomernega turizma so nastali kot posledica masovnega turizma v Sredozemlju (Pigram, 1995). Usmeritev v masovni turizem se je v 80. letih 20. stoletja zdela smiselna, saj ima povečan obseg turistične dejavnosti veliko pozitivnih posledic: povečan dotok kapitala, povečana zaposlitev lokalnega prebivalstva, razvoj infrastrukture itd. (Mihalič, 2002; Russo, 2002).

Kmalu se je izkazalo, da obsežen-masovni turizem presega okoljske in družbene zmogljivosti destinacije (Planina & Mihalič, 2002). Preobremenitev okoljske zmogljivosti pomeni, da se poruši ravnovesje v naravi, ki povzroči spremembe v kakovosti naravnega okolja (Plut, 2005). Družbena zmogljivost je presežena, ko se zniža kakovost turistične ponudbe, ali pa je popolnoma onemogočena zaradi prevelikega turističnega obiska (Mavri, 2018). Zaradi tega se začnejo pojavljati negativne posledice turizma, kot so: povečanje onesnaževanja, povečanje kriminala, dvig cen nepremičnin, nezadovoljstvo lokalnega prebivalstva, prometni zastoji itd. (Page & Lawton, 1997). Presežena okoljska in družbena zmogljivost vodi v odvrnitev turistov, kar vpliva na ekonomsko komponento oziroma zmanjšanje dotoka kapitala zaradi manjšega obiska (Mihalič, 2013b). Prekomerni turizem ima učinke tudi na podobo destinacije. Obiskovalci in lokalno prebivalstvo s širjenjem svojih izkušenj med prijatelji, znanci in širšimi množicami na spletu oblikujejo podobo destinacije (Chen & Šegota, 2015; Chen, Šegota & Golja, 2018).

Če je izkušnja obiskovalcev in lokalnega prebivalstva zaradi prekomernega turizma negativna, se podoba prenatrpane destinacije lahko hitro razširi med potencialnimi obiskovalci. Najbolj znani primeri evropskih destinacij, ki se spopadajo z antiturizmom, so

Barcelona, Benetke in Dubrovnik (Christ, 2017; Coldwell, 2017; Goodwin, 2016). V zadnjih letih se je z vzponom kupne moči srednjega razreda prekomerni turizem začel pojavljati na vse več svetovnih destinacijah (Becker, 2017; Carrell, 2017; Colau, 2014; H., 2017; Kolednik, 2017; S., 2017; Simpson, 2017; UNWTO, 2017). Prekomerni turizem je močno prisoten tudi na tipično sezonskih destinacijah, kjer je sezona definirana glede na dolžino dneva, temperaturo zraka, vode, deževna obdobja itd. (Mihalič & Kaspar, 1996). Te destinacije obišče veliko število turistov v času glavne sezone in tako povzročijo prekomerno obremenitev okolja, družbe in infrastrukture (Mihalič, 2018; Šegota, 2019; Šegota & Mihalič, 2018). V javnosti se kot glavni izziv pojavljata izraza preturizem (ang. overtourism) (UNWTO, 2018) in antiturizem (ang. antitourism) (Coldwell, 2017).

Preturizem ali prekomerni turizem je posledica usmerjenosti v obsežen-masovni turizem, ki presega okoljske in socialno-psihološke zmogljivosti destinacije (Mihalič, 2008). Preturizem je dokaj nov pojem, saj njegova definicija še ni jasno določena in je tudi ni moč najti v Oxfordskem slovarju (Dickinson, 2018a). Prvo omembo je napisal Rafat Ali, izvršni direktor platforme za turizem Skift, v raziskavi islandskega hitro rastočega turističnega sektorja (Rafat, 2016). V času pisanja tega magistrskega dela (junij 2019) je v spletnem slovarju Collins preturizem še vedno le predlog nove besede in je še nepotrjen. Definicija se glasi »pojav, ko se destinacija sooča s prekomernim obiskom turistov in to povzroči netrajnostni razvoj« (Dickinson, 2018b). Komite za transport in turizem Evropskega parlamenta opiše preturizem kot »pojav, ko vpliv turizma v določenem trenutku in na določeni destinaciji preseže fizične, okoljske, družbene, ekonomske in politične zmogljivosti destinacije« (Peeters in drugi, 2018). Preturizem se pojavi, ko gostitelji ali gostje ali domačini opazijo, da se je kvaliteta življenja in doživetij destinacije poslabšala zaradi prevelike količine turistov (ResponsibleTourism, 2018). Do pojava preturizma pride, ko destinacije nimajo prave strategije, kako bi upravljale turistične prihode, ampak jim je glavni cilj le rast števila turističnih prihodov in prenočitev (UNWTO, 2018). Gre za dolgotrajen proces, ki ga na primeru Malte nazorno opiše Boissevain (1996): v 50. letih 20. stoletja so bili turisti le sorodniki, v 60. letih so bili prvi turisti dobrodošli in spoštovani, v 90. letih pa je bilo turistov preveč in pojavili so se prvi konflikti z lokalnim prebivalstvom. Velik problem je celotna masa turistov, saj se ob omejitvi obiskov ene destinacije pritisk le prenese na druge destinacije (Francis, 2018b). Priložnost za povečanje turističnih obiskov se tu pojavi predvsem za manj znane in manj obiskane destinacije. Destinacije, ki niso prekomerno obremenjene s turizmom, lahko izkoristijo priložnost in promovirajo svojo okoljsko neokrnjenost kot glavno prednost pred ostalimi preobremenjenimi destinacijami (Mihalič, 2000). Kljub vsemu medijskemu diskurzu na temo prekomernega turizma v zadnjih 20 letih pa to ni nov pojav, saj so se s tem soočali že načrtovalci nosilnih zmogljivost naravnih okolij v 60. letih 20. stoletja in so na to temo objavili tudi veliko raziskav (Dredge, 2017).

V literaturi je antiturizem nov pojem in se uporablja za opis dveh stanj oziroma pojavov v turistični dejavnosti (Mihalič, 2018). Prva definicija pojma antiturizem pripisuje besedama turizem in turisti negativno konotacijo (Buzard, 1993). Pojem je popularen predvsem med

»backpack-erji«, ki se nimajo za turiste, ampak za popotnike, pod pojmom turizem pa si predstavljajo masovni turizem (Welk, 2004). Smisel potovanja za antituriste je izogibanje množicam, iskanje povezave z naravo, interakcija z domačini ipd. (Miller & Auyong, 1998). Cilj teh pravičnih turistov je iskanje pristnih izkušenj in neodkritih kotičkov destinacije (Robinson, 2015) ter skrb za trajnostno obliko turizma (McWha, Frost, Laing & Best, 2016). Gre za okoljsko zavedne turiste, ki jim je kvaliteta okolja primarnega pomena (Mihalič, 2001).

Druga uporaba pojma antiturizem pa se je razvila v zadnjih dvajsetih letih za opis stanja, ko se pojavijo protesti proti prihodom turistov, ali ko vlada postavi ukrepe za zmanjševanje števila turistov (Goodwin, 2017). Gre za naslednjo stopnjo prekomernega turizma, ko se turistični obisk kljub prekomernemu turizmu še naprej povečuje, kar vodi v formacijo gibanj in aktivnosti proti turizmu in turistom (Kuščer & Mihalič, 2019). Najbolj odmevni protesti so bili pomladi leta 2017 v Barceloni, kjer so prebivalci protestirali proti negativnim ekonomskim, družbenim in okoljskim vplivom, ki jih mestu prinaša masovni turizem (Hughes, 2018). Martín Martin, Guaita Martínez in Salinas Fernández (2018) so raziskovali prav razloge za zavračanje turistov v sicer tradicionalno turističnih destinacijah. Protesti in negativni odzivi so vedno bolj pogosti tudi s strani samih obiskovalcev, ki se iz destinacij vrnejo razočarani zaradi gneče, dolgih čakalnih vrst, skomercializirane izkušnje itd. (Francis, 2018a). V tem primeru gre za kontradiktorno situacijo, saj so turisti sami gonilo za stanje prekomernega turizma (podobno kot vozniki v prometni konici). Prav primer antiturizma jasno pokaže, da so kvaliteta, zadovoljstvo in vedenje turistov med seboj močno povezani (Žabkar, Makovec Brenčič & Dmitrović, 2010). Antiturizem je odraz trenutne netrajnostne prakse v turizmu. Prekomerni obisk vodi v znižano kvaliteto turističnih doživetij, zaradi slabe kvalitete pa so turisti nezadovoljni in v končni fazi nasprotujejo nadaljnji rasti turističnega obiska.

2 NOSILNE ZMOGLJIVOSTI V TURIZMU

Pojem nosilne zmogljivosti v turizmu se je najprej začel uporabljati v Združenih državah Amerike, kjer so se v 60. letih spopadali s prekomernim obiskom narodnih parkov ter so zato poskušali določiti nosilne zmogljivosti za rekreacijo v naravi (McCool & Lime, 2001). V Evropi se je pojem nosilnih zmogljivost v turizmu pojavil v 80. letih 20. stoletja, ko se je z vedno večjo rastjo turizma (predvsem na Mediteranu) pojavila potreba po trajnostnem upravljanju destinacij (Pigram, 1995). Turistična zmogljivost destinacije je opredeljena kot »maksimalno število turistov, ki ga prenese turistično območje« (O'Reilly, 1986, str. 254). Z vidika destinacije in lokalnih prebivalcev je turistična zmogljivost destinacije definirana s tem, koliko turistov želimo in ne s tem, koliko jih lahko maksimalno privabimo. Z vidika turistov pa je turistična zmogljivost definira kot maksimalno število, preden začne število upadati zaradi nezadovoljstva (McCool & Lime, 2001). Da ob dosegu nosilne zmogljivosti ne pride do upada, morajo upravljalci destinacij razmisliti o omejitvi turistov, preusmeritvi

na druge destinacije ali pa razširitvi destinacije, da lahko sprejme več obiskovalcev (Bezzola, 1975).

Prvotni modeli nosilne zmogljivosti vključujejo le okoljsko komponento, kmalu pa so avtorji v nosilne zmogljivosti vključili tudi družbeno komponento (Shelby & Heberlein, 1984). Pri vključitvi družbene komponente pride v oceno nosilne zmogljivosti tudi subjektivnost. Na podlagi mnenj lokalnih prebivalcev in obiskovalcev je namreč nemogoče določiti objektivno nosilno zmogljivost. Tako se vloga upravljalcev destinacije še poveča, modeli za oceno nosilne zmogljivosti pa se razdelijo v fazo objektivnega opisovanja stanja in subjektivnega načrtovanja (Shelby & Heberlein, 1986). S pojavom nujnosti reševanja problema preobsežnega turizma so članice Evropske unije v začetku 90. let pričele sodelovati na področju trajnostnega razvoja v turizmu. Tako je bil leta 1995 evropskim državam, ki so bile članice Evropskega združenja za izobraževanje o turizmu in rekreaciji (v nadaljevanju ATLAS) omogočen dostop do skupne baze znanja o področju (Bramwell, 1997). Po uskladitvi evropskih pogodb za razvoj turizma na območju Evropske unije leta 2007 se je nuja za trajnostni razvoj močno povečala (Estol & Font, 2016). V zadnjih letih se nosilne zmogljivosti omenjajo v diskurzu trajnostnega turizma. Trajnostni turizem temelji na treh stebrih: okoljski, družbeno-kulturni in ekonomski (Mihalič, 2006b). Ravno zaradi tega so v najnovejših modelih nosilne zmogljivosti vključeni vsi trije stebri in sicer kot komponente nosilne zmogljivosti turistične destinacije (Edgell, 2016). V zadnjem desetletju pa se vedno bolj vključuje tudi politično-civilni steber. Slednji predstavlja najpomembnejši faktor, ki omogoča implementacijo trajnostnega turizma v praksi (Mihalič, Šegota, Knežević Cvelbar & Kuščer, 2016).

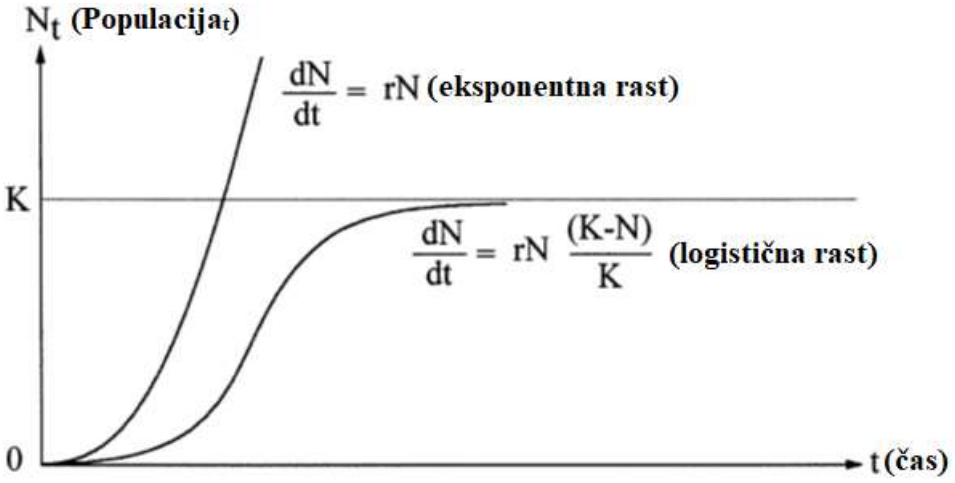
2.1 Opredelitev pojma nosilnih zmogljivosti

Prvo delo na temo nosilnih zmogljivosti je ob koncu 18. stoletja objavil Thomas Robert Malthus, ki je v svojem delu Esej o prebivalstvu in načelo populacije (Malthus, 1798) predstavil teorijo o omejenosti rasti človeške populacije. Svojo teorijo je baziral na opazovanju rasti prebivalstva Združenih držav Amerike v 18. stoletju in ugotovil, da prebivalstvo narašča eksponentno, ponudba hrane pa linearno in tako predstavlja omejitev. Nadgradnjo teorije o eksponentni rasti prebivalstva je predstavil Verhulst (1838), ki je utemeljil enačbo logistične rasti prikazane v enačbi (1):

$$\frac{dN}{dt} = rN\left(\frac{K-N}{K}\right) \tag{1}$$

kjer *N* predstavlja populacijo, *r* stopnjo rasti in *K* nosilno zmogljivost. V tem primeru bi bila Malthusova količina hrane nosilna zmogljivost. Skoraj sto let kasneje sta Pearl in Reed (1920) na podlagi ameriškega cenzusa definirala logistično krivuljo rasti, ki je temeljila na Verhulstovi enačbi in je prikazani na Sliki 1.

Slika 1: Eksponentna in logistična krivulja rasti



Vir: Seidl & Tisdell (1999).

Ta krivulja jasno ponazarja, da rast določene populacije vedno doseže svojo omejitev (nosilno zmogljivost), ki vodi v obraten trend rasti. Na temo nosilnih zmogljivosti je bilo narejenih veliko raziskav na področju biologije in ekologije (glej Hadwen & Palmer, 1922; Hardin, 1986; McLeod, 1997), kjer so raziskovalci opazovali populacije na določenem območju in gibanje velikosti populacij tekom časa. Seidl in Tisdell (1999) sta na podlagi preteklih raziskav ugotovila, da lahko eksogeni naravni vplivi, npr. vpliv mrzlega poletja na populacijo jelenov (Hadwen & Palmer, 1922) in nepredvidljive človeške odločitve, npr. migracije (Hardin, 1986) vplivajo na stopnjo rasti (*r*) in nosilno zmogljivost (*K*). Avtorja kritizirata tudi Malthusovo izbiro le ene omejitve (hrana) heterogene variable (populacije), saj rasti ne omejuje le ena limita. Ker gre za kompleksen pojem, ki ne more podati nominalne rešitve, poudarita, da na dolgi rok ne moremo določiti nosilne zmogljivosti, lahko pa dobimo oceno nosilne zmogljivosti okolja za kratek oziroma srednji rok.

2.2 Opredelitev pojma nosilnih zmogljivosti v turizmu

Definicija trajnostnega turizma se med avtorji razlikuje, Svetovna komisija za okolje in razvoj (WCED) pa ga definira kot »razvoj, ki zadovolji potrebe sedanjosti in hkrati ne ogrozi sposobnosti prihodnjih generacij za zadovoljitev lastnih potreb« (WCED, 1987, str. 43). V skladu z Malthusovo teorijo rasti je torej namen trajnostnega turizma izognitev sledenju logistični krivulji (prevelika rast obiskovalcev), posledično dosegu nosilne zmogljivosti (maksimalnega števila obiskovalcev), čemur sledi trend padanja zaradi prevelikega obiska. V ta namen so raziskovalci začeli uporabljati koncept turistične nosilne zmogljivosti, ki jo Svetovna turistična organizacija (UNWTO, 1999) definira kot »maksimalno število oseb, ki lahko obiščejo destinacijo v danem obdobju, ne da bi to ogrozilo karakteristike lokalnega okolja, ekonomije, družbe in kulture ter da ne zmanjšuje turističnega zadovoljstva«. Tudi avtorja Coccossis in Mexa (2016) potrjujeta potrebo za nadgradnjo prvotne ideje

trajnostnega turizma, kjer je glavna skrb okolje. K temu dodajata še ekonomsko in družbeno okolje. Ob združitvi vseh treh lahko dobimo pravo upravljalno orodje, s katerim se turistična nosilna zmogljivost lahko spreminja – povečuje, znižuje in omejuje. Namen turistične nosilne zmogljivosti tako ni popolna omejitev turizma, ampak postavitev omejitev turističnim obiskom in hkrati obdržati razumno rast (Theobald, 1998). S postavitvijo omejitve turističnim obiskom se zajezi negativne posledice prekomernega turizma. Avtorja Page in Lawton (1997) pri povečanju števila turistov opozarjata na razvoj kriminala. Na podlagi zbranih člankov sta ugotovila, da se s povečanim številom turistov poveča število ropov in manjših kraj, v zadnjih letih pa turistično zelo obiskani kraji predstavljajo možne tarče za teroristične napade. Drugi avtorji (Castellani & Sala, 2012a; Manning, 2001; Patterson, Gulden, Kraev & Cousins, 2004) se pri soočanju z negativnimi posledicami prekomernega turizma osredotočajo predvsem na povečano onesnaženje, povečano obremenitev transportnih poti in uničevanje kulturne in naravne dediščine. Določitev mejnih vrednosti za preprečitev negativnih učinkov se zdi enostavna, toda v praksi se je izkazala za zelo kompleksno (Buckley, 1999). Literatura navaja tri ključne komponente nosilne zmogljivosti, ki sovpadajo s stebri trajnostnega turizma: okolje, družba in gospodarstvo, katerim je v novejši literaturi dodana še politična komponenta (Coccossis, Mexa, Collovini, Parpairis & Konstandoglou, 2001).

2.3 Uporaba nosilnih zmogljivosti v turizmu

Že na samem začetku uporabe nosilnih zmogljivosti v turizmu so se avtorji strinjali, da je nemogoče določiti eno zmogljivost za eno območje (Lime, 1970). Podobno kot za določitev idealne stopnje populacije (živali) na določenem območju so se razvili najbolj osnovni koncepti nosilnih zmogljivosti v turizmu, kot so število turistov glede na površino destinacije, število turistov na število prebivalcev in število turističnih nočitev na število prebivalcev (Seidl & Tisdell, 1999). Manjša nadgradnja teh izračunov je bila okoljska nosilna zmogljivost, ki je pri svojem izračunu uporabljala še vrsto zemljišča in primernost za življenje in pridelavo na tem zemljišču (Jiang, 2009). Ti izračuni so bili preveč znanstveni in za managerske namene preveč eksaktni, zato so raziskovalci kmalu začeli razvijati managersko bolj primerne modele (Lindberg, McCool & Stankey, 1997). McCool in Lime (2001) trdita, da mora biti nosilna zmogljivost jasno definirana na podlagi ciljev (vizije) destinacije, saj le tako lahko omogoči izvedbo strategije za dosego ciljev, problem pa je pri različni interpretaciji ciljev in posledično različni postavitvi nosilnih zmogljivosti. Zaradi tega so se v zadnjih petdesetih letih razvile različne upravljalne metode za destinacijo, ali pa samo za posamezno storitev ali atrakcijo (žičnice na smučiščih, število obiskovalcev muzeja itd.) (Jovicic & Dragin, 2008).

Pri razvoju turizma na destinaciji so zelo pomembni različni dejavniki, ki so lahko eksogeni ali endogeni. Sami upravljalci nimajo velikega vpliva na eksogene dejavnike, vplivajo pa lahko na endogene. Endogeni dejavniki so družba, gospodarstvo in okolje, ki so med seboj povezani. Tako je treba pri razvoju destinacije in njenih nosilnih zmogljivosti upoštevati vse

tri, kar na primer za družbo pomeni, da mora biti pripravljena na povečan obseg turistične dejavnosti. Gospodarstvo mora imeti možnost rasti turističnega sektorja (ne sme biti prevelike dominance drugih gospodarskih sektorjev ali drugih omejitev). Pomembno je okolje ter možnosti za razvoj v okolju, kot je na primer odstotek zavarovanih območij v primerjavi z območji, kjer je dovoljena turistična dejavnost (Patterson in drugi, 2004).

2.3.1 Okoljska nosilna zmogljivost

V okviru turistične nosilne zmogljivosti so se v 70. letih prejšnjega stoletja najprej pojavili modeli za oceno okoljske zmogljivosti (Rajotte, 1978). Prve študije so bile izvedene za občutljiva naravna območja, kot so: naravni parki, rečni ekosistemi in podzemne jame. V turizem se je prenesla metoda ocenjevanja okoljskega vpliva (ang. Environmental impact assessment, v nadaljevanju EIA) (Duffield & Walker, 1984).

Avtorji Rajotte (1978), Duffield in Walker (1984) ter Green in drugi (1989) so za oceno okoljske nosilne zmogljivosti uporabili metodo EIA. Rajotte (1978) je ocenjeval okoljsko zmogljivost majhnih Pacifiških otokov. V raziskavi je podana ocena, do kakšne mere je smiselno razširjati turistično aktivnost. Na eni strani so postavljeni vsi pozitivni učinki povečanega turističnega obiska, na drugi pa vsi negativni, predvsem transport na te odročne otoke, ki predstavlja največjo okoljsko obremenitev. Duffield in Walker (1984) sta svojo raziskavo utemeljila s pomanjkanjem raziskav, ki v turistični sektor prenašajo uporabo EIA metode. V svoji raziskavi predstavita, kako prepoznati ključne dejavnike, ki vplivajo na okolje ter kako nato določiti najbolj škodljive in jih omejiti. Green in drugi (1989) so metodo EIA aplicirali v turistično okolje z uporabo delfi tehnike. Izbrano metodo aplicirajo na destinaciji Salts Mill (Združeno Kraljestvo) ter natančno opišejo metodologijo. V zaključku predstavijo tudi predloge za nadaljnje izboljšave.

Avtorja Lee in Chang (2015) sta analizirala vpliv turistov na kvaliteto rečnega ekosistema reke Zhang-Gang (Tajvan). Z uporabo regresijske analize sta ugotovila, da povečano število turistov negativno vpliva na kvaliteto vode. Da bi preprečila izginjanje rib, sta ocenila, da je nosilna zmogljivost tega območja 3000-3600 obiskovalcev na teden. V Postojnski jami sta Šebela in Turk (2014a) merila vplive obiskovalcev na mikroklimatske pogoje v jami. Zajela sta podatke o spremembi temperature zraka in temperature v sedimentnih bazenih. Ugotovila sta, da ima največji dolgoročni vpliv na spremembo temperature v jami naravni prezračevalni sistem. Druga ugotovitev pa je bila, da je pozimi (v hladnejših mesecih) vpliv obiskovalcev na spremembo temperature precej večji kot v poletnih mesecih. V Predjamski jami sta Šebela in Turk (2014b) merila spremembe temperature, število obiskovalcev ter občasno hitrost vetra. Ugotovila sta, da ima trenutno število obiskovalcev, ki znaša 6000 obiskovalcev letno, zanemarljive učinke na spremembo mikroklimatskih pogojev v jami in da nosilna zmogljivost jame ni preobremenjena. V jami Santana v Braziliji je Lobo (2015) nosilno zmogljivost določil na podlagi dvoletnih meritev temperature zraka, relativne vlažnosti, ogljikovega dioksida in zračnega pritiska. Trenutna nosilna zmogljivost je

postavljena na 297 obiskovalcev na dan, glavne omejitve pa so ena točka vhoda in izhoda, ozke poti ter dolžina jame (480 m odprte za obiskovalce). Avtor se je najprej lotil določitve dolžine obiska, odpiralnega časa in tako predvidel število skupin, ki lahko obiščejo jamo v enem dnevu. Na podlagi prej omenjenih meritev so predvideli, da je optimalna dolžina obiska 30 minut med tednom in 20 minut med vikendi in počitnicami. Tako je nosilna zmogljivost med tednom ocenjena na 336 in med vikendom na 378 obiskovalcev na dan. Te ocene niso maksimalna nosilna zmogljivost, za kar avtor navaja, da jo je nemogoče oceniti, ampak predstavljajo še sprejemljivo nosilno zmogljivost, ki ne povzroča ireverzibilnih učinkov na okolje.

Avtorji Huamantinco Cisneros, Revollo Sarmiento, Delrieux, Piccolo in Perillo (2016) so ocenjevali nosilno zmogljivost obalnega območja in sicer v mestu Monte Hermoso v Argentini. Podatke so zbrali na podlagi zajetih slik s CCTV kamerami, iz katerih so lahko jasno definirali število obiskovalcev na kvadratni meter. Za posamezna območja so na podlagi geografskega informacijskega sistema (Geographic Information System, v nadaljevanju GIS) določili tri primerne nosilne zmogljivosti, in sicer 20 obiskovalcev/100 m^2, 10 obiskovalcev/100 m^2 in 4 obiskovalci/100 m^2. Za razvoj nosilnih zmogljivosti na območju Costa del Sol v Španiji so se Navarro Jurado in drugi (2012) poslužili podobnega pristopa kot avtorji v prej omenjenem mestu Monte Hermoso. Izbrali so 175 indikatorjev za nadzorovanje sprememb destinacije. Glede na pomembnost, možnost kvantitativnih omejitev in primernost uporabe skupaj z GIS so določili 35 indikatorjev. Indikatorji so družbeni (indeksi zadovoljstva prebivalcev, indeks zadovoljstva turistov, turistična potrošnja itd.), ekonomski (letna rast prihodov, najemnina, občinska sredstva itd.) in okoljski (kvaliteta plaže, stabilnost obalnega pasu, bogastvo pokrajine itd.).

Munar (2002) je nosilno zmogljivost določil zelo eksaktno. Analiziral je obalna območja balearskega otoka Menorka. Obalna območja je razdelil na neokrnjena in mestne plaže. Pri obeh je opazoval gostoto obiskovalcev na plaži, na prostoru za rekreacijo na plaži, ob izhodu iz morja ter na parkirišču. Glede na gostoto v petih opazovanih dneh je določil nosilno zmogljivost, ki za mestne plaže znaša 5 m^2/obiskovalca in 15 m^2/obiskovalca za neokrnjene plaže. Pri tem je upošteval tudi površino zaščitenih območij in urbanih območij. Zelo podobno so eksaktno oceno nosilne zmogljivosti za obalno območje Fara na Portugalskem izračunali avtorji Zacarias, Williams in Newton (2011). Upoštevali so parametre, ki jih je uporabil Munar (2002) ter dobili interval nosilne zmogljivosti med 5 in 10 m^2/obiskovalca. Poleg tega so upoštevali tudi vremenske dejavnike (dež, veter, sončni dnevi), ki vplivajo na obiskanost plaže. Tako so te ocene podane za normalen sončen dan, ne more pa se jih aplicirati na letni ravni kot povprečje, saj bi to pomenilo prevelika nihanja (prevelika obiskanost v času glavne poletne sezone, prazne plaže v času deževja – november, december, januar, februar).

2.3.2 Ocenjevanje turističnega okoljskega odtisa

V osemdesetih letih dvajsetega stoletja se je v turizmu pričela poudarjati pomembnost trajnega razvoja (Pigram, 1995). Avtorji so zato začeli pri ocenjevanju nosilne zmogljivosti upoštevati okoljski odtis, ki ga povzročijo turisti. Pogosto je glavni kazalnik okoljskega odtisa ocena ogljičnega odtisa (Cadarso, Gómez, López & Tobarra, 2016). Poleg okoljske komponente večina avtorjev upošteva tudi zmogljivost infrastrukture (Gössling, Hansson, Hörstmeier & Saggel, 2002; Wang in drugi, 2017).

Wang in drugi (2017) so poglobljeno raziskavo izvedli za obalno območje Qingdao na Kitajskem. Identificirali so enaindvajset kontrolnih faktorjev. Najpomembnejši so količina proizvedene odpadne vode, količina živinoreje, emisije amonijaka, rečni pretok in količina sanitarnih odplak. Za teh pet faktorjev so ugotovili, da najbolj vplivajo na onesnaženost in uničenje obalnega pasu, zato so jim postavili nižje stopnje, kot jih trenutno dosegajo. Ocenili so, da so s tem nosilne zmogljivosti presežene in zato predlagali direktne ukrepe za zmanjšanje obremenjenosti nosilnih zmogljivosti. V praksi to pomeni točno določitev števila živinoreje in obiskovalcev, da bodo ti faktorji dosegli želeno znižanje onesnaženosti in uničenja.

Avtorji Chen, Chen, Chang in Hsies (2014) so podali oceno nosilne zmogljivosti v narodnem parku Taroko na Tajvanu. Kot glavni indikator so si izbrali ogljični odtis, ki ga povzročajo obiskovalci. Ocenili so trenutno stanje (zelo dobro, dobro, slabo, zelo slabo) in ogljični odtis na obiskovalca. Nato so na podlagi ocen za povečanje obiska v prihodnosti izračunali, za koliko bi se lahko povečal ogljični odtis za celotni park. Raziskavo zaključijo s predlogom, da se mora zmanjšati ogljični odtis z omejitvijo števila obiskovalcev. Predvidijo, da je maksimalno povečanje 18 % glede na število turistov v 2011, kar pomeni 3.380.351 obiskovalcev in predstavlja kritično nosilno zmogljivost, kjer se stanje parka prevesi v slabo. Še večji obisk bi pomenil nepovratno škodo za park in upad števila obiskovalcev.

Cadarso in drugi (2016) so prav tako analizirali ogljični odtis turistov na destinacijo. K oceni so dodali tudi t. i. celotni ogljični odtis turista, ki zajame tudi ogljični odtis, ki ga povzročijo investicije (gradnja infrastrukture ipd.) potrebne za zadovoljitev turističnega povpraševanja. Ocenjevali so ogljični odtis na turista v Španiji, za katerega so ugotovili, da se je v letu 2007 v primerjavi z letom 1995 skupni ogljični odtis močno povečal, glavni razlog za to pa je transport.

Gössling in drugi (2002) so ocenjevali okoljski odtis na območju Sejšelov. Ugotovili so, da je velika prednost Sejšelov v tem, da privabljajo premožnejše turiste, zaradi katerih ima lokalno prebivalstvo povečan dotok kapitala in veliko virov za obnovo in ohranjanje okolja. Največji problem je, ker otoke večinoma obiskujejo turisti iz oddaljenih destinacij. Letalski transport tako pomeni velik negativen dejavnik, ki pa je potreben, da turisti sploh lahko obiščejo Sejšele. Hkrati so avtorji ugotovili, da pri premožnejših turistih, ki predstavljajo

največji dohodek na turista, to pomeni tudi največje koriščenje resursov na turista. Avtorji predlagajo, da se za trajnostni razvoj turizma otočje raje usmeri v turiste, ki imajo boljše razmerje med prihodki na turista in porabo resursov na turista.

Pojem trajnostni turizem ni namenjen samo naravnim parkom in ogroženim območjem, ampak vsem destinacijam, vključno z mesti. Lin, Li, Li in Xu (2018) so ocenjevali okoljski odtis v mestu Šanghaj. Ugotovili so, da turisti največji okoljski odtis pustijo s transportnimi aktivnostmi, katerim sledijo nakupovalne aktivnosti. Glavna ugotovitev je, da se okoljski odtis turistov kopiči precej hitreje, kot pa se le ta obnavlja. Zaradi tega prihaja do nepovratnih poškodb okolja. Za preprečitev tega pa je nujno potrebna omejitev turističnih aktivnosti.

Zaradi potrebe po izboljšanju metode ocene okoljskega odtisa sta Castellani in Sala (2012b) predlagala vpeljavo teorije življenjskega cikla destinacije. Ugotovila sta, da obstajajo določene korelacije med modelom ocene okoljskega odtisa in teorijo življenjskega cikla destinacije. Predlagata, da se obe metodi uporabita soodvisno. S tem se upravljalcem omogoči bolj objektivno določitev nosilnih zmogljivosti, saj se količina sprejemljivega okoljskega odtisa spreminja glede na stopnjo v življenjskem ciklu destinacije.

2.3.3 Ekonomski modeli

Ekonomski modeli temeljijo na ekonomskih teorijah in teorijo ekonomske rasti (Cerina, 2007; Marsiglio, 2017). Modelom je skupno, da pri oceni nosilne zmogljivosti upoštevajo okoljsko zmogljivost in ekonomsko zmogljivost (ter soodvisnost le teh).

Avtorji Lozano, Gomez in Ray-Maquieira (2008) v svoji raziskavi predstavijo povezavo med teorijo življenjskega cikla destinacije in teorijo ekonomske rasti. V raziskavi prikažejo, da je ne glede na stopnjo življenjskega cikla destinacije prekomeren obisk obratno koreliran s kvaliteto obiska. Za to predlagajo povezavo z ekonomsko teorijo rasti, ki mora pri povečanju povpraševanja povečevati tudi ponudbo. Če je ponudba dosegla svoj vrhunec pa predlagajo, da se destinacije usmeri v izboljšanje ponudbe ter posledično dvig cen, kar bo tudi zmanjšalo povpraševanje.

Stopnje razvoja je v svojem modelu življenjskega cikla turistične destinacije (ang. The tourist area life cycle model, v nadaljevanju TALC) definiral Butler (1980). V tem modelu je razvoj turistične destinacije ponazoril s preprosto S – krivuljo, ki ji sledi turistična destinacija. Model se začne z raziskovanjem, vključenostjo, razvojem, utrditvijo, sledi stagnacija, ki ji lahko sledi preporod (S-krivulja) ali padec (obratna U–krivulja). Ob tem modelu je zelo pomemben tudi tip destinacije, saj bo nekaterim destinacijam (npr. mesta) popularnost naraščala s povečanim obiskom in bodo v fazi rasti, medtem ko bodo druge destinacije (npr. narodni parki) ob povečanem obisku izgubile zanimanje in se bodo znašle v fazi padca. Zelo pomembno vlogo pri naraščanju števila turistov tako igra sinergija, ki lahko ob pravilnem upravljanju omogoči destinaciji precej večjo fizično nosilno zmogljivost

turistov, kot sicer (Cole, 2012). Cole (2009) v svoji raziskavi aplicira logistično krivuljo ponudbe in povpraševanja na turistični sektor ob upoštevanju teorije življenjskega cikla destinacije. Avtor na primerih dokaže, da se različne destinacije tekom življenjskega cikla z vidika ekonomske teorije obnašajo popolnoma različno. Nekatere destinacije sledijo logistični krivulji S–oblike, nekatere imajo dvojni S, spet druge pa so popolnoma kaotične.

2.3.4 Kompleksni modeli

Kompleksni modeli za oceno nosilne zmogljivosti vsebujejo oceno več okolij skupaj: družbeno, naravno in ekonomsko (Patterson in drugi, 2004). Uporabljajo kvantitativno metodologijo. Modeli so kompleksno zamišljeni in vsebujejo indikatorje za več okolij. Glavni cilj je, da upravljalcem ponudijo managersko orodje, ki poveže več različnih okolij, katerim podajo oceno z raznolikimi indikatorji.

Avtorji Zhang, Li, Su in Hu (2017) so raziskovali turistično nosilno zmogljivost zabaviščnih parkov na podlagi različnih kazalnikov. Kot avtorji pred njimi (Aziz, Ariffin, Evin & Omar, 2012; Dong & Siu, 2013) so potrdili, da na dojemanje destinacije vplivajo demografski, psihološki in potovalni faktorji. To pomeni, da destinacijo različno dojemajo obiskovalci različnih starosti, spola in izobrazbe (demografski), navajenosti na čakanje in stres (psihološki) ter glede na način potovanja in sopotniška družba (potovalni faktorji). Nadalje so ugotovili, da na zadovoljstvo lahko močno vpliva destinacija sama. V raziskavi so dokazali, da obiskovalci doživijo destinacijo kot bolj kvalitetno, če ima le ta manj atrakcij, ki so bolj doživljajske, kot pa če ima več atrakcij s povprečno doživljajsko vrednostjo.

Salerno in drugi (2013) so v svoji raziskavi za oceno turističnih nosilnih zmogljivosti v regiji gore Everest združili nosilno zmogljivost družbe in okolja. Za oceno družbene nosilne zmogljivosti so merili zadovoljstvo uporabnikov, vplive na lokalne tradicije in gostoto ljudi na območju, za oceno nosilne zmogljivosti okolja pa so merili sposobnost infrastrukture (kvaliteta vode, dobavljivost elektrike in kanalizacija) za absorpcijo turistov. Pri ocenah so upoštevali rezultate anket in mnenja z lokalnim prebivalstvom, obiskovalci in upravljalci. Ugotovili so, da se nosilna zmogljivost spreminja glede na čas (sezono), prostor (višje ležeči kraji imajo nižjo nosilno zmogljivost kot nižje ležeči zaradi geografskih omejitev) in infrastrukturo, okoljsko zmogljivost pa je možno dvigniti z izboljšanjem infrastrukture za ohranitev okolja. To pozitivno vpliva na izboljšanje zadovoljstva obiskovalcev in lokalnega prebivalstva (torej družbeno zmogljivost), kar skupno pomeni dvig turistične nosilne zmogljivosti. Jasno je tudi vidna korelacija med povečanjem števila obiskovalcev in zmanjšanim zadovoljstvom le teh zaradi prevelikega obiska.

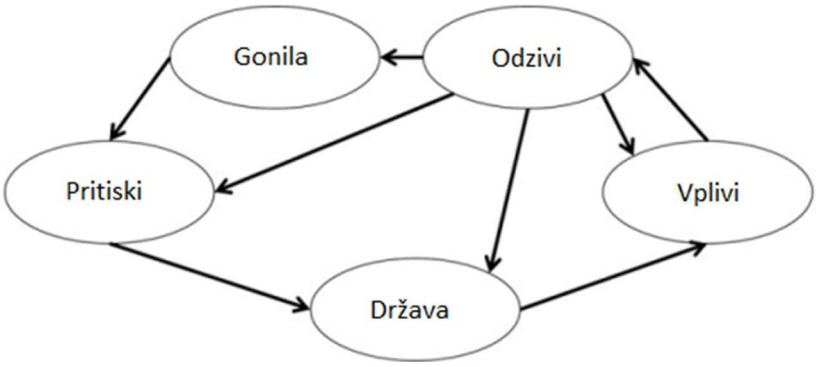
Wang, Wang in Yu (2017) v svoji raziskavi združijo okoljsko in družbeno komponento nosilne zmogljivosti. Poleg tega so dodali še ekonomsko komponento, kar je glavno vodilo raziskave. Za narodni park Shenyang so izvedli raziskavo, kjer spreminjajo cene za vstop in

tako ocenjujejo spremembe v okoljski in družbeni nosilni zmogljivosti glede na število obiskovalcev, ki so pripravljeni plačati zahtevano ceno.

Russo (2002) v svojem delu obravnava začarani krog razvoja manjših zgodovinskih mest. Ker so problemi s preobremenjenostjo zgodovinskih mest najbolj očitni v Evropi, si je za študijo primera izbral Benetke. Prvi problem, ki ga izpostavi, je brezplačništvo okoliških mest, kjer turisti samo prenočijo, glavna atrakcija pa je v centru mesta. Tako ta obrobna mesta od turistov dobijo velik delež dohodkov, medtem ko jih samo turistično mesto pridobi precej manj in tu pride do neprimerne razporeditve dohodkov. Turistično mesto prevzema večino negativnega vpliva obiskovalcev, obrobna mest pa pridobijo večino prihodkov od turističnih prenočitev. Začarani krog nastopi v treh fazah: 1. povečanje števila obiskovalcev, ki atrakcijo obiskujejo iz bližnjih krajev, 2. fleksibilnost dnevnih obiskovalcev se zmanjša in naraste sezonskost (obiski ob lepem vremenu, posebnih dogodkih itd.), 3. zaradi povečanega obiska se ljudje odločajo za prenočevanje v okoliških krajih, s tem se še poveča število dnevnih obiskovalec in 4. večina prihodkov se generira v okoliških krajih, sama atrakcija pa dobi zelo malo dohodka, potrebnega za ohranjanje kulturne dediščine. Avtor je svoje delo utemeljil na primeru Benetk, kjer je razmerje turistov na prebivalca 50:1 (175:1 z upoštevanimi dnevnimi obiskovalci). Izjemna rast števila turistov je rezultirala v tem, da veliko turistov planira svoje izlete v bližnjo Slovenijo in Avstrijo, potem pa Benetke obišče v okviru dnevnega izleta. Direktni doprinos turistov v Benetkah je 30 % večji od tistih, ki prenočijo v okoliških krajih ter kar trikrat večji od dnevnih obiskovalcev. 70 % dnevnih obiskovalcev pride v Benetke med 9. in 11. uro ter v povprečju preživi tam 8 ur. Ravno zaradi povečanih jutranjih prihodov in večernih odhodov je obremenjenost infrastrukture prevelika kar povzroča zastoje in gnečo. Večina turistov se nato zgrne na trg Sv. Marka in bližnjo okolico, manj kot 25 % turistov pa obišče specifično atrakcijo oziroma ustanovo. Zaradi prenočevanj v okolici hoteli niso polno zasedeni tudi v času visoke poletne sezone, ko se v samem mestu tre turistov. Za rešitev iz začaranega kroga avtor predlaga ugodnosti za turiste, ki prenočijo v Benetkah, na drugi strani pa predlaga dodatne takse za dnevne obiskovalce. S tem poskuša zadržati več prihodkov na sami destinaciji ter tako omogočiti zadosten dotok sredstev za konstantno ohranjanje kulturne dediščine v samem mestu.

Avtorja Castellani in Sala (2012a) sta svoj model nosilne zmogljivosti oprla na model gonil, pritiskov, države, vplivov in odzivov (ang. Drivers, Pressures, State, Impacts, Responses, v nadaljevanju DPSIR). Model DPSIR je razvila Evropska agencija za okolje (Smeets & Weterings, 1999). Glavno vodilo tega modela je iskanje povezav med gonili, pritiski, državo, vplivi in odzivi in tako razviti nosilne zmogljivosti destinacij v soodvisnosti le teh. Naprej trdita, da mora analiza za definiranje nosilne zmogljivosti vključevati okoljske, družbene in ekonomske pogoje destinacije. V teh okoljih je potrebno identificirati obstoječe fizične, ekonomske in družbene nosilne zmogljivosti in njihov potencialni razvoj.

Slika 2: DPSIR model



Vir: Smeets & Weterings (1999).

2.3.5 Družbena nosilna zmogljivost

Zadovoljstvo turistov je ključnega pomena pri izbiri destinacije in odločitve za ponovni obisk destinacij, s katerimi so bili turisti zadovoljni (Dmitrović in drugi, 2009; Makovec Brenčič in drugi, 2007). Avtorja Shelby in Heberlein (1984) sta zato v 80. letih 20. stoletja konceptu nosilnih zmogljivosti dodala družbeno nosilno zmogljivost. Trdila sta, da upravljanje destinacije ne more biti korektno izvedeno, če ne upošteva subjektivnih mnenj lokalnega prebivalstva in obiskovalcev. S tem se nosilna zmogljivost razdeli na dve komponenti, vrednotno in opisno. Vrednotna komponenta je lahko objektivno določena, na primer raven uporabe območja, brez da pride do škode, opisna komponenta pa je subjektivna in predstavlja mnenja in občutenja lokalnega prebivalstva ter obiskovalcev. Watson (1988) navaja, da občutenja obiskovalcev niso odvisna od gostote obiskovalcev na posamezni destinaciji, ampak od lastnosti in karakteristik obiskovalcev ter same percepcije, kakšno gostoto naj bi destinacija imela za optimalno izkušnjo. Ker se percepcija destinacije oblikuje pred samim obiskom, morajo upravljalci nameniti veliko pozornosti, kakšno gostoto obiskovalcev bodo oglaševali kot optimalno (Mokrý, 2013). Pri oceni družbene nosilne zmogljivosti na podlagi mnenj lokalnega prebivalstva je pomembna tudi vključenost lokalnega prebivalstva, ki igra pomembno vlogo pri pogledu na vplive turizma (Knežević, Koščak, O'Rourke & Šegota, 2018). Avtorji Šegota, Mihalič in Kuščer (2017) so na primeru Bleda ugotovili, da imajo prebivalci, ki so bolj vključeni v proces načrtovanja turizma bolj pozitiven odnos do vplivov turizma. Prebivalci, ki niso vključeni v načrtovanje pa imajo ravno nasprotno-bolj negativen odnos do vplivov turizma.

Avtorja Lindberg in Johnson (1997) sta v svojem modelu odnosa lokalnega prebivalstva do turizma identificirala glavne vrednote, ki so pomembne lokalnemu prebivalstvu. Na koncu sta v svoj model vključila osem vrednot, od katerih je odvisen odnos lokalnega prebivalstva do turizma, ki so: neto ekonomski dobiček, minimalne spremembe v vsakodnevnem življenju, primerne rekreacijske površine, estetsko urejeno okolje, prijeten odnos z

nerezidenti, prijeten odnos z rezidenti, priznavanje lokalne kulture in nadzor nad družbenimi odločitvami.

Avtorji De Ruyck, Soares in McLachlan (1997) so ocenjevali družbeno nosilno zmogljivost treh Južno Afriških plaž. Z uporabo anket, s katerimi so zbrali mnenja obiskovalcev in merjenje gostote tekom dneva, so dobili subjektivno oceno družbene nosilne zmogljivosti. Ugotovili so, da večja gostota ne pomeni nujno slabšega mnenja, ampak je mnenje odvisno od različnih faktorjev: vreme, družba, infrastruktura in drugo.

V svoji raziskavi družbene nosilne zmogljivosti na Cipru se je Saveriades (2000) osredotočil na oceno zadovoljstva lokalnega prebivalstva glede na število turistov. Ugotovil je, da so se kljub (na prvi pogled) prevelikemu številu turistov prebivalci na to navadili in z zmerno rastjo to pojmujejo kot normalno stanje, ki jih ne moti. Na podlagi ocen za prihodnost in mnenja, kakšno število turistov bi pomenilo zmanjšanje zadovoljstva, je Saveriades prišel do zanimive ugotovitve. Priporoča namreč, da je optimalno število turistov v obalnih mestih in plažah na vzhodu Cipra v razmerju 5,20:1 v razmerju z lokalnim prebivalstvom.

Avtorja Lopez-Bonilla in Lopez-Bonilla (2008) sta raziskovala družbeno nosilno zmogljivost v Andaluziji. Osredotočila sta se na oceno zadovoljstva turistov glede na število le teh. Ugotovila sta, da so turisti kljub visokim številkam zadovoljni s turistično destinacijo in njeno ponudbo. Zanimivo je, da so turisti najbolj nezadovoljni v prvem četrtletju, ko je nizka sezona. To pripisujejo manjšemu številu turistov, kar pomeni okrnjeno družabno življenje in manjšo ponudbo storitev. Na podlagi tega sklepajo, da bi se s povečanjem ekonomske dejavnosti v nizki sezoni povečalo tudi zadovoljstvo turistov.

V 21. stoletju se je s formiranjem gibanj, ki nasprotujejo prekomernemu turizmu, pojavila potreba tudi po politični komponenti turistične nosilne zmogljivosti. Gre za vzporedno komponento družbeni, kjer se na podlagi subjektivnih mnenj oblikujejo gibanja in politične iniciative za boljše upravljanje in omejitev turizma. Najbolj znani primeri, kjer je potreba po vključitvi te komponente, so zgodovinska mesta v Evropi: Barcelona, Benetke in Dubrovnik (Alvarez-Sousa, 2018).

Avtorja Ashworth in Dietworst (1995) sta v svoji knjigi Turizem in prostorske spremembe zajela povzetke seminarjev na temo razvoja in planiranja turistične ponudbe. Glavno vodilo je, da imajo turisti sposobnost in možnost kreiranja in razvoja turizma, hkrati pa lahko poskrbijo tudi za njegov propad. Knjiga predstavi pomembnost načrtovanja turistične aktivnosti in pravočasne intervencije, da ne pride do ireverzibilnih transformacij glavnih turističnih resursov: pokrajine, spomenikov, urbanega okolja, nacionalnega parka itd. Avtorja ne določita eksaktnih nosilnih zmogljivosti, ampak predlagata da se z oceno trenutnega stanja poskuša oceniti, ali so nosilne zmogljivosti preobremenjene ali ne.

Kuščer in Mihalič (2019) sta v svoji raziskavi analizirala, kakšen odnos imajo lokalni prebivalci do prekomernega turizma v Ljubljani. S pomočjo anketnega vprašalnika sta avtorja dobila povratne informacije glede zaznave ekonomskih, družbenih in okoljskih vplivov prekomernega turizma. Vključila sta tudi vidik deležnikov in vključenosti, ki lahko pripomore k povečanju pozitivnega vpliva turizma na lokalno okolje. Med prebivalci sta zaznala negativna mnenja glede poslabšanja okoljske (kvaliteta zraka) in družbene komponente (gneča), hkrati pa so prebivalci zadovoljni s pozitivnimi posledicami ekonomske komponente.

2.4 Zgodnji načrtovalni modeli za upravljanje

Kot odgovor na modele, ki so stremeli k določitvi statične nosilne zmogljivosti, so se začeli oblikovati zgodnji modeli za upravljanje naravnih območij. Modeli so se razvili in aplicirali predvsem v ameriških, kanadskih in avstralskih naravnih parkih. Ti modeli niso več imeli namena določitve statične nosilne zmogljivosti, ampak so bili namenjeni dosegu želenega stanja v danem okolju. Po prvotni uporabi v ameriških in kanadskih naravnih parkih so se ti modeli kasneje prilagodili za uporabo na območjih drugod po svetu (Stankey & McCool, 1984). Med zgodnje modele za upravljanje uvrščamo: spektralni model rekreacijskih možnosti (ang. recreation opportunity spectrum, v nadaljevanju ROS) (Clark & Stankey, 1979), model za določanje mej sprejemljivih sprememb (ang. limits of acceptable change, v nadaljevanju LAC) (Stankey, 1985), model za upravljanje vpliva obiskovalcev (ang. visitor impact management, v nadaljevanju VIM) (Graefe, Kuss & Vaske, 1990), model za planiranje upravljanja aktivnosti obiskovalcev (ang. visitor activity management process, v nadaljevanju VAMP) (Graham, Nilsen & Payne, 1988), model ohranitve doživetij in virov (ang. visitor experience resource protection, v nadaljevanju VERP) (Manning, Lime, Hof & Freimund, 1995), spektralni model turističnih možnosti (ang. tourism opportunity spectrum, v nadaljevanju TOS) (Butler & Waldbrook, 1991), model za optimiziranje upravljanja v turizmu (ang. tourism optimisation management model, v nadaljevanju TOMM) (Manidis, 1997) ter model za upravljanje vpliva obiskovalcev v zavarovanih območjih (ang. protected area visitor impact management, v nadaljevanju PAVIM) (Farrell & Marion, 2002).

Ti modeli so bili razviti z namenom ugotavljanja možnosti (in sprejemljivega obsega) aktivnosti na rekreativnih in turističnih območjih. Glavno vodilo je oceniti, kako človeška aktivnost vpliva na dano območje in kakšna količina aktivnosti prične puščati negativne posledice na območju (Stankey & McCool, 1984). Modeli ne iščejo eksaktne številke, ki bi predstavljala nosilno zmogljivost, ampak so namenjeni oceni, ali se na območju že kažejo negativni učinki oziroma nezaželene spremembe. Modeli se med seboj razlikujejo v specifičnih dimenzijah. Vsem je skupno, da z uporabo kvalitativnih in kvantitativnih indikatorjev skušajo doseči sprejemljive standarde kvalitete. Sprejemljivi standardi kvalitete pa so določeni z namenom dosege želenih pogojev in ciljev (Nilsen & Tayler, 1997).

Načrtovanje upravljanja naravnih območij se je pričelo z uporabo modela ROS v ameriških parkih in gozdovih (Harshaw & Sheppard, 2013). Clark in Stankey (1979) sta model definirala kot oceno rekreacijskih možnosti v naravnem okolju. Model upošteva okoljsko in družbeno nosilno zmogljivost izbranega območja. Cilj modela je najti ravnotežje med okoljsko in družbeno obremenjenostjo, da ne pride do zmanjšanja obsega rekreacijskih možnosti na tem območju (Driver, Brown, Stankey & Gregoire, 1987). Uporablja se predvsem v naravnih parkih in večjih območjih neokrnjene narave, kot je na primer norveško otočje Svalbard (Kaltenborn & Emmelin, 1993). V zadnjih desetletjih se je model uporabil za določitev nosilne zmogljivosti tako imenovanih ekoloških turističnih destinacij (Boyd & Butler, 1996).

Frissell in Stankey (1972) sta nosilno zmogljivost naravnega okolja definirala z uporabo modela LAC, ki obremenjenost nosilne zmogljivosti določi na podlagi še sprejemljivega obsega sprememb. Model določa sprejemljivi obseg sprememb v naravnem in družbenem okolju, brez da bi te spremembe povzročile zmanjšanje njune kvalitete. Stankey (1985) navaja, da cilj modela LAC ni določitev maksimalne nosilne zmogljivosti območja, ampak določitev nosilne zmogljivosti, ki zagotovi želeno stanje v tem okolju. Za dosego želenega stanja je potrebno izvesti devet, ne nujno zaporednih korakov: 1. določitev problemov in izzivov območja, 2. definiranje in opis razredov priložnosti, 3. določitev indikatorjev za merjenje virov in družbenih pogojev, 4. popis trenutnega stanja virov in družbenih pogojev, 5. določitev standardov za vire in družbene indikatorje, 6. določitev alternativnih možnosti za različne razrede priložnosti, 7. analiza posamezne alternative glede na vpliv na okolje, obiskovalce in administrativne stroške, 8. ocena vsake alternativne možnosti in izbor najbolj optimalne možnosti, 9. implementacija izbrane alternative ter vzpostavitev programa za spremljanje izvajanja (Stankey, McCool & Stokes, 1984). Cole in McCool (1997) sta na podlagi uporabe modela LAC predlagala, da se poleg navedenih korakov doda še en korak. Pred vse korake predlagata umestitev prvega koraka, ki svetuje: določitev jasnih ciljev in želenih pogojev destinacije.

McCool (1994) je model LAC uporabil v ameriški divjini, kjer so bili dovoljeni minimalni posegi, zgornjo mejo teh posegov pa so določili raziskovalci, rekreativci, rangerji in prebivalci. Na podlagi tega se je tudi v prihodnjih raziskavah (Ahn, Lee & Shafer, 2002; Diedrich, Balaguer Huguet & Tintoré Subirana, 2011; Frauman & Banks, 2011; Mbaiwa, Bernard & Orford, 2008) uporabljal ta model, postavitev zgornjih meja dovoljenih sprememb pa je temeljila na mnenjih vseh deležnikov. Deležnike predstavljajo uporabniki, upravljalci in prebivalci. Lawson, Manning, Valliere in Wang (2003) so s pomočjo kamer zajeli gibanja obiskovalcev po parku tekom dneva. Z uporabo simulacij so determinirali, kako se gibljejo obiskovalci. Nato so določili kritične cone, kjer morajo zmanjšati možnosti za dostop, da ne pride do prekoračitve limita dovoljenih sprememb v okolju.

Graham, Nilsen in Payne (1988) so pri raziskovanju in razvoju upravljalnih strategij kanadskih parkov razvili model VAMP. Cilj modela je, da upravitelji parka pridobijo

informacije o karakteristikah obiskovalcev in stopnjo njihovega zadovoljstva. Nato upravljalci na podlagi zbranih podatkov za vsak segment obiskovalcev definirajo optimalne izkušnje. Za dosego optimalnih izkušenj se obiskovalcem prilagodijo aktivnosti in ponujene storitve. Gre za prvi model, ki integrira povpraševanje, tj. želje obiskovalcev v svojo ponudbo.

Zelo podoben modelu LAC je model VIM. Graefe, Kuss in Vaske (1990) so model razvili na podlagi raziskav v nacionalnem parku Skalnega gorovja. Model poskuša s pravilnim upravljanjem nadzorovati vplive obiskovalcev na destinacijo tako, da ne pride do poškodovanja ali uničenja destinacije. Koraki so zelo podobni tistim v LAC. Prične se z identifikacijo ciljev in postavitvijo indikatorjev, s katerimi se preveri trenutno stanje. Sledi identificiranje vzrokov, ki negativno vplivajo na destinacijo. Na koncu so implementirane upravljalne metode, ki jim sledi periodično primerjanje stanja na podlagi definiranih indikatorjev (Moore, Smith & Newsome, 2003).

Zaradi prevelikega obiska ameriških nacionalnih parkov je Ameriška zveza parkov razvila model VERP. VERP je kasnejša različica modela LAC in temelji na definiranju primernega stanja družbe in virov (Manning in drugi, 1995). Na podlagi modela se razvije strategija, ki bo v interesu širši javnosti. Interes javnosti se uporabi pri definiranju namembnosti parka in njegovi pomembnosti. Potem se razvije doživetja za obiskovalce, ki se jih umesti na zemljevid, na katerem so določene cone, kjer bodo potekale aktivnosti. Sledi določitev indikatorjev za preverjanje trenutnega stanja parka in periodično testiranje sprememb v parku. Glede na rezultate indikatorjev se prilagaja upravljalna politika parka – bolj permisivna ali restriktivna (Manning, 2001). Zelo pomembno je, da se ob vsakem koraku pridobijo mnenja in povratne informacije obiskovalcev in upravljalcev. Za vsak korak se potem izvede iteracija in šele nato sledi naslednji korak (Hof & Lime, 1997).

Z namenom uporabe v turizmu sta Butler in Waldbrook (1991) razvila model TOS, ki je nadgradnja modela ROS. Model določi razpon turističnih aktivnosti na podlagi dostopnosti, infrastrukture, družbene interakcije in sprejemljivosti nadzorovanja aktivnosti.

Za namene upravljanja otoka Kangaroo v Avstraliji so ob koncu dvajsetega stoletja razvili model TOMM (Manidis, 1997). Uporaba modela se je razširila tudi na druge odročne predele po svetu (Bakker, Daniels, Ellermann, Hödl & Solis-Sosa, 2015). Prva faza modela je identificiranje optimalnih pogojev za določeno območje in določitev indikatorjev za merjenje optimalnih pogojev. Model se osredotoča na družbeno in politično okolje. Namen modela je upravljanje z območjem na način, da dosega minimalne standarde, določene z indikatorji. Prvi cilj tega modela je, da se pogoje na območju striktno omeji, da indikatorji ne padejo pod določeno vrednost. Drugi cilj pa je doseganje čim boljših rezultatov, izmerjenih z indikatorji (Moore in drugi, 2003).

Kot alternativa obstoječim načrtovalnim modelom za upravljanje, Farrell in Marion (2002) predlagata model PAVIM, ki je namenjen upravljanju zaščitenih območij. PAVIM je nadgradnja modela VIM. Model v načrtovanje vključi javnost in strokovnjake. Namen tega je, da javnost in strokovnjaki skupaj določijo območje obravnave ter glavne probleme območja. Določijo se prioritete problemov in analiza posameznih problemov. Nato se izvede ustrezne upravljalne procese za zmanjšanje problemov. Na koncu pa se poda ocena uspešnosti upravljalnih pristopov.

Tabela 1: Primerjava managerskih modelov za upravljanje destinacij na podlagi nosilnih zmogljivosti

	Prednosti	Slabosti
LAC	- Končni produkt je strateški plan z jasno definiranimi indikatorji za spremljanje sprememb v naravnem in družbenem okolju	- Osredotočenje je na trenutnih problemih za katere se razvije strateški načrt, ne razvije pa se tudi načrta za področja, kjer bi lahko nastale težave
VAMP	- Uporaba družbenih in marketinških analiz - Osredotočanje na priložnosti in na posledice	- Majhna uporabnost, ker je osredotočenje na identificiranje priložnosti za turistično izkušnjo
VIM	- Uporaba znanstvenih in ocenjevalnih metod - Zelo pomembno identificiranje posledic pri izbiri strategije - Klasificiranje posamezne strategije	- Osredotoča se na trenutne posledice in ne na prihodnost
VERP	- Osredotočanje upravljalcev na končnega uporabnika	- Manjka jasna definicija turistične izkušnje

Povzeto po Nilsen & Tayler (1997).

2.5 Napredni načrtovalni modeli za upravljanje

Na podlagi vseh različnih implementacij in raziskav na temo nosilnih zmogljivosti je jasno, da je koncept nosilnih zmogljivosti preprost samo v teoriji, v sami praksi pa je implementacija le tega zelo kompleksna (Butler, 1999). Obravnavane pristope za določitev omejitev rasti turističnih obiskov je Saarinen (2006) združil v tri skupine, temelječe na zaščiti resursov, aktivnosti in lokalnega okolja. Pri zaščiti resursov gre za preprečitev ireverzibilne škode naravnih in kulturnih resursov, na katerih temelji turistična dejavnost, kar bi pomenilo izgubo turistov. Zaščita aktivnosti se osredotoča na planiranje in omejitev aktivnosti v skladu z ohranjanjem resursov, na katerih temelji turistična aktivnost. Pri pristopu za ohranjanje lokalnega okolja gre za planiran razvoj turizma, ki vključuje lokalno prebivalstvo, spoštuje njihovo kulturo in običaje ter jim omogoča razvoj.

Pri upravljanju s turističnimi destinacijami se upravljalci lahko poslužujejo trdih pristopov, ki temeljijo na omejitvi turističnih obiskov, ali mehkih, ki temeljijo na izobraževanju

obiskovalcev (Kuo, 2002). Orams (1996) predlaga štiri strategije upravljanja turističnih obiskov: fizično, regulativno, ekonomsko (vse tri so trde) in izobraževalno strategijo (mehka). Fizična temelji na fizični omejitvi, kot je na primer postavitev ograj in opazovalnih stolpov. Regulativna temelji na vzpostavitvi pravil in omejitev, kot so na primer pravila obnašanja in varnostna pravila. Ekonomska temelji na cenah, na primer dvig ali znižanje cen vstopnic. Vse tri strategije lahko pripomorejo k povečanju turističnih obiskov ali pa omejitvi (in zmanjšanju) turističnih obiskov. Prej omenjene trde strategije lahko obiskovalce odvrnejo od obiska, zato je četrta strategija mehka in temelji na izobraževanju obiskovalcev. Z izobraževanjem se obiskovalci zavedajo posledic svojih dejanj in jih le to odvrne od dejanj, ki imajo negativen vpliv na okolje oziroma destinacijo. Primer mehke strategije je na primer obvestilo, da dotikanje artefaktov uničuje le te, da glasno govorjenje plaši živali na zavarovanem območju itd. (Kuo, 2002). Avtorji Simon, Marques in Narangajavana (2004) so v svoji študiji raziskovali in definirali upravljalne strategije na območju Heigstbury head. Podali so dva odlična predloga za ohranitev in povečanje nosilne zmogljivost. Prvi, ki se navezuje na prej omenjeni mehki strategiji izobraževanja obiskovalcev, temelji na čim večji usmerjenosti k privabljanju ekološko ozaveščenih obiskovalcev, ki bodo upoštevali izobraževalne napise in se zavedali posledic svojih dejanj, ki negativno vplivajo na okolje. Druga strategija pa vedno bolj postaja realnost, saj se vedno več destinacij za privabljanje večjega števila obiskovalcev (in povečanjem nosilne zmogljivosti) usmerja k uporabi virtualne resničnosti, kjer je okoljsko občutljiva destinacija predstavljena v ločenem kompleksu, ki nima vpliva na samo destinacijo. Prednost takšne prestavitve destinacije je v tem, da lahko sprejme veliko obiskovalcev, ki doživijo destinacijo na še bolj doživet način kot s samim obiskom. Gre za nadgradnjo klasičnega turizma, ki omogoči, da turisti vidijo ciljno destinacijo, nato pa si jo bolj detajlno ogledajo v virtualnem svetu. To vodi v zmanjšan obisk na sami destinaciji in povečan skupni obisk, saj destinacija tako lahko sprejme več obiskovalcev brez povečanega negativnega vpliva. Pomemben faktor za ocenitev nosilnih zmogljivosti je tudi ocenitev zrelosti turizma na destinaciji (Navarro Jurado, Damian & Fernández-Morales, 2013). Na podlagi tega se razvije tudi ustrezna strategija za nadaljnji razvoj destinacije, kjer se določi, ali je destinacija maksimalno obremenjena ali pa potrebuje le boljšo infrastrukturo in (ali) ponudbo.

V 21. stoletju so se razvili napredni načrtovalni modeli, ki združujejo tri stebre trajnostnega turizma. Hkrati določajo nosilne zmogljivosti z uporabo diagnostike, uporabljajo dinamične pristope in upoštevajo mnenja lokalnega prebivalstva in obiskovalcev (Butler, 1997). Modeli niso več namenjeni območjem rekreacije, ampak specifično turističnim destinacijam. Večina vključuje metodologijo za različne tipe destinacij in vključujejo največji nabor komponent.

V navodilih PAP/RAC (1997) za razvoj nosilnih zmogljivosti so podana štiri vodila: 1. upoštevanje prioritet destinacije (razvitih na podlagi predlogov upravljalcev in strokovnjakov), 2. identifikacija lokalnih omejitev za turistični razvoj, 3. izbira primernih in uporabnih indikatorjev, 4. priprava več možnih scenarijev za razvoj destinacije. Pri modelih nosilnih zmogljivosti je izredno pomembna usklajenost med vizijo, cilji in identiteto

destinacije (McCool & Lime, 2001). Na primer, če se destinacijo promovira kot neokrnjeno, kjer obiskovalec občuti samoto in spokojnost, morajo upravljalci cilje postaviti temu primerno in skladno graditi tudi takšno identiteto destinacije. Posledično morajo turistične obiske omejiti precej bolj kot destinacija, ki ne gradi identitete na neokrnjenosti in spokojnosti. Model nosilne zmogljivosti za obalne mediteranske destinacije (PAP/RAC, 1997) predlaga, da se na podlagi izbrane strategije izbere maksimalno dve razvojni možnosti, na podlagi katerih se potem določi tudi nosilna zmogljivost destinacije. Model pri načrtovanju upošteva mnenje lokalnega prebivalstva in okoljsko komponento.

Avtorji Coccossis, Mexa in drugi (2001) v delu »*Defining, measuring and evaluating carrying capacity in European destinations*« navajajo tri pomembne komponente, po katerih se destinacije razlikujejo: karakteristike destinacije, vrsta turizma in turistično okolje, ki temelji na stopnji razvoja destinacije. Avtorji v nadaljevanju določijo tipe destinacij, prisotnih v Evropi, in prevladujoči turizem na teh destinacijah. Navajajo šest tipov destinacij: obmorske destinacije, ki so povezane z masovnim turizmom; otoki, ki so povezani z manjšim obsegom turizma, ki je bolj vpet v lokalno okolje; zaščitena območja, kjer je turizem v skrbi za ohranitev okolja zelo omejen; podeželje, kjer se turizem razvija na podlagi naravnih lepot; gorske destinacije, kjer je prisoten masovni turizem predvsem zaradi zimskih športov in zgodovinska mesta, kjer gre za urbani turizem, povezan s kulturno dediščino. Model je sestavljen iz dveh delov: opis delovanja destinacije z vidika fizične, okoljske, družbene, politične in gospodarske komponente ter ocena nosilne zmogljivosti destinacije na podlagi zastavljenih ciljev in ključnih indikatorjev.

Weber in drugi (2017) so v svojem delu »*Tourism destinations under pressure*« primerjali enajst svetovnih destinacij. Na podlagi rezultatov primerjalne analize so določili glavna gonila za prekomerni turizem, dejavnike za določitev nosilne zmogljivosti, izzive prekomernega turizma in njegove rešitve. Glavna priporočila te raziskave so: razmišljanje izven okvirov in povezovanje turizma z ostalimi panogami, vključitev vseh deležnikov, diverzifikacija turistične ponudbe, ki pomeni odpornost na različna tveganja, odgovornost ohranjanja destinacij za prihodnje generacije in pomembnost merjenja učinkov povečanega obiska na destinacijo.

McKinsey in Svet za potovanja in turizem (McKinsey & WTTC, 2018) so v svoji študiji »*Coping with success: Managing overcrowding in tourism destinations*« prepoznali pet ključnih tipov težav, povezanih s prekomernim turizmom: odtujitev lokalnega prebivalstva, degradacija turistične izkušnje, preobremenjena infrastruktura, poškodovanje naravne dediščine in grožnja po uničenju kulturne dediščine. Za oceno obremenjenosti destinacij s turizmom so avtorji določili devet metrik in pripadajočih kazalnikov. Metrike in kazalniki so predstavljeni v Tabeli 2.

Tabela 2: Metrike za identifikacijo potencialnih tveganj za prekomerni turizem

Sklop	**Metrika**	**Kazalnik**
Splošna ocena obremenjenosti	Pomembnost turizma	Delež turizma v BDP in zaposlitvi
	Rast prihodov	Povprečna letna stopnja rasti med 2011 in 2016
Odtujitev lokalnega prebivalstva	Gostota turizma	Število turistov na kvadratni kilometer
	Turistična intenzivnost	Število turistov na prebivalca
Degradacija turistične izkušnje	Negativna mnenja na TripAdvisor-ju	Odstotek slabih in negativnih mnenj med komentarji na TripAdvisor-ju
Preobremenjena infrastruktura	Sezonskost prihodov	Razlika med številom letalskih prihodov med najbolj obiskanim in najmanj obiskanim mesecem
	Koncentracija znamenitosti	Delež ocen za pet najbolj popularnih atrakcij
Poškodovanje naravne dediščine	Onesnaženost zraka	Povprečna letna koncentracija PM_{10} delcev
Grožnja po uničenju kulturne dediščine	Prevlada zgodovinskih atrakcij	Odstotek zgodovinskih atrakcij med 20 najbolj popularnimi destinacijami na TripAdvisor-ju

Vir: McKinsey & WTTC (2018).

Na podlagi zbranih ocen za 68 mest so avtorji nato določili standarde tako, da so mesta razdelili v pet kvintilov, ki predstavljajo stopnjo tveganja za prekomerni turizem. Kvintili so razporejeni od prvega, ki predstavlja največje tveganje, do petega, ki predstavlja najmanjše tveganje.

V poročilu Svetovne turistične organizacije (UNWTO, 2018) z naslovom »*Overtourism? – Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions*« so avtorji raziskovali stanje prekomernega turizma v večjih svetovnih mestih. Na podlagi študij primerov so povzeli dobre prakse iz posameznih mest, ki predstavljajo smernice za ostala mesta (in urbana območja), ki se spopadajo s prekomernim turizmom. Opravili so intervjuje s prebivalci osmih evropskih mest (Amsterdam, Barcelona, Berlin, Kopenhagen, Lizbona, Munchen, Salzburg in Talin) in tako pridobili mnenja lokalnih prebivalcev o prekomernem turističnem obisku v teh mestih. Najbolj zanimivo je to, da velika večina prebivalcev meni, da rasti turističnih prihodov in prenočitev ne bi smeli omejevati, ker večje število pripomore k izboljšanju mest, saj se poveča kulturna raznolikost, število dogodkov, poskrbi se za zaščito kulturne dediščine ter večje število obnov zgodovinskih predelov. Poročilo vsebuje enajst strategij upravljanja urbanih destinacij, ki so podprte z 68 kazalniki. Vse strategije ne ustrezajo vsem mestom. Za posamezno mesto bi morale biti uporabljene le tiste, ki so za to mesto najbolj primerne. Po mnenju prebivalcev prej omenjenih osmih evropskih mest so to strategije: izboljšanje infrastrukture in ustanov, komunikacija in vključitev lokalnega prebivalstva ter podjetji v planiranje turizma, boljše posredovanje priporočil obiskovalcem za obnašanje v mestih, enakomernejša razpršitev obiskov skozi vse leto in razvoj doživetij, kjer se obiskovalci lahko srečajo z lokalnim prebivalstvom. Poročilo se zaključi z identifikacijo desetih bodočih gonil turističnega razvoja v urbanih območjih: doživljajska ekonomija, zavedanje, da nas potovanja izpopolnjujejo, povečano premoženje prebivalstva,

želja po luksuznih dobrinah, doživljanje novega na dnevni ravni, ponovni obiski, vedno bolj izobraženo prebivalstvo, urbanizacija prebivalstva, odkrivanje samega sebe na potovanjih in povečana mobilnost.

Avtorji Knežević Cvelbar in drugi (2018) so razvili diagnostični model antiturizma, preturizma in zelenega turizma. Namen modela je analiza stanja turističnih destinacij in postavitev diagnostike ter ukrepov glede na različne faze razvoja: zeleni, preturizem, antiturizem. Model zajema tri stebre trajnostnega razvoja: ekonomski, družbeni in okoljski (Mihalič, 2006a). Poleg tega model vključi še četrti, politični steber. Politični steber je pomemben pri oblikovanju trajnostnega turizma, saj stremi k vključitvi vseh ključnih deležnikov, med katerimi je dosežen konsenz (Mihalič, Šegota, Knežević Cvelbar & Kuščer, 2014). Vsi štirje stebri skupaj tvorijo sklope, kjer se z uporabo indikatorjev preverja stanje preturizma na podlagi indikatorjev rasti, sezonskosti, koncentracije povpraševanja in ponudbe, zadovoljstva turistov in lokalnih prebivalcev, kakovosti zraka, odpadkov, prometa, ocene stanja okolja, participacije, politične podpore in zaznave medijev o vplivih turizma. Specifični indikatorji v posameznem sklopu so prikazani v Tabeli 3. Za vsako destinacijo se nato pridobi ocena za posamezne indikatorje znotraj krovnih sklopov, ki se jih nato umesti v semafor razvoja. Semafor razvoja predstavlja diagnostiko turizma: zelena – povečaj, rumena – nadzoruj, rdeča – omeji. Na podlagi diagnostike se nato za posamezno destinacijo določi predlagane ukrepe.

Tabela 3: Indikatorji diagnostičnega modela antiturizma, preturizma in zelenega turizma

EKONOMSKI INDIKATORJI		
Indikatorji rasti	Rast št. turistov v zadnjih 5 letih v %	Kvantitativni indikator
	Rast št. ležišč v hotelih in hostlih v zadnjih 5 letih v %	Kvantitativni indikator
	Rast št. Airbnb ležišč v zadnjih 5 letih v %	Kvantitativni indikator
Sezonskost	Delež nočitev v dveh najbolj zasedenih mesecih v %	Kvantitativni indikator
DRUŽBENI INDIKATORJI		
Koncentracija povpraševanja	Število turistov na prebivalca	Kvantitativni indikator
	Delež komentarjev petih najpomembnejših znamenitosti (%) v primerjavi s komentarji vseh znamenitosti na TripAdvisorju	Kvantitativni indikator
Koncentracija ponudbe	Število ležišč v hotelih in hostlih na prebivalca	Kvantitativni indikator
	Število Airbnb ležišč na prebivalca	Kvantitativni indikator
Zadovoljstvo turistov in lokalnih prebivalcev	Zadovoljstvo turistov	Kvalitativni indikator
	Zadovoljstvo lokalnega prebivalstva	Kvalitativni indikator
OKOLJSKI INDIKATORJI		
Kakovost zraka	Koncentracije PM_{10}	Kvantitativni indikator
Odpadki	Količina zbranih komunalnih odpadkov na prebivalca	Kvantitativni indikator
Promet	Število prepeljanih vozil	Kvantitativni indikator

se nadaljuje

Tabela 3: Indikatorji diagnostičnega modela antiturizma, preturizma in zelenega turizma (nad.)

Ocena stanja okolja	Splošna ocena vplivov turizma na naravno okolje (ocena stanja za turistične objekte: pitne vode, odpadne vode, električne energije, odpadkov, promet)	Kvalitativni indikator
POLITIČNO CIVILNI INDIKATORJI		
Participacija	Ali je lokalno prebivalstvo vključeno v razvoj turizma?	Kvalitativni indikator
Politična podpora	Ali obstaja politična podpora razvoju turizma	Kvalitativni indikator
Zaznava	Zaznava medijev o vplivih turizma	Kvalitativni indikator

Vir: Knežević Cvelbar in drugi (2018).

Pregled literature pokaže jasno sliko razvoja nosilnih zmogljivosti v turizmu, stopnje nadgradnje in rezultat vseh preteklih raziskav – trenutno najbolj dovršeni modeli za upravljanje destinacij. Prva pomanjkljivost začetnih modelov je, da so osredotočeni samo na eno okolje. Na začetku so se raziskovalci osredotočili le na okoljsko nosilno zmogljivost, sledila je vključitev družbene in ekonomske nosilne zmogljivosti. Ti modeli se na splošno osredotočajo na določitev eksaktne številke, ki bi za destinacijo pomenila nosilno zmogljivost. Raziskave utemeljijo to omejitev z objektivnimi indikatorji. Problem teh modelov je, da je glavni cilj postavitev končne številke, ki predstavlja nosilno zmogljivost. Gre za praktično nedosegljiv cilj, saj je nemogoče določiti le eno nosilno zmogljivost za destinacijo. Prav to je tudi glavna kritika Seidla in Tisdella (1999) na temo Malthusove (1798) teorije o omejenosti rasti populacije. Tudi določitev treh nosilnih zmogljivosti, eno za okolje, eno za družbo in eno za gospodarstvo je še vedno preveč eksaktna metoda, ki je za managerske potrebe neuporabna. Avtorji z izborom določenega števila objektivnih indikatorjev poskušajo določiti tri nosilne zmogljivosti za heterogeno območje. Gre za kompleksne modele, ki v praksi niso enostavno izvedljivi. Poleg tega vključujejo še mnenja obiskovalcev in lokalnega prebivalstva, ki so subjektivna in je zato težko določiti, katera so najbolj relevantna. Izkaže se, da je najbolj uporabno in najbolj smiselno določevati nosilne zmogljivosti za specifične atrakcije, kjer je število obiskovalcev lahko nadzorovati. Takšen primer so na primer adrenalinski vlakci v zabaviščnih parkih, kjer se število voženj v dnevu pomnoži s številom sedežev na vlakcu, kar predstavlja nosilno zmogljivost. Glede na zgodovino vseh raziskav menim, da ni nobenega smisla, da bi se v 21. stoletju še lotevali določitve eksaktnih nosilnih zmogljivosti za destinacije, ki so heterogena območja.

V 80. letih 20. stoletja so se začeli pojavljati za managerske potrebe uporabnejši modeli. To kaže na to, da so po več letih poskušanja določitve eksaktnih nosilnih zmogljivosti raziskovalci spoznali, da v tem ni velike uporabnosti. Tako so se razvili modeli ROS, LAC, VIM, VAMP, VERP, TOS, TOMM in PAVIM. Ti modeli ne poskušajo več določiti eksaktne številke, ki bi predstavljala nosilno zmogljivost destinacije. Glavni cilj teh modelov je ocenitev možnosti aktivnosti na rekreacijskih in turističnih območjih. S tem se pridobi precej večja uporabnost za upravljalce turističnih območij, saj s temi modeli pridobijo

informacijo o tem, ali turistična aktivnost že povzroča negativne posledice. Večina modelov je razvitih za občutljiva naravna območja. Modeli imajo tudi specifično določene indikatorje za raziskovano destinacijo. Pozitivno pri vsakemu izmed teh modelov je, da avtorji predlagajo možnosti za apliciranje na drugih destinacijah. Najbolj pogosto uporabljen je model LAC, ki določa zgornjo mejo dovoljenih sprememb. Menim, da je z vidika načrtovanja turistične aktivnosti zadosten model LAC, saj določa konsenz med tem, koliko turistov želimo in koliko jih je smiselno privabiti, preden bodo negativni učinki turizma vodili v upad turistične aktivnosti. Največja pomanjkljivost teh modelov je, da se tekom zgodovine niso preveč izboljševali. Vsi modeli v svojem jedru izvirajo iz modela ROS in LAC. Namesto da bi novejši modeli izpopolnili pretekle modele, se avtorji poslužujejo le dopolnjevanja modelov. Modeli so se razvijali v razponu tridesetih let, ampak kljub temu turistična panoga ni pridobila splošno uporabnega modela, ki bi nudil opcijo apliciranja na različne destinacije. Te pomanjkljivosti so jasno vidne tudi v pregledu literature, kot na primer v primerjalni analizi avtorjev Nilsen in Tayler (1997), kjer avtorji izpostavljajo prednosti posameznega modela, hkrati pa opozorijo tudi na pomanjkljivosti in glavne problematike. Zdi se, kot da vsak nadaljnji model reši le nekaj od večih pomanjkljivosti predhodnega modela, hkrati pa pridobi še nove pomanjkljivosti. Gre za dopolnjevanje modelov z novimi pomanjkljivostmi, kar pa turističnemu sektorju ne prinaša naprednega načrtovalnega modela, ki bi bil enostaven in uporaben.

Največji problem vseh preteklih modelov je prevelik razmak med teorijo in prakso. Ta razmak pa onemogoča enostavno apliciranje teoretičnih dognanj v praksi. Slednje pomeni, da modeli niso uporabni za managerske namene in upravljanje s turističnimi obiski. Prav ta razmak pa se je v zadnjih dvajsetih letih zelo zmanjšal, saj so različni avtorji predstavili napredne načrtovalne modele za upravljanje destinacij. Menim, da so v navodilih za razvoj in spremljanje obremenjenosti nosilnih zmogljivosti PAP/RAC (1997) podana štiri odlična vodila: 1. upoštevanje prioritet destinacije (razvitih na podlagi predlogov upravljalcev in strokovnjakov), 2. identifikacija lokalnih omejitev za turistični razvoj, 3. izbira primernih in uporabnih indikatorjev, 4. priprava več možnih scenarijev za razvoj destinacije. Praktično vse destinacije bi morale slediti tem vodilom, hkrati pa ob vsakem koraku upoštevati karakteristike destinacije, vrsto turizma in turistično okolje, ki temelji na stopnji razvoja destinacije (Coccossis in drugi, 2001). V poročilu Svetovne turistične organizacije (UNWTO, 2018) z naslovom »*Overtourism? – Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions*« avtorji dosledno sledijo prej omenjenim štirim vodilom. Največja uporabnost tega poročila je, da na praktičnih primerih evropskih mest predstavi strategije, dobre prakse in primere implementacij za različna mesta. Prav to zmanjša razmak med teoretično opredelitvijo, da je »turizma preveč« in praktično implementacijo za smotrno upravljanje turizma. Iz naslova je jasno, da gre za planiranje turizma v urbanem okolju oziroma mestih. Obenem pa se takoj porodi misel, da v literaturi manjka podobno poročilo za ostale vrste destinacij, kot jih opredelijo Coccossis in drugi (2001): obmorske destinacije, otoki, zaščitena območja, podeželje, gorske destinacije in zgodovinska mesta.

Za analizo obremenjenosti slovenskih destinacij se zdi najbolj primeren diagnostični model antiturizma, preturizma in zelenega turizma (Knežević Cvelbar in drugi, 2018). Glavni razlogi, da sem v svoji nalogi uporabil ta model, so: vključenost vseh treh stebrov trajnostnega turizma, vključenost političnega stebra, prilagojenost indikatorjev slovenskim destinacijam in dostopnost podatkov za slovenske destinacije. Prav tako kot poročilo Svetovne turistične organizacije (2018) je tudi ta model oprt na štiri vodila PAP/RAC (1997). Največja prednost tega modela je enostavnost. Enostaven je izračun vrednosti za posamezni indikator in končna predstavitev podatkov s pragmatičnim rdeče-rumeno-zelenim semaforjem. Ker gre za dokaj nov model, bi kot pomanjkljivost izpostavil to, da trenutno še ni na voljo primerov dobrih praks uporabe tega modela. Zelo uporabno bi bilo, če bi bil model dopolnjen še s primeri implementacij predlaganih ukrepov glede na diagnostiko oziroma semafor razvoja. Ti primeri bi morali vključevati različne vrste destinacij in različne strategije za uvedbo predlaganih ukrepov.

3 ANALIZA NOSILNIH ZMOGLJIVOSTI

V analizo nosilnih zmogljivosti sem vključil 73 slovenskih občin, ki so v Strategiji trajnostne rasti slovenskega turizma 2017–2021 identificirane kot vodilne destinacije. Občine so razdeljene v štiri makro destinacije: Alpska Slovenija, Mediteranska Slovenija, Termalna Panonska Slovenija in Osrednja Slovenija ter Ljubljana (Mihalič in drugi, 2017). Umestitev vodilnih destinacij (in pripadajočih občin) v posamezno makro destinacijo je prikazana v Tabeli 4.

Tabela 4: Vodilne destinacije Strategije trajnostne rasti slovenskega turizma 2017–2021

Alpska Slovenija	**Mediteranska Slovenija**	**Termalna Panonska Slovenija**	**Osrednja Slovenija ter Ljubljana**
Bled, Kranjska Gora, dolina Soče (občine Bovec, Kobarid in Tolmin), Bohinj, Radovljica, Kranj, Maribor, Zreče, Zgornja Savinjska dolina (občine Mozirje, Nazarje, Rečica ob Savinji, Gornji Grad, Ljubno, Luče, Solčava in Šmartno ob Paki), Koroška (občine Črna na Koroškem, Dravograd, Mežica, Mislinja, Muta, Podvelka, Prevalje, Radlje ob Dravi, Ravne na Koroškem, Ribnica na Pohorju, Slovenj Gradec, Vuzenica)	Piran, Izola, Koper, Ankaran, Postojnska jama (občina Postojna), Nova Gorica, Vipava, Brda	Moravske Toplice, Radenci, Lendava, Ptuj, Šoštanj, Velenje, Laško, Celje, Podčetrtek, Rogaška Slatina, Dobrna, Čatež-Posavje (občine Krško, Brežice, Sevnica, Radeče, Kostanjevica na Krki ter Bistrica ob Sotli), Novo mesto, Šmarješke Toplice in Dolenjske Toplice	Ljubljana, Kamnik, Cerklje na Gorenjskem, Bela krajina (občine Črnomelj, Metlika in Semič), Kočevsko (občine Kočevje, Kostel in Osilnica), Škofja Loka in Idrija.

Vir: Mihalič in drugi (2017).

Za analizo nosilnih zmogljivosti sem uporabil diagnostični model antiturizma, preturizma in zelenega turizma (Knežević Cvelbar in drugi., 2018). Indikatorji so razdeljeni v štiri stebre: ekonomski, družbeni, okoljski in politično-civilni. Znotraj vsakega stebra sem analiziral podatke za posamezni indikator. Občine sem razvrstil glede na vrednosti indikatorjev: od največje do najmanjše vrednosti. Model diagnostiko predstavi z uporabo semaforja razvoja: zelena – povečaj, rumena – nadzoruj, rdeča – omeji. Ker meje za določitev diagnostike in semaforja razvoja še niso dokončno določene, sem jih v nalogi izpustil.

3.1. Ekonomski indikatorji

Za analizo ekonomskih indikatorjev sem kvantitativne podatke črpal iz SURS-a (2018c; 2018d; 2019) in AirDNA (2019). Analiziral sem indikatorje rasti: rast števila turistov, rast števila ležišč v hotelih in podobnih nastanitvenih objektih, rast števila Airbnb ležišč ter sezonskost z izračunom deleža nočitev v dveh najbolj zasedenih mesecih.

3.1.1 Rast števila turistov

Podatki o številu turističnih prihodov so na voljo za 63 izbranih slovenskih občin. Za izračun letnih stopenj rasti v zadnjih petih letih (2013–2018) sem uporabil CAGR (ang. compound annual growth rate), ki je izračunana po enačbi (2):

$$CAGR(t_0, t_n) = \left(\frac{V(t_n)}{V(t_0)}\right)^{\frac{1}{t_n - t_0}} - 1 \qquad (2)$$

Za občino Ankaran so podatki na voljo za leta 2015–2018, za Bistrico ob Sotli za leta 2014, 2015 in 2018, za Kostanjevico na Krki za leta 2014–2018, za Radlje ob Dravi in Ravne na Koroškem pa za leta 2016–2018. Izračuni so posledično narejeni le za ta leta. 35 občin beleži več kot 10 % letno rast števila turističnih prihodov v obdobju 2013–2018. 24 občin beleži letno rast do 10 %, 4 občine pa imajo negativno letno rast. Vrednosti letne stopnje rasti števila turističnih prihodov po občinah v obdobju 2013–2018 so prikazane v Tabeli 5.

Tabela 5: Letna stopnja rasti (v %) števila turističnih prihodov po občinah v obdobju 2013–2018

Občina	**Število prihodov v 2013**	**Število prihodov v 2014**	**Število prihodov v 2015**	**Število prihodov v 2016**	**Število prihodov v 2017**	**Število prihodov v 2018**	**Letna stopnja rasti v obdobju 2013–2018 (v %)**
Železniki	433	804	1.032	1.373	1.281	4.819	61,92
Sevnica	642	649	1.151	1.418	1.457	2.705	33,33
Kostanjevica na Krki	z	625	775	1.248	1.287	1.928	32,53

se nadaljuje

Tabela 5: Letna stopnja rasti (v %) števila turističnih prihodov po občinah v obdobju 2013–2018 (nad.)

Občina	Število prihodov v 2013	Število prihodov v 2014	Število prihodov v 2015	Število prihodov v 2016	Število prihodov v 2017	Število prihodov v 2018	Letna stopnja rasti v obdobju 2013–2018 (v %)
Vipava	1.844	2.304	2.820	3.603	5.255	7.517	32,45
Ljubno	1.822	1.785	3.149	4.281	5.654	6.952	30,71
Postojna	31.733	40.043	45.519	54.932	82.377	105.497	27,16
Škocjan	789	890	782	975	925	2.424	25,17
Tolmin	20.723	21.521	25.939	29.034	36.093	56.446	22,19
Škofja Loka	3.894	3.829	4.911	6.343	7.473	10.418	21,75
Gorenja vas - Poljane	1.678	1.768	1.644	1.658	1.809	4.421	21,38
Radovljica	47.613	45.194	55.858	67.658	102.852	124.026	21,10
Črnomelj	8.366	7.873	9.925	10.181	15.097	19.620	18,59
Bovec	75.098	60.759	80.395	99.529	129.962	175.705	18,53
Prevalje	1.615	1.609	1.951	2.190	2.473	3.623	17,54
Brda	11.879	14.809	19.246	21.458	22.433	26.159	17,10
Kranj	31.460	35.685	43.052	58.463	71.333	68.798	16,94
Metlika	6.915	5.408	7.678	8.232	10.907	15.088	16,89
Solčava	7.765	7.506	7.415	8.258	9.721	16.838	16,74
Gornji Grad	483	150	185	158	525	1.046	16,71
Bohinj	119.948	115.406	139.274	158.092	191.873	248.639	15,70
Ljubljana	503.295	562.213	655.846	737.456	841.320	1.022.862	15,24
Mozirje	6.440	5.347	5.552	8.599	9.428	12.785	14,70
Kranjska Gora	157.550	153.667	191.400	206.983	243.415	308.193	14,36
Idrija	5.098	4.838	5.972	7.281	7.693	9.629	13,56
Ravne na Koroškem	1.228	1.526	-	2.774	3.526	3.567	13,40
Kamnik	20.322	21.039	21.092	25.416	30.158	37.552	13,07
Bled	269.175	293.052	330.990	368.038	410.731	496.677	13,03
Krško	4.477	3.743	3.613	3.252	4.065	8.216	12,91
Kobarid	37.051	33.137	42.248	44.227	54.487	67.698	12,81
Maribor	115.211	121.419	142.723	159.595	181.422	208.279	12,57
Novo mesto	27.162	25.788	29.964	31.794	42.634	47.044	11,61
Luče	4.569	4.905	5.534	6.308	6.995	7.907	11,59
Velenje	7.943	7.797	7.507	8.988	12.032	13.507	11,20
Dravograd	4.517	4.702	5.907	6.501	7.056	7.666	11,16
Izola/Isola	87.026	87.490	91.862	99.363	111.896	140.690	10,08
Rogaška Slatina	38.064	38.272	39.292	44.290	54.183	59.904	9,49
Cerklje na Gorenjskem	28.417	26.578	26.772	33.841	39.269	43.799	9,04
Celje	20.555	21.427	25.169	25.422	28.202	30.855	8,46
Piran/Pirano	404.602	424.725	445.392	480.736	534.874	604.592	8,36
Laško	62.652	65.599	69.277	77.898	84.774	93.057	8,23
Kočevje	7.603	6.762	7.631	7.858	9.125	11.053	7,77
Ankaran/Ancarano	-	-	67.096	67.954	74.394	83.402	7,52

se nadaljuje

Tabela 5: Letna stopnja rasti (v %) števila turističnih prihodov po občinah v obdobju 2013–2018 (nad.)

Občina	**Število prihodov v 2013**	**Število prihodov v 2014**	**Število prihodov v 2015**	**Število prihodov v 2016**	**Število prihodov v 2017**	**Število prihodov v 2018**	**Letna stopnja rasti v obdobju 2013–2018 (v %)**
Nova Gorica	75.249	84.624	90.860	90.987	96.028	107.616	7,42
Dolenjske Toplice	20.896	22.144	23.732	26.312	29.191	29.736	7,31
Kostel	3.341	3.713	3.964	3.774	4.304	4.598	6,60
Ribnica na Pohorju	5.616	6.298	7.379	5.464	5.095	7.489	5,93
Podčetrtek	93.202	92.682	94.531	99.856	104.003	122.986	5,70
Šoštanj	25.723	28.417	28.892	30.804	31.988	33.707	5,56
Zreče	58.663	54.908	59.854	63.075	65.892	76.612	5,48
Radenci	32.587	36.596	41.662	44.551	46.294	42.097	5,25
Dobrna	21.414	23.111	25.352	29.004	29.521	27.066	4,80
Moravske Toplice	135.802	138.428	141.797	147.025	152.592	168.760	4,44
Bistrica ob Sotli	-	126	99	-	-	145	3,57
Brežice	171.138	175.936	187.343	187.425	194.527	202.780	3,45
Ptuj	54.353	56.613	59.127	59.819	64.165	64.078	3,35
Semič	4.500	4.514	4.811	4.676	5.132	5.194	2,91
Šmarješke Toplice	15.788	17.268	17.236	16.929	17.894	18.023	2,68
Lendava/Lendva	31.124	32.342	32.468	35.434	38.193	35.059	2,41
Koper/Capodistria	97.195	113.260	56.056	59.820	69.426	100.788	0,73
Slovenj Gradec	8.206	8.245	7.829	8.025	9.262	6.756	-3,81
Črna na Koroškem	693	513	672	647	497	472	-7,39
Mislinja	13.218	9.923	10.487	10.795	12.962	6.676	-12,77
Radlje ob Dravi	-	-	-	1.992	2.353	1.489	-13,54

Vir: SURS (2018d; 2019).

3.1.2 Rast števila ležišč v hotelih in podobnih nastanitvenih objektih

Podatki o številu ležišč v hotelih in podobnih nastanitvenih objektih so na voljo za 65 izbranih slovenskih občin. Stopnje letne rasti v zadnjih petih letih (2012–2017) so izračunane po enačbi CAGR, ki je prikazana v enačbi (2). Za občino Ankaran so podatki na voljo za leta 2015–2017, za Kostel za leti 2016 in 2017, za Radlje ob Dravi in Semič pa za leta 2012–2016. Posledično so izračuni za te občine narejeni samo za leta, za katera so podatki na voljo. Izmed izbranih občin jih ima 12 več kot 5 % letno rast v obdobju 2012–2017. 22 občin beleži letno rast do 5 %, 10 občin ne beleži letne rasti, 21 občin pa ima negativno letno rast. Vrednosti letne stopnje rasti števila ležišč v hotelih in podobnih nastanitvenih objektih po občinah v obdobju 2012–2017 so prikazane v Tabeli 6.

Tabela 6: Letna stopnja rasti (v %) števila ležišč v hotelih in podobnih nastanitvenih objektih po občinah v obdobju 2012–2017

Občina	**Število ležišč v 2012**	**Število ležišč v 2013**	**Število ležišč v 2014**	**Število ležišč v 2015**	**Število ležišč v 2016**	**Število ležišč v 2017**	**Letna stopnja rasti v obdobju 2012–2017 (v %)**
Škocjan	6	23	21	21	21	21	28,47
Črna na Koroškem	6	6	72	85	19	19	25,93
Gornji Grad	14	38	38	38	38	38	22,10
Osilnica	56	114	56	56	119	119	16,27
Kostanjevica na Krki	29	29	53	59	59	59	15,26
Črnomelj	32	35	21	20	58	65	15,23
Brda	138	144	240	266	248	248	12,44
Ljubno	37	67	67	67	62	62	10,88
Postojna	350	356	381	386	557	555	9,66
Radovljica	377	508	510	556	565	591	9,41
Idrija	117	104	121	159	157	166	7,25
Gorenja vas - Poljane	25	25	35	35	35	35	6,96
Sevnica	56	56	41	56	52	71	4,86
Kranj	480	634	598	605	598	585	4,04
Solčava	151	159	160	160	150	180	3,58
Lendava/Lendva	341	387	382	408	403	403	3,40
Ljubljana	5.385	5.484	5.555	5.683	5.866	6.197	2,85
Rogaška Slatina	1.604	1.902	1.582	1.582	1.777	1.772	2,01
Tolmin	252	373	373	263	259	278	1,98
Novo mesto	578	496	479	501	505	634	1,87
Dobrna	399	399	433	433	433	433	1,65
Laško	1.331	1.308	1.378	1.366	1.393	1.426	1,39
Mislinja	190	190	190	203	203	203	1,33
Ptuj	458	435	435	462	486	489	1,32
Moravske Toplice	1.416	1.440	1.430	1.415	1.225	1.479	0,87
Brežice	1.730	1.747	1.731	1.748	1.737	1.805	0,85
Bled	3.059	3.064	3.146	3.131	3.069	3.181	0,79
Izola/Isola	1.681	1.681	1.681	1.670	1.670	1.748	0,78
Maribor	2.050	2.057	2.192	2.187	2.105	2.128	0,75
Piran/Pirano	6.749	6.747	6.830	6.892	6.933	7.005	0,75
Kranjska Gora	2.016	1.914	1.911	1.953	2.011	2.085	0,68
Podčetrtek	1.196	1.220	1.215	1.220	1.220	1.233	0,61
Dravograd	151	133	140	140	152	152	0,13
Dolenjske Toplice	513	513	511	511	529	514	0,04
Celje	485	482	593	594	463	485	0,00
Kostel	-	-	-	-	20	20	0,00
Nazarje	36	36	36	36	36	36	0,00
Radenci	646	646	646	646	646	646	0,00
Radlje ob Dravi	15	15	15	15	15	-	0,00

se nadaljuje

Tabela 6: Letna stopnja rasti (v %) števila ležišč v hotelih in podobnih nastanitvenih objektih po občinah v obdobju 2012–2017 (nad.)

Občina	Število ležišč v 2012	Število ležišč v 2013	Število ležišč v 2014	Število ležišč v 2015	Število ležišč v 2016	Število ležišč v 2017	Letna stopnja rasti v obdobju 2012–2017 (v %)
Rečica ob Savinji	5	5	5	5	5	5	0,00
Semič	50	50	50	50	50	-	0,00
Šoštanj	387	387	387	387	387	387	0,00
Vipava	14	14	14	14	14	14	0,00
Železniki	10	10	10	10	10	10	0,00
Cerklje na Gorenjskem	451	375	427	409	409	439	-0,54
Šmarješke Toplice	413	380	380	380	380	402	-0,54
Ankaran/Ancarano	-	-	-	435	429	429	-0,69
Mozirje	215	215	114	157	206	206	-0,85
Bohinj	1.351	1.203	1.202	1.342	1.308	1.294	-0,86
Nova Gorica	1.146	1.143	1.056	1.065	1.081	1.090	-1,00
Zreče	890	876	905	918	917	838	-1,20
Krško	254	242	233	238	235	235	-1,54
Slovenj Gradec	192	176	173	173	179	169	-2,52
Velenje	207	202	182	213	179	180	-2,76
Kobarid	242	248	239	230	183	199	-3,84
Koper/Capodistria	1.028	1.045	1.221	787	776	803	-4,82
Bovec	852	848	445	498	655	663	-4,89
Luče	62	36	55	50	39	45	-6,21
Metlika	104	104	96	96	96	75	-6,33
Prevalje	57	53	45	45	45	38	-7,79
Kamnik	149	158	140	152	152	94	-8,80
Kočevje	73	47	47	48	46	46	-8,82
Muta	52	4	4	22	26	26	-12,94
Ravne na Koroškem	84	62	56	41	39	39	-14,23
Škofja Loka	78	77	77	41	36	36	-14,33

Vir: SURS (2018c).

3.1.3 Rast števila Airbnb ležišč

Podatki o številu Airbnb ležišč so na voljo za 56 izbranih slovenskih občin. Podatek o številu ležišč sem enačil s podatkom o maksimalnem številu gostov v nastanitvi. Stopnje letne rasti v zadnjih petih letih (2013–2018) so izračunane po enačbi CAGR, ki je prikazana v enačbi (2). Za občine Črnomelj, Idrija in Novo mesto so podatki na voljo za leta 2014–2018. Za občine Brežice, Cerklje na Gorenjskem, Dobrna, Dolenjske Toplice, Lendava/Lendva, Ljubno, Luče, Metlika, Moravske Toplice in Rečica ob Savinji so podatki na voljo za leta 2015–2018. Za občine Gornji Grad, Laško, Podčetrtek, Ptuj, Radovljica, Ravne na Koroškem, Sevnica, Šmarješke Toplice in Velenje so podatki na voljo za leta 2016–2018.

Za občine Kostanjevica na Krki, Kostel, Krško, Mislinja, Nazarje, Osilnica, Prevalje, Ribnica na Pohorju, Semič in Slovenj Gradec so podatki na voljo za leti 2017 in 2018. Posledično so izračuni za te občine narejeni samo za leta, za katera so podatki na voljo. Izmed izbranih občin jih ima kar 20 sto ali več odstotno letno rast v obdobju 2013–2018. 31 občin beleži več kot 5 % letno rast, 4 občine ne beležijo letne rasti, 1 občina pa ima negativno letno rast. Vrednosti letne stopnje rasti števila Airbnb ležišč po občinah v obdobju 2013–2018 so prikazane v Tabeli 7 tabeli.

Tabela 7: Letna stopnja rasti (v %) števila Airbnb ležišč po občinah v obdobju 2013–2018

Občina	**Število ležišč v 2013**	**Število ležišč v 2014**	**Število ležišč v 2015**	**Število ležišč v 2016**	**Število ležišč v 2017**	**Število ležišč v 2018**	**Letna stopnja rasti v obdobju 2013–2018 (v %)**
Moravske Toplice			4	18	106	204	270,84
Šmarješke Toplice				5	33	57	237,64
Ravne na Koroškem				4	4	33	187,23
Črnomelj		3	5	9	72	173	175,57
Brežice			8	37	91	161	172,01
Radovljica				8	30	56	164,58
Postojna	3	22	66	162	237	305	152,02
Ptuj				8	35	48	144,95
Novo mesto		2	3	3	32	64	137,84
Kranj	3	33	59	122	179	207	133,22
Kostel					10	23	130,00
Ribnica na Pohorju					40	90	125,00
Zreče	10	34	124	172	422	535	121,65
Velenje			8	33	47	78	113,63
Podčetrtek				6	15	27	112,13
Luče	0	0	8	8	32	71	107,04
Slovenj Gradec					43	89	106,98
Mozirje	4	4	7	31	85	144	104,77
Kostanjevica na Krki					6	12	100,00
Prevalje					5	10	100,00
Rečica ob Savinji	0	0	5	5	13	39	98,32
Koper/Capodistria	83	178	384	832	1.628	2.384	95,72
Maribor	38	100	250	516	922	855	86,40
Bovec	62	195	378	613	1.048	1.244	82,17
Vipava	2	2	6	30	23	40	82,06
Laško				11	23	35	78,38
Piran/Pirano	243	630	1.079	1.859	3.311	4.381	78,32
Idrija		2	2	14	22	20	77,83
Kamnik	4	4	14	35	48	71	77,76
Cerklje na Gorenjskem			19	23	68	102	75,10
Tolmin	16	38	56	93	221	262	74,92

se nadaljuje

Tabela 7: Letna stopnja rasti (v %) števila Airbnb ležišč po občinah v obdobju 2013–2018 (nad.)

Občina	Število ležišč v 2013	Število ležišč v 2014	Število ležišč v 2015	Število ležišč v 2016	Število ležišč v 2017	Število ležišč v 2018	Letna stopnja rasti v obdobju 2013–2018 (v %)
Izola/Isola	83	159	323	590	1.043	1.356	74,84
Ljubljana	695	1.432	3.175	5.907	9.729	10.698	72,77
Rogaška Slatina	4	15	21	21	45	60	71,88
Ljubno	0	0	4	4	4	18	65,10
Nova Gorica	38	50	88	166	352	408	60,76
Bled	331	655	1.033	1.734	2.553	3.419	59,52
Metlika			16	22	42	64	58,74
Kranjska Gora	193	403	661	1.110	1.623	1.939	58,64
Gornji Grad	0	0	0	8	12	20	58,11
Kobarid	14	28	64	71	113	124	54,69
Bohinj	136	211	452	651	920	1.166	53,69
Celje	19	23	36	91	144	156	52,36
Solčava	12	12	12	12	78	81	46,51
Sevnica				6	12	12	41,42
Nazarje					8	11	37,50
Semič					15	20	33,33
Škofja Loka	12	12	13	23	32	38	25,93
Škocjan	28	28	38	38	63	84	24,57
Brda	13	20	22	22	35	25	13,97
Lendava/Lendva			6	6	13	7	5,27
Dobrna			2	2	4	2	0,00
Krško					6	6	0,00
Mislinja					6	6	0,00
Osilnica					10	10	0,00
Dolenjske Toplice			16	16	16	8	-20,63

Vir: AirDNA (2019).

3.1.4 Delež nočitev v dveh najbolj zasedenih mesecih

Podatki o številu turističnih nočitev v letu 2018 so na voljo za 68 izbranih slovenskih občin. Delež nočitev v dveh najbolj zasedenih mesecih je izračunan kot količnik med vsoto števila nočitev v dveh najbolj zasedenih mesecih in številom vseh nočitev v letu 2018. Izmed izbranih občin 3 občine beležijo vse prenočitve v dveh mesecih glavne sezone (100 % sezonskost). 43 občin beleži več kot 30 % vseh prenočitev v dveh najbolj zasedenih mesecih, 22 občin pa beleži med 19,85 in 30,00 % vseh prenočitev v dveh najbolj zasedenih mesecih. Vrednosti deleža sezonskosti v letu 2018 so prikazane v Tabeli 8.

Tabela 8: Delež nočitev (v %) v dveh najbolj zasedenih mesecih v letu 2018 v primerjavi s celotnim letom

Občina	Število nočitev v 2018	Število nočitev v dveh najbolj zasedenih mesecih v 2018	Delež nočitev v dveh najbolj zasedenih mesecih v letu 2018 (v %)
Dobrna	10.315	10.315	100,00
Mežica	825	825	100,00
Vuzenica	43	43	100,00
Rečica ob Savinji	40.361	39.352	97,50
Mislinja	18.878	14.207	75,26
Metlika	38.607	25.308	65,55
Radovljica	280.103	174.112	62,16
Ljubno	19.145	11.849	61,89
Bovec	462.077	268.114	58,02
Gorenja vas - Poljane	14.527	8.353	57,50
Kobarid	186.187	106.836	57,38
Radlje ob Dravi	3.767	2.113	56,09
Železniki	11.783	6.603	56,04
Tolmin	157.851	88.050	55,78
Gornji Grad	2.894	1.546	53,42
Bohinj	677.695	333.413	49,20
Črnomelj	48.869	23.992	49,09
Luče	17.223	8.443	49,02
Solčava	34.776	16.980	48,83
Vipava	16.448	7.633	46,41
Ankaran/Ancarano	323.354	149.647	46,28
Kostanjevica na Krki	3.447	1.558	45,20
Radenci	60.646	26.452	43,62
Izola/Isola	522.290	226.782	43,42
Koper/Capodistria	283.217	122.169	43,14
Ribnica na Pohorju	21.517	9.249	42,98
Nazarje	4.655	1.925	41,35
Postojna	164.425	67.416	41,00
Žiri	1.125	457	40,62
Brežice	680.002	267.041	39,27
Muta	737	278	37,72
Kamnik	100.880	37.923	37,59
Piran/Pirano	1.882.382	685.141	36,40
Bled	1.151.831	416.966	36,20
Škofja Loka	31.111	11.018	35,42
Slovenj Gradec	26.039	9.160	35,18
Velenje	34.310	11.610	33,84
Črna na Koroškem	1.679	562	33,47
Kranjska Gora	828.762	277.326	33,46
Brda	45.412	14.853	32,71

se nadaljuje

Tabela 8: Delež nočitev (v %) v dveh najbolj zasedenih mesecih v letu 2018 v primerjavi s celotnim letom (nad.)

Občina	Število nočitev v 2018	Število nočitev v dveh najbolj zasedenih mesecih v 2018	Delež nočitev v dveh najbolj zasedenih mesecih v letu 2018 (v %)
Sevnica	6.503	2.120	32,60
Prevalje	8.527	2.697	31,63
Mozirje	32.317	10.106	31,27
Šmarješke Toplice	59.025	18.376	31,13
Kočevje	28.907	8.963	31,01
Ptuj	146.677	44.246	30,17
Zreče	274.229	81.143	29,59
Škocjan	9.235	2.623	28,40
Cerklje na Gorenjskem	87.853	24.799	28,23
Dolenjske Toplice	138.609	38.715	27,93
Ravne na Koroškem	9.324	2.592	27,80
Ljubljana	2.179.914	602.592	27,64
Podčetrtek	391.859	106.613	27,21
Idrija	23.858	6.264	26,26
Novo mesto	117.425	30.100	25,63
Maribor	466.621	118.279	25,35
Kranj	128.510	31.267	24,33
Šoštanj	118.251	28.500	24,10
Nova Gorica	214.181	51.288	23,95
Laško	289.797	66.607	22,98
Dravograd	17.704	4.041	22,83
Kostel	11.798	2.684	22,75
Moravske Toplice	559.168	122.076	21,83
Celje	64.097	13.884	21,66
Lendava/Lendva	124.081	26.793	21,59
Krško	24.392	5.213	21,37
Semič	12.329	2.478	20,10
Rogaška Slatina	295.474	58.649	19,85

Vir: SURS (2019).

3.2 Družbeni indikatorji

Za analizo družbenih indikatorjev sem kvantitativne podatke črpal iz SURS-a (2018b; 2018c; 2019), portala TripAdvisor (2018) in AirDNA (2019). Koncentracijo povpraševanja sem analiziral z izračunom števila turistov na prebivalca in izračunom deleža komentarjev petih najpomembnejših znamenitosti na portalu TripAdvisor. Koncentracijo ponudbe sem analiziral z izračunom števila ležišč v hotelih in podobnih namestitvenih objektih na prebivalca ter izračunom števila Airbnb ležišč na prebivalca. Zadovoljstva turistov in

lokalnih prebivalcev nisem analiziral, ker ti kvalitativni podatki niso bili javno dostopni v okviru Zelene sheme.

3.2.1 Število turistov na prebivalca

Podatki o številu turističnih prihodov v letu 2018 so na voljo za 68 izbranih slovenskih občin. Število prihodov turistov na prebivalca je izračunano kot količnik med številom prihodov in številom prebivalcev. Izmed izbranih občin jih ima 12 količnik med številom prihodov in številom prebivalcev večji od 10, 15 občin ima količnik med 5 in 10, 41 občin pa ima količnik manjši od 5. Število prihodov turistov na prebivalca po posameznih občinah v letu 2018 je prikazano v Tabeli 9.

Tabela 9: Število prihodov turistov na prebivalca v letu 2018

Občina	**Število prihodov v 2018**	**Število prebivalcev v 2018**	**Število prihodov turistov na prebivalca v letu 2018**
Bled	496.677	7.835	63,39
Kranjska Gora	308.193	5.219	59,05
Bovec	175.705	3.052	57,57
Bohinj	248.639	5.103	48,72
Podčetrtek	122.986	3.406	36,11
Piran/Pirano	604.592	17.613	34,33
Solčava	16.838	520	32,38
Moravske Toplice	168.760	5.813	29,03
Ankaran/Ancarano	83.402	3.216	25,93
Kobarid	67.698	4.097	16,52
Dobrna	27.066	2.221	12,19
Zreče	76.612	6.422	11,93
Izola/Isola	140.690	16.099	8,74
Dolenjske Toplice	29.736	3.471	8,57
Brežice	202.780	24.089	8,42
Radenci	42.097	5.158	8,16
Laško	93.057	13.028	7,14
Kostel	4.598	648	7,10
Ribnica na Pohorju	7.489	1.138	6,58
Radovljica	124.026	18.902	6,56
Postojna	105.497	16.120	6,54
Rečica ob Savinji	14.752	2.279	6,47
Cerklje na Gorenjskem	43.799	7.608	5,76
Rogaška Slatina	59.904	11.070	5,41
Šmarješke Toplice	18.023	3.330	5,41
Luče	7.907	1.481	5,34
Tolmin	56.446	11.108	5,08
Brda	26.159	5.613	4,66

se nadaljuje

Tabela 9: Število prihodov turistov na prebivalca v letu 2018 (nad.)

Občina	**Število prihodov v 2018**	**Število prebivalcev v 2018**	**Število prihodov turistov na prebivalca v letu 2018**
Šoštanj	33.707	8.693	3,88
Ljubljana	1.022.862	289.832	3,53
Nova Gorica	107.616	31.691	3,40
Lendava/Lendva	35.059	10.407	3,37
Mozirje	12.785	4.112	3,11
Ptuj	64.078	23.214	2,76
Ljubno	6.952	2.558	2,72
Koper/Capodistria	100.788	51.828	1,94
Maribor	208.279	110.513	1,88
Metlika	15.088	8.345	1,81
Mislinja	6.676	4.557	1,46
Semič	5.194	3.766	1,38
Črnomelj	19.620	14.293	1,37
Vipava	7.517	5.593	1,34
Novo mesto	47.044	36.769	1,28
Kamnik	37.552	29.512	1,27
Kranj	68.798	55.795	1,23
Nazarje	2.414	2.600	0,93
Dravograd	7.666	8.787	0,87
Idrija	9.629	11.730	0,82
Kostanjevica na Krki	1.928	2.431	0,79
Škocjan	2.424	3.280	0,74
Železniki	4.819	6.694	0,72
Kočevje	11.053	15.681	0,70
Celje	30.855	49.538	0,62
Gorenja vas - Poljane	4.421	7.532	0,59
Prevalje	3.623	6.827	0,53
Škofja Loka	10.418	22.991	0,45
Gornji Grad	1.046	2.535	0,41
Slovenj Gradec	6.756	16.576	0,41
Velenje	13.507	32.959	0,41
Krško	8.216	25.844	0,32
Ravne na Koroškem	3.567	11.241	0,32
Radlje ob Dravi	1.489	6.205	0,24
Sevnica	2.705	17.502	0,15
Črna na Koroškem	472	3.301	0,14
Bistrica ob Sotli	145	1.350	0,11
Žiri	493	4.874	0,10
Radeče	318	4.202	0,08
Vuzenica	206	2.692	0,08

Vir: SURS (2018b; 2019).

3.2.2 Delež komentarjev petih najpomembnejših znamenitosti na portalu TripAdvisor

Podatki o številu komentarjev za turistične znamenitosti so na portalu TripAdvisor na voljo za 60 izbranih slovenskih občin. Delež komentarjev petih najpomembnejših znamenitosti je izračunan kot količnik med vsoto komentarjev najpomembnejših petih znamenitosti in vsoto vseh komentarjev. Izmed izbranih občin ima 20 občin količnik med vsoto komentarjev najpomembnejših petih znamenitosti in vsoto vseh komentarjev enak 1, kar pomeni, da komentarji namenjeni petim najpomembnejšim znamenitostim obsegajo vse komentarje. 38 občin ima delež komentarjev namenjenih petim najpomembnejšim znamenitostim med 50 in 100 %, 2 občini pa med 46 in 50 %. Podatki o deležu komentarjev petih najpomembnejših znamenitosti v primerjavi s komentarji vseh znamenitosti so prikazani v Tabeli 10.

Tabela 10: Delež komentarjev petih najpomembnejših znamenitosti (v %) v primerjavi s komentarji vseh znamenitosti na portalu TripAdvisor

Občina	**Število vseh komentarjev**	**Število komentarjev petih najpomembnejših znamenitosti**	**Delež komentarjev petih najpomembnejših znamenitosti v primerjavi s komentarji vseh znamenitosti (v %)**
Ankaran/Ancarano	34	34	100,00
Cerklje na Gorenjskem	57	57	100,00
Črnomelj	3	3	100,00
Dolenjske Toplice	37	37	100,00
Gorenja vas - Poljane	14	14	100,00
Gornji Grad	53	53	100,00
Kočevje	7	7	100,00
Kostanjevica na Krki	48	48	100,00
Krško	5	5	100,00
Lendava/Lendva	89	89	100,00
Moravske Toplice	189	189	100,00
Radeče	1	1	100,00
Radenci	5	5	100,00
Radlje ob Dravi	2	2	100,00
Rogaška Slatina	40	40	100,00
Sevnica	13	13	100,00
Škocjan	1.617	1.617	100,00
Šmarješke Toplice	78	78	100,00
Šoštanj	2	2	100,00
Železniki	1	1	100,00
Brežice	698	696	99,71
Postojna	8.850	8.767	99,06
Tolmin	581	564	97,07
Kobarid	1.427	1.384	96,99
Podčetrtek	971	938	96,60

se nadaljuje

Tabela 10: Delež komentarjev petih najpomembnejših znamenitosti (v %) v primerjavi s komentarji vseh znamenitosti na portalu TripAdvisor (nad.)

Občina	**Število vseh komentarjev**	**Število komentarjev petih najpomembnejših znamenitosti**	**Delež komentarjev petih najpomembnejših znamenitosti v primerjavi s komentarji vseh znamenitosti (v %)**
Dravograd	1.393	1.342	96,34
Solčava	333	319	95,80
Luče	302	289	95,70
Celje	454	428	94,27
Ravne na Koroškem	32	30	93,75
Zreče	101	94	93,07
Bled	21.119	19.541	92,53
Mozirje	120	111	92,50
Metlika	21	19	90,48
Idrija	288	260	90,28
Brda	135	120	88,89
Velenje	95	84	88,42
Vipava	162	143	88,27
Novo mesto	120	105	87,50
Škofja Loka	328	285	86,89
Bovec	619	531	85,78
Črna na Koroškem	169	144	85,21
Dobrna	20	17	85,00
Slovenj Gradec	65	55	84,62
Mežica	88	74	84,09
Kamnik	66	55	83,33
Laško	71	59	83,10
Nazarje	154	127	82,47
Ptuj	675	538	79,70
Radovljica	692	541	78,18
Bohinj	2.721	2.097	77,07
Izola/Isola	3.490	2.629	75,33
Nova Gorica	616	457	74,19
Kranjska Gora	1.745	1.202	68,88
Koper/Capodistria	1.031	707	68,57
Šmartno ob Paki	253	173	68,38
Piran/Pirano	4.475	2.963	66,21
Ljubljana	33.585	19.982	59,50
Kranj	319	148	46,39
Maribor	1.643	762	46,38

Vir: TripAdvisor (2018).

3.2.3 Število ležišč v hotelih in podobnih nastanitvenih objektih na prebivalca

Podatki o številu ležišč v hotelih in podobnih nastanitvenih objektih v letu 2017 so na voljo za 63 izbranih slovenskih občin. Število ležišč v hotelih in podobnih nastanitvenih objektih na prebivalca je izračunano kot količnik med številom ležišč v hotelih in podobnih nastanitvenih objektih in številom prebivalcev. Izmed izbranih občin jih ima 18 količnik med 0,1 in 0,4, preostalih 45 občin pa ima količnik manjši od 0,1. Število ležišč v hotelih in podobnih nastanitvenih objektih na prebivalca po posameznih občinah v letu 2017 je prikazano v Tabeli 11.

Tabela 11: Število ležišč v hotelih in podobnih namestitvenih objektih na prebivalca v letu 2017

Občina	**Število ležišč v 2017**	**Število prebivalcev v 2017**	**Število ležišč na prebivalca v 2017**
Bled	3.181	7.914	0,40
Kranjska Gora	2.085	5.225	0,40
Piran/Pirano	7.005	17.667	0,40
Podčetrtek	1.233	3.341	0,37
Solčava	180	521	0,35
Osilnica	119	369	0,32
Bohinj	1.294	5.138	0,25
Moravske Toplice	1.479	5.830	0,25
Bovec	663	3.066	0,22
Dobrna	433	2.219	0,20
Rogaška Slatina	1.772	11.024	0,16
Dolenjske Toplice	514	3.435	0,15
Ankaran/Ancarano	429	3.205	0,13
Radenci	646	5.158	0,13
Zreče	838	6.392	0,13
Šmarješke Toplice	402	3.282	0,12
Izola/Isola	1.748	16.009	0,11
Laško	1.426	13.131	0,11
Brežice	1.805	24.143	0,07
Cerklje na Gorenjskem	439	7.585	0,06
Kobarid	199	4.117	0,05
Mozirje	206	4.050	0,05
Brda	248	5.624	0,04
Lendava/Lendva	403	10.437	0,04
Mislinja	203	4.580	0,04
Šoštanj	387	8.697	0,04
Kostel	20	637	0,03
Luče	45	1.480	0,03
Nova Gorica	1.090	31.780	0,03

se nadaljuje

Tabela 11: Število ležišč v hotelih in podobnih namestitvenih objektih na prebivalca v letu 2017 (nad.)

Občina	Število ležišč v 2017	Število prebivalcev v 2017	Število ležišč na prebivalca v 2017
Postojna	555	16.194	0,03
Radovljica	591	18.899	0,03
Dravograd	152	8.857	0,02
Koper/Capodistria	803	51.641	0,02
Kostanjevica na Krki	59	2.441	0,02
Ljubljana	6.197	288.250	0,02
Ljubno	62	2.566	0,02
Maribor	2.128	110.461	0,02
Novo mesto	634	36.435	0,02
Ptuj	489	23.112	0,02
Tolmin	278	11.218	0,02
Celje	485	49.376	0,01
Črna na Koroškem	19	3.319	0,01
Gornji Grad	38	2.541	0,01
Idrija	166	11.798	0,01
Kranj	585	56.047	0,01
Krško	235	25.802	0,01
Metlika	75	8.355	0,01
Muta	26	3.387	0,01
Nazarje	36	2.598	0,01
Prevalje	38	6.767	0,01
Slovenj Gradec	169	16.593	0,01
Škocjan	21	3.259	0,01
Velenje	180	32.848	0,01
Črnomelj	65	14.310	0,00
Gorenja vas - Poljane	35	7.527	0,00
Kamnik	94	29.458	0,00
Kočevje	46	15.822	0,00
Ravne na Koroškem	39	11.314	0,00
Rečica ob Savinji	5	2.289	0,00
Sevnica	71	17.484	0,00
Škofja Loka	36	22.889	0,00
Vipava	14	5.618	0,00
Železniki	10	6.708	0,00

Vir: SURS (2018b; 2018c).

3.2.4 Število Airbnb ležišč na prebivalca

Podatki o številu Airbnb ležišč v letu 2018 so na voljo za 60 izbranih slovenskih občin. Število Airbnb ležišč na prebivalca je izračunano kot količnik med maksimalnim številom

gostov (kar predstavlja število ležišč) in številom prebivalcev. Izmed izbranih občin jih ima 6 količnik med 0,1 in 0,5, preostalih 54 občin pa ima količnik manjši od 0,1. Število Airbnb ležišč na prebivalca po posameznih občinah v letu 2018 je prikazano v Tabeli 12.

Tabela 12: Število Airbnb ležišč na prebivalca v letu 2018

Občine	**Število Airbnb ležišč v 2018**	**Število prebivalcev v 2018**	**Število Airbnb ležišč na prebivalca v 2018**
Bled	3.419	7.835	0,44
Bovec	1.244	3.052	0,41
Kranjska Gora	1.939	5.219	0,37
Piran/Pirano	4.381	17.613	0,25
Bohinj	1.166	5.103	0,23
Solčava	81	520	0,16
Izola/Isola	1.356	16.099	0,08
Ribnica na Pohorju	90	1.138	0,08
Zreče	535	6.422	0,08
Koper/Capodistria	2.384	51.828	0,05
Luče	71	1.481	0,05
Kostel	23	648	0,04
Ljubljana	10.698	289.832	0,04
Moravske Toplice	204	5.813	0,04
Mozirje	144	4.112	0,04
Kobarid	124	4.097	0,03
Osilnica	10	365	0,03
Škocjan	84	3.280	0,03
Postojna	305	16.120	0,02
Rečica ob Savinji	39	2.279	0,02
Šmarješke Toplice	57	3.330	0,02
Tolmin	262	11.108	0,02
Brežice	161	24.089	0,01
Cerklje na Gorenjskem	102	7.608	0,01
Črnomelj	173	14.293	0,01
Gornji Grad	20	2.535	0,01
Ljubno	18	2.558	0,01
Maribor	855	110.513	0,01
Metlika	64	8.345	0,01
Nova Gorica	408	31.691	0,01
Podčetrtek	27	3.406	0,01
Rogaška Slatina	60	11.070	0,01
Semič	20	3.766	0,01
Slovenj Gradec	89	16.576	0,01
Vipava	40	5.593	0,01
Brda	25	5.613	0,00

se nadaljuje

Tabela 12: Število Airbnb ležišč na prebivalca v letu 2018 (nad.)

Občine	Število Airbnb ležišč v 2018	Število prebivalcev v 2018	Število Airbnb ležišč na prebivalca v 2018
Celje	156	49.538	0,00
Dobrna	2	2.221	0,00
Dolenjske Toplice	8	3.471	0,00
Gorenja vas - Poljane	5	7.532	0,00
Idrija	20	11.730	0,00
Kamnik	71	29.512	0,00
Kočevje	12	15.681	0,00
Kostanjevica na Krki	12	2.431	0,00
Kranj	207	55.795	0,00
Krško	6	25.844	0,00
Laško	35	13.028	0,00
Lendava/Lendva	7	10.407	0,00
Mislinja	6	4.557	0,00
Nazarje	11	2.600	0,00
Novo mesto	64	36.769	0,00
Prevalje	10	6.827	0,00
Ptuj	48	23.214	0,00
Radeče	6	4.202	0,00
Radovljica	56	18.902	0,00
Ravne na Koroškem	33	11.241	0,00
Sevnica	12	17.502	0,00
Škofja Loka	38	22.991	0,00
Velenje	78	32.959	0,00
Vuzenica	12	2.692	0,00

Vir: AirDNA (2019); SURS (2018b).

3.3 Okoljski indikatorji

Za analizo okoljskih indikatorjev sem kvantitativne podatke črpal iz portalov ARSO (2019), SURS (2018a; 2018b) in DRSI (2018). Kakovost zraka sem analiziral z uporabo podatkov o koncentracija delcev PM_{10}. Odpadke sem analiziral z uporabo indikatorja količine zbranih komunalnih odpadkov na prebivalca. Promet sem analiziral z indikatorjem števila prepeljanih vozil v enem dnevu na določenem kraju (števnem mestu). Kvalitativnega podatka o oceni stanja okolja nisem analiziral, ker podatki niso bili javno dostopni v okviru Zelene sheme.

3.3.1 Povprečna letna koncentracija delcev PM_{10}

Podatki o povprečni mesečni koncentraciji delcev PM_{10} so za leto 2018 na voljo za 8 izbranih občin. Povprečna letna koncentracija delcev PM_{10} je izračunana kot količnik med vsoto povprečnih mesečnih koncentracij in številom dvanajstih mesecev. Izmed izbranih občin jih ima 6 povprečno letno koncentracija delcev PM_{10} večjo od 20 $\mu g/m^3$. 2 občini imata povprečno letno koncentracija delcev PM_{10} med 18 in 20 $\mu g/m^3$. Podatki o povprečni letni koncentraciji delcev PM_{10} so prikazani v Tabeli 13.

Tabela 13: Povprečna letna koncentracija delcev PM_{10} v letu 2018 (v $\mu g/m^3$)

Občina	**Povprečna letna koncentracija delcev PM_{10} v letu 2018 (v $\mu g/m^3$)**
Celje (merilno mesto Celje Mariborska)	31,08
Maribor	28,33
Ljubljana (merilno mesto Ljubljana Bežigrad)	26,92
Novo mesto	25,73
Nova Gorica (merilno mesto Nova Gorica Grčna)	23,00
Kranj	22,58
Velenje	19,75
Koper/Capodistria	18,33

Vir: ARSO (2019).

3.3.2 Količina zbranih komunalnih odpadkov na prebivalca

Podatki o količini zbranih komunalnih odpadkov na prebivalca so za leto 2017 na voljo za 72 izbranih občin. Količina zbranih komunalnih odpadkov na prebivalca je izračunana kot količnik med količino zbranih odpadkov in številom prebivalcev. Izmed izbranih občin jih ima 14 količnik med količino zbranih odpadkov in številom prebivalcev večji od 400 kg na prebivalca, 58 pa med 86 in 400 kg na prebivalca. Podatki o količini zbranih komunalnih odpadkov na prebivalca so za leto 2017 prikazani v Tabeli 14.

Tabela 14: Količina zbranih komunalnih odpadkov na prebivalca v letu 2017

Občina	**Količina zbranih odpadkov v 2017 (tone)**	**Število prebivalcev v 2017**	**Količina zbranih komunalnih odpadkov na prebivalca v 2017 (kg/prebivalca)**
Bovec	1.611	3.066	525,44
Piran/Pirano	9.125	17.667	516,50
Kranj	28.161	56.047	502,45
Izola/Isola	7.944	16.009	496,22
Bled	3.736	7.914	472,07

se nadaljuje

Tabela 14: Količina zbranih komunalnih odpadkov na prebivalca v letu 2017 (nad.)

Občina	**Količina zbranih odpadkov v 2017 (tone)**	**Število prebivalcev v 2017**	**Količina zbranih komunalnih odpadkov na prebivalca v 2017 (kg/prebivalca)**
Nova Gorica	14.873	31.780	468,00
Brda	2.460	5.624	437,41
Koper/Capodistria	22.262	51.641	431,09
Krško	10.816	25.802	419,19
Celje	20.579	49.376	416,78
Ptuj	9.452	23.112	408,97
Maribor	45.108	110.461	408,36
Ljubljana	117.140	288.250	406,38
Radenci	2.068	5.158	400,93
Kamnik	11.640	29.458	395,14
Postojna	6.375	16.194	393,66
Bohinj	1.964	5.138	382,25
Kranjska Gora	1.913	5.225	366,12
Velenje	11.896	32.848	362,15
Kobarid	1.476	4.117	358,51
Moravske Toplice	2.004	5.830	343,74
Kostanjevica na Krki	832	2.441	340,84
Dobrna	754	2.219	339,79
Cerklje na Gorenjskem	2.571	7.585	338,96
Radovljica	6.346	18.899	335,78
Idrija	3.952	11.798	334,97
Novo mesto	11.770	36.435	323,04
Vipava	1.733	5.618	308,47
Zreče	1.941	6.392	303,66
Tolmin	3.394	11.218	302,55
Kočevje	4.697	15.822	296,87
Šoštanj	2.553	8.697	293,55
Radeče	1.229	4.201	292,55
Lendava/Lendva	3.025	10.437	289,83
Dolenjske Toplice	993	3.435	289,08
Sevnica	5.025	17.484	287,41
Solčava	148	521	284,07
Šmarješke Toplice	929	3.282	283,06
Laško	3.687	13.131	280,79
Metlika	2.305	8.355	275,88
Žiri	1.340	4.873	274,98
Škofja Loka	6.203	22.889	271,00
Mozirje	1.086	4.050	268,15
Podvelka	634	2.368	267,74
Slovenj Gradec	4.436	16.593	267,34

se nadaljuje

Tabela 14: Količina zbranih komunalnih odpadkov na prebivalca v letu 2017 (nad.)

Občina	Količina zbranih odpadkov v 2017 (tone)	Število prebivalcev v 2017	Količina zbranih komunalnih odpadkov na prebivalca v 2017 (kg/prebivalca)
Mežica	952	3.575	266,29
Ravne na Koroškem	3.000	11.314	265,16
Dravograd	2.315	8.857	261,38
Brežice	6.289	24.143	260,49
Rečica ob Savinji	587	2.289	256,44
Gornji Grad	650	2.541	255,80
Rogaška Slatina	2.783	11.024	252,45
Semič	949	3.786	250,66
Muta	833	3.387	245,94
Črna na Koroškem	810	3.319	244,05
Radlje ob Dravi	1.511	6.205	243,51
Šmartno ob Paki	782	3.212	243,46
Črnomelj	3.481	14.310	243,26
Mislinja	1.096	4.580	239,3
Nazarje	618	2.598	237,88
Kostel	151	637	237,05
Škocjan	769	3.259	235,96
Luče	333	1.480	225,00
Bistrica ob Sotli	298	1.351	220,58
Prevalje	1.466	6.767	216,64
Ljubno	555	2.566	216,29
Podčetrtek	717	3.341	214,61
Vuzenica	548	2.670	205,24
Ribnica na Pohorju	219	1.182	185,28
Železniki	1.182	6.708	176,21
Gorenja vas - Poljane	1.142	7.527	151,72
Osilnica	32	369	86,72

Vir: SURS (2018a; 2018b).

3.3.3 Število prepeljanih vozil

Podatki o številu prepeljanih vozil v letu 2017 so na voljo za 61 izbranih slovenskih občin. Izbral sem merilna mesta, ki se nahajajo v glavnem kraju posamezne občine. Kjer je merilnih mest v glavnem kraju več, sem izbral tistega z največjim številom prepeljanih vozil, merilno mesto pa je zapisano v oklepaju poleg imena občine. Število prepeljanih vozil predstavlja vsoto motorjev, osebnih vozil in avtobusov, ki so v enem dnevu prevozili mimo merilnega mesta. 9 občin je imelo na merilnem mestu v enem dnevu zabeleženih več kot 15.000 prepeljanih vozil, 52 občin pa med 341 in 14.005 prepeljanih vozil. Dnevno število prepeljanih vozil v letu 2017 je prikazano v Tabeli 15.

Tabela 15: Število prepeljanih vozil v letu 2017

Občina (merilno mesto)	**Število prepeljanih vozil v 2017**
Ljubljana (Bokalce AC)	62.542
Celje	24.994
Maribor	24.951
Ptuj	19.973
Škofja Loka	19.013
Izola/Isola	18.215
Novo mesto	17.922
Kranj	16.102
Kamnik	15.620
Koper/Capodistria	14.005
Brežice	13.053
Laško	12.357
Dravograd	11.786
Vipava	10.897
Nova Gorica	10.686
Slovenj Gradec	10.563
Šoštanj	10.475
Mozirje	8.928
Ankaran/Ancarano	8.500
Zreče	8.386
Krško	8.381
Mislinja	8.142
Prevalje	7.659
Radovljica	7.035
Bled	7.004
Gorenja vas - Poljane	6.595
Kranjska Gora	6.518
Ravne na Koroškem	5.996
Radeče	5.368
Piran/Pirano	5.231
Moravske Toplice	5.130
Podčetrtek	4.968
Postojna	4.715
Rogaška Slatina	4.634
Kočevje	4.572
Radlje ob Dravi	4.244
Velenje	4.177
Šmarješke Toplice	3.948
Kobarid	3.864
Idrija	3.849
Dolenjske Toplice	3.765
Kostanjevica na Krki	3.718

se nadaljuje

Tabela 15: Število prepeljanih vozil v letu 2017 (nad.)

Občina (merilno mesto)	Število prepeljanih vozil v 2017
Dobrna	3.448
Radenci	3.362
Žiri	3.170
Cerklje na Gorenjskem	3.133
Mežica	2.982
Lendava/Lendva	2.889
Metlika	2.704
Semič	2.592
Škocjan	2.497
Črnomelj	2.016
Sevnica	1.988
Ljubno	1.953
Železniki	1.914
Gornji Grad	1.759
Bovec	1.669
Bohinj	1.122
Solčava	877
Bistrica ob Sotli	429
Črna na Koroškem	341

Vir: DRSI (2018).

3.4 Politično-civilni indikatorji

Za analizo politično-civilnih indikatorjev sem analiziral zaznavo medijev o turizmu. Kvalitativne podatke sem črpal iz javno dostopnih medijskih portalov: rtvslo.si, siol.net, vecer.com in reporter.si. Podatki o tem, ali je lokalno prebivalstvo vključeno v razvoj turizma in podatki o obstoju politične podpore, niso bili javno dostopni v okviru Zelene sheme, zato teh indikatorjev nisem vključil v analizo.

Slovenija se v medijih predstavlja kot butična destinacija, kjer ni množičnega turizma (K., 2019). Hkrati se vedno pogosteje pojavljajo članki, ki opozarjajo na negativne vplive turizma (Lončar, 2017). V Sloveniji se v medijih na temo vpliva turizma najpogosteje pojavljata Bled (Esih, 2017; H., 2017; Kolednik, 2017) in Ljubljana (Daugul, 2018; Fidermuc, 2018; Šetinc, 2018). Medijske objave na temo Bleda in Ljubljane pretežno propagirajo negativne vplive turizma. Po številu medijskih objav sledijo Kranjska Gora, Bohinj in Piran (H., 2017; Kos, 2018). Za te tri občine so izpostavljeni negativni in pozitivni vplivi turizma. Občini Škocjan in Postojna se pojavljata v medijih na račun njihovih največjih znamenitosti – Škocjanskih jam in Postojnske jame. Obe destinaciji sprejmeta veliko število obiskovalcev, mediji pa jih povezujejo z dobro prakso in pozitivnimi vplivi turizma (Atelšek, 2019; Habič, 2017). V

medijskih objavah, ki propagirajo pozitivne vplive turizma, se pojavijo tudi občine Lendava, Moravske Toplice in Radenci (Sever, 2019).

4 DISKUSIJA

4.1 Alpska Slovenija

V makro regiji Alpske Slovenije je najbolj očitna problematika obremenjenosti nosilnih zmogljivosti v ekonomskem stebru. Prvi indikator, ki kaže na to, je letna rast števila turistov v zadnjih petih letih. Kar 73,91 % izmed 23 obravnavanih občin beleži več kot 10 % letno rast. Drugi indikator, ki kaže na izrazito problematiko, je rast števila Airbnb ležišč v zadnjih petih letih. Kar 91,30 % izmed 23 obravnavanih občin beleži več kot 30 % rast. Zanimivo je, da rast števila ležišč v hotelih in podobnih nastanitvenih objektih v zadnjih petih letih ne korelira z rastjo prihodov turistov. Kar 76 % izmed 25 obravnavanih občin beleži manj kot 3 % letno rast števila ležišč v hotelih in podobnih nastanitvenih objektih. Prvi možni razlog za to je povečanje števila dnevnih turistov. Drugi možni razlog pa je pomanjkanje ležišč v hotelih in podobnih namestitvenih objektih. Predvsem drugi razlog podkrepi dejstvo, da število ležišč delitvene ekonomije, kot je na primer Airbnb, v zadnjih petih letih strmo raste. Četrti indikator, ki kaže na potencialne težave pa je sezonskost. Kar 82,14 % izmed 28 obravnavanih občin beleži sezonskost večjo od 30 %. Glede na ekonomski steber imajo nosilne zmogljivosti najbolj obremenjene občine Bled, Bovec, Kranjska Gora, Radovljica in Tolmin.

V družbenem stebru problematika obremenjenosti nosilnih zmogljivosti ni tako izrazita. Izmed 26 obravnavanih občin jih ima 73,08 % indikator števila turistov na prebivalca manjši od 10. Izpostaviti gre občine Luče, Maribor, Prevalje in Ravne na Koroškem, ki imajo indikator nad 45. Najbolj kritičen je indikator deleža komentarjev petih najpomembnejših znamenitosti v primerjavi s komentarji vseh znamenitosti na portalu TripAdvisor. Izmed 22 obravnavanih občin ima 90,91 % občin več kot 68 % komentarjev namenjenih petim najpomembnejšim znamenitostim. Smotrno bi bilo razširiti spekter turistične ponudbe, ki bi temeljil na več znamenitostih znotraj destinacije. Razen Bleda in Kranjske Gore imajo vse občine indikatorja koncentracije ponudbe nižja od 0,4. Vrednost indikatorja števila ležišč na prebivalca za Bled in Kranjsko Goro je 0,4. Vrednost indikatorja števila Airbnb ležišč na prebivalca za Bled je 0,44, za Kranjsko Goro pa 0,37. Pogled na podatke celotnega družbenega stebra jasno pokaže, da imata najbolj obremenjene nosilne zmogljivosti prav občini Bled in Kranjska Gora.

Okoljski steber je za Alpsko Slovenijo najmanj problematičen. Občini Kranj (22,58 $\mu g/m^3$) in Maribor (28,33 $\mu g/m^3$) presegata letno mejno koncentracijo delcev PM_{10} za varovanje zdravja ljudi, ki po podatkih portala Okolje znaša do 20 $\mu g/m^3$ (brez datuma). Izmed 30 obravnavanih občin jih 86,67 % zbere manj kot 385 kg odpadkov na prebivalca. Izmed 21 obravnavanih občin jih 90,48 % prevozi manj kot 12.000 vozil dnevno. Glede na okoljski

steber imajo nosilne zmogljivosti najbolj obremenjene občine Bled, Bovec, Kranj in Maribor.

Glede na politično-civilni steber in število medijskih objav je smiselno izpostaviti Bled, Bohinj in Kranjsko Goro. Zagotovo se s prekomerno obremenitvijo nosilnih zmogljivosti sooča Bled, kar je vidno tudi v prevladujočih medijskih objavah, ki v povezavi z Bledom izpostavljajo negativne vplive turizma. Bohinj in Kranjska Gora se pojavljata v člankih, ki promovirajo negativne in pozitivne vplive turizma. Glede na ostale stebre lahko trdim, da se bo poleg Bleda tudi Kranjska Gora zagotovo, ali se že sooča s preobremenjenostjo nosilnih zmogljivosti.

4.2 Mediteranska Slovenija

V makro regiji Mediteranske Slovenije je očitna problematika obremenjenosti nosilnih zmogljivosti v ekonomskem stebru. Od 9 obravnavanih občin jih 55,56 % beleži več kot 10 % letno rast števila turistov v zadnjih petih letih. Letna rast števila ležišč v hotelih in podobnih nastanitvenih objektih v zadnjih petih letih je precej nižja. Od 9 obravnavanih občin jih ima 66,67 % letno rast števila ležišč v hotelih in podobnih nastanitvenih objektih nižjo od 1 %. Podobno kot pri makro regiji Alpska Slovenija je možen razlog za to povečanje števila dnevnih turistov. Drugi možni razlog pa je pomanjkanje ležišč v hotelih in podobnih namestitvenih objektih, na kar kaže rast števila ležišč delitvene ekonomije, kot je na primer Airbnb. Prav vse občine beležijo več kot 10 % letno rast števila Airbnb ležišč. Z največjo rastjo (152,02 %) vodi občina Postojna. Ker gre za Mediteransko Slovenijo, je bilo velik delež sezonskosti pričakovati. Tako se med 9 obravnavanimi občinami 66,67 % občin spopada z več kot 30 % stopnjo sezonskosti. Glede na ekonomski steber imajo nosilne zmogljivosti najbolj obremenjene občine Brda, Izola, Piran, Postojna in Škocjan.

Problematika obremenjenosti nosilnih zmogljivosti Mediteranske Slovenije je očitna tudi v družbenem stebru. Izmed 9 obravnavanih občin jih ima 77,78 % indikator števila turistov na prebivalca manjši od 10. Problematični sta občini Piran (34,33) in Ankaran (25,93). Najbolj kritičen je indikator deleža komentarjev petih najpomembnejših znamenitosti v primerjavi s komentarji vseh znamenitosti na portalu TripAdvisor. Izmed 9 obravnavanih občin imajo prav vse občine delež komentarjev namenjenih petim najpomembnejšim znamenitostim večji od 66 %. Enako kot za makro regijo Alpska Slovenija bi bilo smotrno razširiti spekter turistične ponudbe, ki bi temeljil na več znamenitostih znotraj destinacije. Razen Pirana, imajo vse občine indikatorja koncentracije ponudbe manjša od 0,15. Vrednost indikatorja števila ležišč na prebivalca za Piran je 0,4, vrednost indikatorja števila Airbnb ležišč na prebivalca pa 0,25. Če gledamo družbeni indikator v celoti, imata najbolj obremenjene nosilne zmogljivosti Ankaran in Piran.

Tudi okoljski steber je za Mediteransko Slovenijo problematičen. Občina Nova Gorica s 23 $\mu g/m^3$ presega letno mejno koncentracijo delcev PM_{10} za varovanje zdravja ljudi. Izmed 8

obravnavanih občin jih 62,5 % zbere več kot 400 kg odpadkov na prebivalca, kar je v primerjavi z drugimi makro regijami relativno veliko. Prometna obremenitev je problematična v Izoli (18.215 vozil dnevno), v drugih občinah pa je merilno mesto prevozilo manj kot 15.000 vozil dnevno. Glede na okoljski steber imajo nosilne zmogljivosti najbolj obremenjene občine Brda, Koper, Izola, Nova Gorica in Piran.

V politično-civilnem stebru se pri pregledu medijskih objav največkrat pojavi Piran. Za občino Piran so izpostavljeni negativni in pozitivni vplivi turizma. V medijih se pojavljata tudi občini Postojna in Škocjan, ki pa se za razliko od Pirana pojavljata v objavah, ki promovirajo pozitivne vplive turizma.

4.3 Termalna Panonska Slovenija

V makro regiji Termalno Panonske Slovenije problematika obremenjenosti nosilnih zmogljivosti v ekonomskem stebru ni očitna. Letna rast števila turistov v zadnjih petih letih je med 19 obravnavanimi občinami v 73,68 % občinah manjša od 10 %. Od 18 obravnavanih občin jih v zadnjih petih letih 94,44 % beleži manj kot 5 % letno rast števila ležišč v hotelih in podobnih nastanitvenih objektih. Izpostaviti gre le občino Kostanjevica na Krki, ki v zadnjih petih letih beleži 15,26 % letno rast števila ležišč v hotelih in podobnih nastanitvenih objektih. Indikator, ki kaže na potencialno problematiko, je rast števila Airbnb ležišč v zadnjih petih letih. Kar 75 % izmed 16 obravnavanih občin beleži več kot 40 % letno rast števila Airbnb ležišč. Sezonskost trenutno ni problematična. Izmed 18 obravnavanih občin jih 44,44 % beleži sezonskost večjo od 30 %. Glede na ekonomski steber imajo nosilne zmogljivosti najbolj obremenjene občine Kostanjevica na Krki, Krško, Novo mesto, Sevnica in Velenje.

V družbenem stebru je problematika obremenjenosti nosilnih zmogljivosti bolj izrazita, ampak ni kritična. Izmed 20 obravnavanih občin jih ima 85 % indikator števila turistov na prebivalca manjši od 10. Največja problematika se kaže v indikatorju deleža komentarjev petih najpomembnejših znamenitosti v primerjavi s komentarji vseh znamenitosti na portalu TripAdvisor. Izmed 19 obravnavanih občin imajo prav vse več kot 79 % komentarjev namenjenih petim najpomembnejšim znamenitostim. Enako kot za makro regiji Alpska in Mediteranska Slovenija bi bilo smotrno razširiti spekter turistične ponudbe, ki bi temeljil na več znamenitostih znotraj destinacije. Indikator števila ležišč na prebivalca je največji v občinah Podčetrtek (0,37), Moravske Toplice (0,25), Dobrna (0,2), Rogaška Slatina (0,16) in Dolenjske Toplice (0,15) V ostalih občinah je indikator števila ležišč na prebivalca manjši od 0,15. Prav v vseh občinah je vrednost indikatorja števila Airbnb ležišč na prebivalca manjša od 0,05. Občine, ki imajo najbolj obremenjene nosilne zmogljivosti z vidika družbenega stebra, so Dobrna, Moravske Toplice in Podčetrtek.

Okoljski steber za Termalno Panonsko Slovenijo ni problematičen. Najbolj kritičen je indikator letne koncentracije delcev PM_{10} za občini Celje (31,08) in Novo mesto (25,73).

Izmed 20 obravnavanih občin jih 80 % zbere manj kot 365 kg odpadkov na prebivalca. Prometna obremenitev je delno problematična v Celju (24.994 vozil dnevno), Ptuju (19.973 vozil dnevno) in Novem mestu (17.922 vozil dnevno). V drugih občinah je merilno mesto prevozilo manj kot 14.000 vozil dnevno. Glede na okoljski steber imata nosilne zmogljivosti najbolj obremenjene občini Celje in Ptuj.

Za makro regijo Termalna Panonska Slovenija se v medijskih objavah pojavljajo občine Lendava, Moravske Toplice in Radenci. Medijske objave o teh občinah propagirajo pozitivne vplive turizma, zato gledano z vidika politično-civilnega stebra nosilne zmogljivosti niso preobremenjene.

4.4 Osrednja Slovenija ter Ljubljana

V makro regiji Osrednje Slovenije ter Ljubljane je zelo očitna problematika obremenjenosti nosilnih zmogljivosti v ekonomskem stebru. Od 12 obravnavanih občin jih 66,67 % beleži več kot 10 % letno rast števila turistov v zadnjih petih letih. Od 13 obravnavanih občin jih ima v zadnjih petih letih 69,23 % letno rast števila ležišč v hotelih in podobnih nastanitvenih objektih nižjo od 3 %. Možen razlog za to je povečana rast števila Airbnb ležišč. Izmed 10 obravnavanih občin jih 80 % beleži več kot 25 % letno rast števila Airbnb ležišč v zadnjih petih letih. Tudi indikator sezonskosti je visok za večino občin. Izmed 13 obravnavanih občin jih ima 61,54 % delež sezonskosti večji od 30 %. Z vidika ekonomskega stebra imajo nosilne zmogljivosti najbolj obremenjene občine Črnomelj, Gorenja vas - Poljane, Idrija in Ljubljana.

Osrednja Slovenija ter Ljubljana nimata problematike v družbenem stebru. Izmed 13 obravnavanih občin imajo prav vse indikator števila turistov na prebivalca manjši od 8. Najbolj kritičen je indikator deleža komentarjev petih najpomembnejših znamenitosti v primerjavi s komentarji vseh znamenitosti na portalu TripAdvisor. Izmed 10 obravnavanih občin imajo prav vse občine delež komentarjev namenjenih petim najpomembnejšim znamenitostim večji od 59 %. Kot v preostalih makro regijah bi bilo smotrno razširiti spekter turistične ponudbe, ki bi temeljil na več znamenitostih znotraj destinacije. Razen Osilnice, imajo vse občine indikatorja koncentracije ponudbe manjša od 0,05. Vrednost indikatorja števila ležišč na prebivalca za Osilnico je 0,32. Z vidika družbenega stebra makro regija Osrednje Slovenije ter Ljubljane nima preobremenjenih nosilnih zmogljivosti.

Okoljski steber za Osrednjo Slovenijo ni problematičen. Edina občina, ki je soočena s problematiko, je Ljubljana. Ljubljana s povprečno letno koncentracijo delcev PM_{10}, ki znaša 26,92 $\mu g/m^3$ presega letno mejno koncentracijo delcev PM_{10} za varovanje zdravja ljudi. Vse občine, razen Ljubljane (406,38 kg odpadkov na prebivalca) v povprečju zberejo manj kot 400 kg odpadkov na prebivalca. Prometna obremenitev je problematična v Ljubljani (62.542 vozil dnevno), Škofji Loki (19.013 vozil dnevno) in Kamniku (15.620 vozil dnevno). V

drugih občinah je merilno mesto prevozilo manj kot 7.000 vozil dnevno. Glede na okoljski steber ima Ljubljana problematiko s preobremenjenostjo nosilnih zmogljivosti.

V politično-civilnem stebru se pri pregledu medijskih objav pojavlja le Ljubljana. Ta indikator jasno kaže na preobremenjenost nosilnih zmogljivosti, saj se Ljubljana pojavlja v medijskih objavah, ki izpostavljajo negativne vplive turizma.

SKLEP

V magistrski nalogi sem obravnaval problematiko obremenjenosti turističnih nosilnih zmogljivosti. V prvem poglavju sem predstavil koncepta prekomernega turizma in antiturizma, ki sta povezana s teorijo nosilnih zmogljivosti. Zgodovinski razvoj prekomernega turizma sem predstavil v poglobljenem pregledu literature. Tudi v medijih se pojma prekomerni turizem in antiturizem pojavljata vedno pogosteje. Razlog za to je vedno večja turistična aktivnost, ki obremenjuje nosilne zmogljivosti turističnih destinacij. Prekomerni turizem se je sicer prvič pojavil z masovnim turizmom, ki je predstavljal netrajnosten razvoj. Netrajnostni turizem rezultira v negativnih učinkih turizma. Prav to je glavni razlog za vedno večjo popularnost analize nosilnih zmogljivosti s strani akademikov.

Koncept nosilnih zmogljivosti sem predstavil v drugem poglavju. V poglobljenem pregledu literature sem opisal začetke koncepta, ki izvira iz ekologije in biologije. Predstavil sem začetne modele nosilnih zmogljivosti. Z evolucijo modelov nosilnih zmogljivosti so se stebri le-teh izenačili s stebri trajnostnega turizma: okoljski, ekonomski in družbeni. Z nadaljnjim razvojem se je trem stebrom pridružil še četrti, politično-ekonomski steber. Izkazalo se je, da so statične določitve nosilnih zmogljivosti za managerske namene neuporabne, kar je vodilo v razvoj načrtovalnih modelov za upravljanje. Nadalje sem predstavil teoretično ozadje in uporabo zgodnjih načrtovalnih modelov ROS, LAC, VIM, VAMP, VERP, TOS, TOMM in PAVIM. Načrtovalni modeli so postajali vedno bolj kompleksni in so zajemali več dimenzij in indikatorjev. V zadnjih petih letih so se tako najbolj uveljavili napredni načrtovalni modeli, ki združujejo dognanja nosilnih zmogljivosti, zgodnjih načrtovalnih modelov in prilagodljivost za uporabo na različnih destinacijah.

Empirično analizo nosilnih zmogljivosti sem izvedel v tretjem poglavju. Za analizo sem uporabil kvalitativne in kvantitativne indikatorje diagnostičnega modela antiturizma, preturizma in zelenega turizma (Knežević Cvelbar in drugi, 2018). Zajel sem 73 slovenskih občin, ki so v Strategiji trajnostne rasti slovenskega turizma 2017–2021 identificirane kot vodilne destinacije (Mihalič in drugi, 2017). Analiza je pokazala, da je pri vseh občinah najbolj problematičen ekonomski steber. Indikator, ki je najbolj kritičen pa je rast števila turistov v zadnji petih letih. Izredno veliko rast predstavlja tudi rast števila Airbnb ležišč v zadnjih petih letih. Rast števila Airbnb ležišč kaže na veliko povpraševanje po ležiščih, ki pa jih hoteli in podobni namestitveni objekti ne uspejo zadovoljiti. Najmanjšo problematiko z obremenjenostjo nosilnih zmogljivosti kaže družbeni steber. Edini indikator, ki je

problematičen znotraj družbenega stebra, je delež komentarjev petih najpomembnejših znamenitosti v primerjavi s komentarji vseh znamenitosti na portalu TripAdvisor. Jasno se pokaže potreba po razširitvi ponudbe na več enakovrednih znamenitosti znotraj destinacije. Tudi okoljski steber se zdi v mejah normale, pokaže se le pomanjkanje cestne infrastrukture. Prometna obremenjenost posameznih destinacij je tudi posledica visoke koncentracije ponudbe, zaradi česar se velika večina obiskovalcev koncentrira na istih prometnicah. Politično-civilni steber in medijske objave, ki propagirajo negativne vpliva turizma, kažejo na visoko obremenjenost nosilnih zmogljivosti na Bledu in v Ljubljani.

Trenutno stanje obremenjenosti nosilnih zmogljivosti sem predstavil v zadnjem poglavju. Ugotovil sem, da imajo najbolj obremenjene nosilne zmogljivosti znotraj makro regije Alpska Slovenija občine Bled, Bovec in Kranjska Gora. Najbolj obremenjen je ekonomski steber ter okoljski indikator števila prepeljanih vozil na dan. Tudi v makro regiji Mediteranske Slovenije je problematika obremenjenosti nosilnih zmogljivosti najbolj očitna v ekonomskem stebru. Problematičen je tudi družbeni steber, predvsem za občini Ankaran in Piran. Okoljski steber je problematičen predvsem zaradi velike količine zbranih odpadkov na prebivalca v primerjavi z ostalimi makro regijami. Upoštevajoč vse stebre so v tej makro regiji najbolj obremenjene občine Brda, Izola in Piran. Makro regija Termalna Panonska Slovenija nima kritičnih indikatorjev, ki bi kazali na preobremenjenost nosilnih zmogljivosti. V makro regiji Osrednje Slovenije ter Ljubljane je zelo očitna problematika obremenjenosti nosilnih zmogljivosti v ekonomskem stebru. Problematični so trije indikatorji: letna rast števila turistov v zadnjih petih letih, letna rast števila Airbnb ležišč v zadnjih petih letih in delež sezonskosti. V preostalih stebrih makro regija Osrednje Slovenije nima problematike z obremenjenostjo nosilnih zmogljivosti. Gledano v celoti je problematika obremenjenosti nosilnih zmogljivosti prisotna v Ljubljani, saj poleg ekonomskega tudi okoljski in družbeno-civilni steber kažeta na veliko obremenjenost nosilnih zmogljivosti v tej občini.

Glavna omejitev mojega magistrskega dela je ta, da podatki za nekatere občine in indikatorje niso bili na voljo. Priložnost za nadaljnje raziskave je tako za akademike, ki imajo dostop do vseh podatkov, potrebnih za izvedbo analize nosilnih zmogljivosti ob uporabi indikatorjev diagnostičnega modela antiturizma, preturizma in zelenega turizma (Knežević Cvelbar in drugi, 2018). Ko bodo na voljo meje za semafor razvoja, je zagotovo smiselno postaviti diagnostiko za posamezne občine glede na meje določene v semaforju. Skupaj z vodji turističnih destinacij in drugimi deležniki je potem na podlagi rezultatov smiselno postaviti upravljalne strategije za individualne destinacije. Za še bolj podrobno razumevanje stanja obremenjenosti nosilnih zmogljivosti bi bilo smiselno postaviti indikatorje za diagnostični model antiturizma, preturizma in zelenega turizma za najbolj obremenjene mesece v letu. Kot je razvidno iz moje analize, je delež sezonskosti v Sloveniji zelo visok. Zdi se, da se problematika obremenjenosti nosilnih zmogljivosti delno izravna pri izračunu indikatorjev na podlagi letnih in večletnih podatkov. Tako se zdi zelo smiselna analiza podatkov in izračun indikatorjev le za najbolj obremenjena dva meseca. Izračun indikatorjev za takšno

obdobje bi zagotovo pokazal še obsežnejšo problematiko obremenjenosti nosilnih zmogljivosti. Omejitev dela se pojavi tudi pri analizi podatkov o številu Airbnb ležišč. Podatki so pridobljeni iz portala AirDNA (2019), ki ne upošteva možnosti podvojenih vrednosti. Iz podatkov ni mogoče jasno določiti, ali so kakšne nastavitve podvojene, zato lahko prihaja do odstopanj pri analizi teh podatkov.

LITERATURA IN VIRI

1. Agencija Republike Slovenije za okolje–ARSO. (2019). *Povprečna mesečna koncentracija delcev PM_{10} v letu 2018*. Pridobljeno 15. aprila 2019 iz www.arso.gov.si/zrak/kakovost%20zraka/podatki/PM10_dec18_slo.pdf
2. Ahn, B., Lee, B. & Shafer, C. S. (2002). Operationalizing sustainability in regional tourism planning: An application of the limits of acceptable change framework. *Tourism Management, 23*(1), 1–15.
3. AirDNA. (2019). *Market Overview: Slovenia*. Pridobljeno 25. marca 2019 iz www.airdna.co/vacation-rental-data
4. Alvarez-Sousa, A. (2018). The Problems of Tourist Sustainability in Cultural Cities: Socio-Political Perceptions and Interests Management. *Sustainability, 10*(2), 503.
5. Ashworth, G. J. & Dietvorst, A. G. J. (1995). *Tourism and spatial transformation: Implications for policy and planning.* Wallingford: CAB International.
6. Atelšek, R. (2019). Omejitve v Plitvicah, vstopnina v Benetkah. Kako pa je v Sloveniji? *Siol.net.* Pridobljeno 5. maja 2019 iz siol.net/novice/slovenija/omejitve-v-plitvicah-vstopnina-v-benetkah-kako-pa-je-v-sloveniji-video-495948
7. Aziz, N. A., Ariffin, A. A. M., Evin, C. & Omar, N. A. (2012). Examining the impact of visitors' emotions and perceived quality towards satisfaction and revisit intention to theme parks. *Jurnal Pengurusan, 35*, 97–109.
8. Bakker, M., Daniels, J., Ellermann, U., Hödl, C. & Solis-Sosa, R. (2015). *An Integrated Management Framework for the Clayoquot Sound Biosphere Reserve: An Application of TOMM in the Pacific Northwest.* Pridobljeno 9. marca 2019 iz clayoquotbiosphere.org/wp-content/uploads/2012/11/Report-Indicators.pdf
9. Becker, E. (2017). Only governments can stem the tide of tourism sweeping the globe. *The Guardian.* Pridobljeno 9. februarja 2019 iz www.theguardian.com/commentisfree/2017/aug/05/only-governments-can-stem-tide-of-tourism-sweeping-the-globe
10. Bezzola, A. (1975). Problems of the suitability and bearing capacity of the tourist mountain regions in Switzerland. *Winterthur*, *7*(18), 18–138.
11. Boissevain, J. (1996). *Coping with tourists: European reactions to mass tourism* (Vol. 1). Providence, RI: Berghahn Books.
12. Boyd, S. W. & Butler, R. W. (1996). Managing ecotourism: An opportunity spectrum approach. *Tourism Management, 17*(8), 557–566.
13. Bramwell, B. (1997). European collaboration in sustainable tourism. *Annals of Tourism Research, 24*(2), 440.

14. Buckley, R. (1999). An ecological perspective on carrying capacity. *Annals of Tourism Research, 26*(3), 705–708.
15. Butler, R. W. (1980). The Concept Of A Tourist Area Cycle Of Evolution: Implications For Management Of Resources. *Canadian Geographer / Le Géographe canadien, 24*(1), 5–12.
16. Butler, R. W. (1997). The concept of carrying concept for tourism destinations: dead or merely buried? *Progress in tourism and hospitality research, 2*(3–4), 283–293.
17. Butler, R. W. (1999). Sustainable tourism: A state-of-the-art review. *Tourism Geographies, 1*(1), 7.
18. Butler, R. W. & Waldbrook, L. A. (1991). A new planning tool: the tourism opportunity spectrum. *Journal of Tourism Studies, 2*(1), 2–14.
19. Buzard, J. (1993). *The beaten track: European tourism, literature, and the ways to culture, 1800–1918*. Oxford: Oxford University Press.
20. Cadarso, M. Á., Gómez, N., López, L. A. & Tobarra, M. Á. (2016). Calculating tourism's carbon footprint: measuring the impact of investments. *Journal of Cleaner Production, 111*(Part B), 529–537.
21. Carrell, S. (2017). Skye islanders call for help with overcrowding after tourism surge. *The Guardian Scotland.* Pridobljeno 9. februarja 2019 iz www.theguardian.com/uk-news/2017/aug/09/skye-islanders-call-for-help-with-overcrowding-after-tourism-surge
22. Castellani, V. & Sala, S. (2012a). Carrying capacity of tourism system: assessment of environmental and management constraints towards sustainability. *Visions for Global Tourism Industry-Creating and Sustaining Competitive Strategies* (295–317). Croatia: IntechOpen.
23. Castellani, V. & Sala, S. (2012b). Ecological Footprint and Life Cycle Assessment in the sustainability assessment of tourism activities. *Ecological Indicators, 16*, 135–147.
24. Cerina, F. (2007). Tourism specialization and environmental sustainability in a dynamic economy. *Tourism Economics, 13*(4), 553–582.
25. Chen, H.-S., Chen, C.-Y., Chang, C.-T. & Hsieh, T. (2014). The construction and application of a carrying capacity evaluation model in a national park. *Stochastic Environmental Research and Risk Assessment (SERRA), 28*(6), 1333–1341.
26. Chen, N. C. & Šegota, T. (2015). Resident attitudes, place attachment and destination branding: a research framework. *Tourism and hospitality management, 21*(2), 145–158.
27. Chen, N. C., Šegota, T. & Golja, T. (2018). *Residents'engagement In Tourism Development: Self-Congruity And Word-Of-Mouth Behaviour.* Tokyo: 2018 Global Marketing Conference at Tokyo.
28. Christ, A. (2017). Tourist Go Home! Europas Sehnsuchtsorte In Gefahr. *YouTube*. Pridobljeno 29. septembra 2017 iz www.youtube.com/watch?v=5O4GuZfoQ6k
29. Clark, R. N. & Stankey, G. H. (1979). The recreation opportunity spectrum: a framework for planning, management, and research. *Gen. Tech. Rep. PNW-GTR-*

098. Portland, OR: US Department of Agriculture, Forest Service, Pacific Northwest Research Station., 98, 32.

30. Coccossis, H. & Mexa, A. (2016). *The Challenge of Tourism Carrying Capacity Assessment: Theory and Practice*. Abingdon, Oxon: Routledge.
31. Coccossis, H., Mexa, A., Collovini, A., Parpairis, A. & Konstandoglou, M. (2001). *Defining, measuring and evaluating carrying capacity in European tourism destinations* (Final Report). Atene: Environmental Planning Laboratory.
32. Colau, A. (2014). Mass tourism can kill a city – just ask Barcelona's residents. *The Guardian.* Pridobljeno 4. marca 2019 iz www.theguardian.com/commentisfree/2014/sep/02/mass-tourism-kill-city-barcelona
33. Coldwell, W. (2017). First Venice and Barcelona: now anti-tourism marches spread across Europe. *The Guardian, 10*.
34. Cole, D. N. & McCool, S. F. (1997). The limits of acceptable change process: modifications and clarifications. *United States Department Of Agriculture Forest Service General Technical Report Int*, 61–68.
35. Cole, S. (2009). A Logistic Tourism Model. Resort Cycles, Globalization, And Chaos. *Annals of Tourism Research, 36*, 689–714.
36. Cole, S. (2012). Synergy and congestion in the tourist destination life cycle. *Tourism Management, 33*, 1128–1140.
37. Daugul, L. (2018). Turizem v Ljubljani: "Izgublja se raznovrstnost njenih prebivalcev". *Rtvslo.si.* Pridobljeno 28. decembra 2018 iz www.rtvslo.si/slovenija/turizem-v-ljubljani-izgublja-se-raznovrstnost-njenih-prebivalcev/463322
38. De Ruyck, M. C., Soares, A. G. & McLachlan, A. (1997). Social carrying capacity as a management tool for sandy beaches. *Journal of Coastal Research, 13*(3), 822–830.
39. Dickinson, G. (2018a). Dear dictionaries, this is why 'overtourism' should be your 2018 word of the year. *The Telegraph Online*. Pridobljeno 28. januarja 2019 iz www.telegraph.co.uk/travel/comment/overtourism-word-of-the-year/
40. Dickinson, G. (2018b). Overtourism, New Word Suggestion. *Collins Dictionary Online*. Pridobljeno 30. marca 2019 iz www.collinsdictionary.com/submission/19794/Overtourism
41. Diedrich, A., Balaguer Huguet, P. & Tintoré Subirana, J. (2011). Methodology for applying the Limits of Acceptable Change process to the management of recreational boating in the Balearic Islands, Spain (Western Mediterranean). *Ocean and Coastal Management, 54*, 341–351.
42. Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo–DRSI. (2018). *Število prepeljanih vozil v letu 2017*. Pridobljeno 4. decembra 2018 iz www.di.gov.si/si/delovna_podrocja_in_podatki/ceste_in_promet/podatki_o_prometu/

43. Dmitrović, T., Knežević Cvelbar, L., Kolar, T., Makovec Brenčič, M., Ograjenšek, I. & Žabkar, V. (2009). Conceptualizing tourist satisfaction at the destination level. *International Journal of Culture, Tourism and Hospitality Research, 3*(2), 116–126.
44. Dong, P. & Siu, N. Y.-M. (2013). Servicescape elements, customer predispositions and service experience: The case of theme park visitors. *Tourism Management, 36*, 541–551.
45. Dredge, D. (2017). "Overtourism" Old wine in new bottles? *Linkedin.* Pridobljeno 5. marca 2019 iz www.linkedin.com/pulse/overtourism-old-wine-new-bottles-dianne-dredge
46. Driver, B. L., Brown, P. J., Stankey, G. H. & Gregoire, T. G. (1987). The ROS planning system evolution, basic concepts, and research needed. *Leisure Sciences, 9*(3), 201–212.
47. Duffield, B. S. & Walker, S. E. (1984). The assessment of tourism impacts. *Perspectives on environmental impact assessment* (479–516). Edinburgh: The University of Edinburg.
48. Dwyer, L., Knežević Cvelbar, L., Edwards, D. & Mihalič, T. (2012). Fashioning a destination tourism future: The case of Slovenia. *Tourism Management, 33*(2), 305–316.
49. Edgell, D. L. (2016). *Managing Sustainable Tourism: A Legacy for the Future* (Second edition). London: Routledge.
50. Esih, U. (2017). Okupacija Bleda? "Problem so domačini, ne turisti". *Večer.* Pridobljeno 28. decembra 2018 iz www.vecer.com/okupacija-bleda-problem-so-domacini-ne-turisti-6291809
51. Estol, J. & Font, X. (2016). European tourism policy: Its evolution and structure. *Tourism Management, 52*, 230–241.
52. Farrell, T. & Marion, J. (2002). The Protected Area Visitor Impact Management (PAVIM) Framework: A Simplified Process for Making Management Decisions. *Journal of Sustainable Tourism, 10*(1), 31.
53. Fidermuc, K. (2018). Koliko turistov je za Slovenijo preveč? *Delo.si.* Pridobljeno 28. decembra 2018 iz www.delo.si/nedelo/koliko-turistov-je-za-slovenijo-prevec-50152.html
54. Francis, J. (2018a). Overtourism solutions. *Responsible Travel.* Pridobljeno 4. marca 2019 iz https:/www.responsibletravel.com/copy/overtourism-solutions
55. Francis, J. (2018b). The real causes of overtourism. *Responsible Travel.* Pridobljeno 4. marca 2019 iz www.responsibletravel.com/copy/the-real-causes-of-overtourism
56. Frauman, E. & Banks, S. (2011). Gateway community resident perceptions of tourism development: Incorporating Importance-Performance Analysis into a Limits of Acceptable Change framework. *Tourism Management, 32*, 128–140.
57. Frissell, S. S. & Stankey, G. H. (1972). *Wilderness environmental quality: Search for social and ecological harmony.* Hot Springs, AR: Society of American Foresters Annual Meeting.

58. Goodwin, H. (2016). *Managing Tourism in Barcelona*. Pridobljeno 4. marca 2019 iz haroldgoodwin.info/RTPWP/01%20Managing%20Tourism%20in%20Barcelona.pdf
59. Goodwin, H. (2017). The challenge of overtourism. *Responsible Tourism Partnership*.
60. Gössling, S., Hansson, C. B., Hörstmeier, O. & Saggel, S. (2002). Ecological footprint analysis as a tool to assess tourism sustainability. *Ecological Economics, 43*(2), 199–211.
61. Graefe, A., Kuss, F. & Vaske, J. (1990). *Visitor impact management: The planning framework.* Washington, DC: National Parks and Conservation Association.
62. Graham, R., Nilsen, P. & Payne, R. J. (1988). Visitor management in Canadian national parks. *Tourism Management, 9*(1), 44–61.
63. Green, H., Hunter, C. & Moore, B. (1989). Assessing the environmental impact of tourism development: the use of the Delphi technique. *International journal of environmental studies 35*(1–2), 51–62.
64. H., T. (2017). (Pre)polni Bled: "Pridite raje jeseni!" Bohinj: "Tudi doma ne parkirate na zelenici!". *Rtvslo.si.* Pridobljeno 2. marca 2019 iz www.rtvslo.si/zivljenjski-slog/ture-avanture/po-sloveniji/pre-polni-bled-pridite-raje-jeseni-bohinj-tudi-doma-ne-parkirate-na-zelenici/429686
65. Habič, S. (2017). Turistov ni preveč, z navalom obiskovalcev pač ne znamo upravljati. *Rtvslo.si.* Pridobljeno 21. decembra 2018 iz val202.rtvslo.si/2017/08/reakcija-86/
66. Hadwen, I. A. S. & Palmer, L. J. (1922). *Reindeer in Alaska*. Washington, DC: Dept. of Agriculture.
67. Hardin, G. (1986). Cultural carrying capacity: a biological approach to human problems. *BioScience, 36*(9), 599.
68. Harshaw, H. W. & Sheppard, S. R. J. (2013). Using the recreation opportunity spectrum to evaluate the temporal impacts of timber harvesting on outdoor recreation settings. *Journal of Outdoor Recreation and Tourism, 1–2*, 40–50.
69. Hof, M. & Lime, D. W. (1997). Visitor experience and resource protection framework in the national park system: Rationale, current status, and future direction. *United States Department Of Agriculture Forest Service General Technical Report Int*, 29–36.
70. Huamantinco Cisneros, M. A., Revollo Sarmiento, N. V., Delrieux, C. A., Piccolo, M. C. & Perillo, G. M. E. (2016). Beach carrying capacity assessment through image processing tools for coastal management. *Ocean and Coastal Management, 130*, 138–147.
71. Hughes, N. (2018). 'Tourists go home': anti-tourism industry protest in Barcelona. *Social Movement Studies, 17*(4), 471–477.

72. Jesenšek, M. (2017). Preveč turistov bo takrat, ko nam bodo šli na živce. *Delo.si.* Pridobljeno 21. decembra 2018 iz www.delo.si/novice/ljubljana/prevec-turistov-bo-takrat-ko-nam-bodo-sli-na-zivce.html
73. Jiang, Y. (2009). Evaluating eco-sustainability and its spatial variability in tourism areas: A case study in Lijiang County, China. *International Journal of Sustainable Development and World Ecology, 16*(2), 117–126.
74. Jovicic, D. & Dragin, A. (2008). The Assessment of Carrying Capacity – A Crucial Tool for Managing Tourism Effects in Tourist Destinations. *Turizam, 12*(1)*,* 4–11.
75. K., A. (2019). Množični turizem vse manj privlačen, Slovenija z osebno noto vse bolj. *Rtvslo.si.* Pridobljeno 5. maja 2019 iz www.rtvslo.si/zivljenjski-slog/ture-avanture/mnozicni-turizem-vse-manj-privlacen-slovenija-z-osebno-noto-vse-bolj/484162
76. Kaltenborn, B. P. & Emmelin, L. (1993). Tourism in the high north: management challenges and recreation opportunity spectrum planning in Svalbard, Norway. *Environmental management, 17*(1), 41–50.
77. Knežević Cvelbar, L., Mayer, M., Mihalič, T., Kuščer, K., Smrekar, A., Polajnar, K. & Vavpotič, D. (2018). *Diagnostični model turizma. CRP: Smernice za management turističnih destinacij na podlagi modelov nosilnih zmogljivosti in turističnih tokov.* Ljubljana: CRP.
78. Knežević, M., Koščak, M., O'Rourke, T. & Šegota, T. (2018). Exploring the neglected voice of young people in sustainable tourism development. *Proceedings Book*, 229–232.
79. Kolednik, A. (2017). Šef blejskega turizma sporoča: Slovenci, na Bledu poleti niste zaželeni. *Siol.net.* Pridobljeno 21. decembra 2018 iz www.siol.net/novice/slovenija/sef-blejskega-turizma-sporoca-slovenci-na-bledu-poleti-niste-zazeljeni-446781
80. Kos, D. (2018). Portoroški turizem bo spet pokal po šivih, a do mondenosti mu manjka še veliko. *Siol.net.* Pridobljeno 5. maja 2019 iz www.siol.net/posel-danes/novice/portoroski-turizem-bo-spet-pokal-po-sivih-a-do-mondenosti-mu-manjka-se-veliko-468355
81. Kuo, I. L. (2002). The effectiveness of environmental interpretation at resource-Sensitive tourism destinations. *International Journal of Tourism Research, 4*(2), 87.
82. Kuščer, K. & Mihalič, T. (2019). Residents' Attitudes towards Overtourism from the Perspective of Tourism Impacts and Cooperation–The Case of Ljubljana. *Sustainability, 11*(6), 1823.
83. Kutin Lednik, A. (2018). Smo turizem še vedno ljudje? *Večer.* Pridobljeno 28. decembra 2018 iz www.vecer.com/smo-turizem-se-vedno-ljudje-6515958?mView=1&tmpl=component
84. Lawson, S. R., Manning, R. E., Valliere, W. A. & Wang, B. (2003). Proactive monitoring and adaptive management of social carrying capacity in Arches National Park: an application of computer simulation modeling. *Journal of environmental management, 68*(3), 305–313.

85. Lee, L. H. & Chang, Z. Y. (2015). A model for predicting tourist carrying capacity and implications for fish conservation. *Environmental Biology of Fishes 98*(3), 871–884.
86. Lime, D. W. (1970). Research for determining use capacities of the Boundary Waters Canoe Area. *Naturalist*, 9–13.
87. Lin, W., Li, Y., Li, X. & Xu, D. (2018). The dynamic analysis and evaluation on tourist ecological footprint of city: Take Shanghai as an instance. *Sustainable Cities and Society, 37*, 541–549.
88. Lindberg, K. & Johnson, R. L. (1997). Modeling resident attitudes toward tourism. *Annals of Tourism Research, 24*(2), 402–424.
89. Lobo, H. A. S. (2015). Tourist carrying capacity of Santana cave (PETAR-SP, Brazil): A new method based on a critical atmospheric parameter. *Tourism Management Perspectives, 16*, 67–75.
90. Lončar, A. (2017). Kaj se skriva za bleščečo podobo slovenskega turizma? *Siol.net.* Pridobljeno 5. maja 2019 iz www.siol.net/novice/slovenija/kaj-se-skriva-za-blesceco-podobo-slovenskega-turizma-446717
91. López-Bonilla, J. M. & López-Bonilla, L. M. (2008). Measuring social carrying capacity: An exploratory study. *Tourismos, 3*(1), 116–134.
92. Lozano, J., Gomez, C. M. & Rey-Maquieira, J. (2008). The TALC hypothesis and economic growth theory. *Tourism Economics, 14*(4), 727–749.
93. Makovec Brenčič, M., Dmitrović, T., Knežević Cvelbar, L., Kolar, T., Konečnik, M., Mihalič, T., Ograjenšek, I., Rojšek, I., Vida, I. & Žabkar, V. (2007). *Metodologija za stalno spremljanje zadovoljstva turistov* (*Priročnik).* Ljubljana: Direktorat za turizem Ministrstva za gospodarstvo.
94. Malthus, T. R. (1798). An essay on the principle of population: the first edition with introduction and bibliography. *London: W. Pickering*.
95. Manidis, R. C. (1997). *Developing a Tourism Optimisation Management Model (tomm): A Model to Monitor and Manage Tourism on Kangaroo Island, South Australia (Final Report).* Kangaroo Island: Manidis Roberts Consultants.
96. Manning, R. (2001). Visitor Experience and Resource Protection: A Framework for Managing the Carrying Capacity of National Parks. *Journal of Park & Recreation Administration, 19*(1), 93–108.
97. Manning, R., Lime, D. W., Hof, M. & Freimund, W. A. (1995). The Visitor Experience and Resource Protection (VERP) Process: The Application of Carrying Capacity to Arches National Park. *The George Wright Forum, 12*(3), 41–55.
98. Marsiglio, S. (2017). On the carrying capacity and the optimal number of visitors in tourism destinations. *Tourism Economics, 2*3(3), 632–646.
99. Martín Martin, J. M., Guaita Martínez, J. M. & Salinas Fernández, J. A. (2018). An analysis of the factors behind the citizen's attitude of rejection towards tourism in a context of overtourism and economic dependence on this activity. *Sustainability, 10*(8), 2851.

100. Mavri, R. (2018). Sustainable Planning Of Outdoor Recreation In The Triglav National Park With Emphasis On Social Carrying Capacity. *Dela, (50),* 129–148.
101. Mbaiwa, J. E., Bernard, F. E. & Orford, C. E. (2008). Limits of Acceptable Change for Tourism in the Okavango Delta. *Botswana Notes and Records*, 98.
102. McCool, S. F. (1994). Planning for sustainable nature dependent tourism development: The limits of acceptable change system. *Tourism Recreation Research, 19*(2), 51–55.
103. McCool, S. F. & Lime, D. W. (2001). Tourism carrying capacity: Tempting fantasy or useful reality? *Journal of Sustainable Tourism, 9*(5), 372–388.
104. McKinsey, C. & WTTC. (2018). Coping with success: Managing overcrowding in tourism destinations. *McKinsey Insights*, 1.
105. McLeod, S. R. (1997). Is the Concept of Carrying Capacity Useful in Variable Environments? *Oikos, 97*(3), 529–542.
106. McWha, M. R., Frost, W., Laing, J. & Best, G. (2016). Writing for the anti-tourist? Imagining the contemporary travel magazine reader as an authentic experience seeker. *Current Issues in Tourism, 19*(1), 85–99.
107. Mihalič, T. (2000). Environmental management of a tourist destination: A factor of tourism competitiveness. *Tourism Management, 21*(1), 65–78.
108. Mihalič, T. (2001). Environmental behaviour implications for tourist destinations and ecolabels. *Tourism ecolabelling: Certification and promotion of sustainable management*, 57–70.
109. Mihalič, T. (2002). *Tourism and economic development issues*. Clevedon: Channel View Publications.
110. Mihalič, T. (2003). Economic instruments of environmental tourism policy derived from environmental theories. *Ecotourism policy and planning*, 99–120.
111. Mihalič, T. (2006a). *Tourism and its environments*. Ljubljana: Ekonomska fakulteta.
112. Mihalič, T. (2006b). *Trajnostni turizem*. Ljubljana: Ekonomska fakulteta.
113. Mihalič, T. (2008). *Turizem: ekonomski vidiki*. Ljubljana: Ekonomska fakulteta.
114. Mihalič, T. (2013a). Economic Impacts of Tourism, Particularly Its Potential Contribution to Economic Development. *Handbook of Tourism Economics: Analysis, New Applications and Case Studies* (645–682). Singapore: World Scientific.
115. Mihalič, T. (2013b). Performance of Environmental Resources of a Tourist Destination: Concept and Application. *Journal Of Travel Research, 52*(5), 614–630.
116. Mihalič, T. (2016). Sustainable-responsible tourism discourse – Towards 'responsustable' tourism. *Journal of Cleaner Production, 111*, 461–470.
117. Mihalič, T. (2018). *Anti Tourism–A Reaction To The Failure Or Promotion For More Sustainable And Responsible Tourism.* Ljubljana, Slovenia: Proceedings of the Travel and Tourism Association (TTRA) European Chapter Conference.
118. Mihalič, T. & Kaspar, C. (1996). *Umweltökonomie im Tourismus*. Bern: Haupt.
119. Mihalič, T., Knežević Cvelbar, L., Novak, M., Kir, K., Šegota, T., Bratec, M., Dragičević, M., Topalović, S., Tutek, E., Rašica, I., Šimatić, A., Pandur, I., Kaurin

Knežević, N., Žagar, V. & Bilgram, W. (2017). *Strategija trajnostne rasti slovenskega turizma 2017–2021*. Pridobljeno 21. januarja 2019 iz www.mgrt.gov.si/fileadmin/mgrt.gov.si/pageuploads/Strategija_turizem_koncno_5.10.2017.pdf

120. Mihalič, T., Šegota, T., Knežević Cvelbar, L. & Kuščer, K. (2014). *Residents' support for tourism from the standpoint of the political environment: the case of Bled, Slovenia.* Ljubljana: Politics, policy and governance in sustainable tourism: proceedings, BEST Education Network Think Tank XIV.
121. Mihalič, T., Šegota, T., Knežević Cvelbar, L. & Kuščer, K. (2016). The influence of the political environment and destination governance on sustainable tourism development: a study of Bled, Slovenia. *Journal of Sustainable Tourism, 24*(11), 1489–1505.
122. Miller, M. L. & Auyong, J. (1998). *Remarks on tourism terminologies: Anti-tourism, mass tourism, and alternative tourism.* Oregon: Proceedings of the 1996 world congress on coastal and marine tourism: Experiences in management and development.
123. Mokrý, S. (2013). Concept of perceptual carrying capacity and its use in the creation of promotional materials of tourist destination. *Acta Universitatis Agriculturae et Silviculturae Mendelianae Brunensis, 61*(7)*,* 2547–2553.
124. Moore, S. A., Smith, A. J. & Newsome, D. N. (2003). Environmental performance reporting for natural area tourism: Contributions by visitor impact management frameworks and their indicators. *Journal of Sustainable Tourism, 11*(4), 348–375.
125. Munar, F. X. R. (2002). Análisis de capacidad de carga en los espacios litorales, calas y playas, situados en áreas naturales de especial interés de la isla de Menorca. *Investigaciones geográficas, 31,* 107–118.
126. Navarro Jurado, E., Damian, I. M. & Fernández-Morales, A. (2013). Carrying capacity model applied in coastal destinations. *Annals of Tourism Research, 43*(Supplement C), 1–19.
127. Navarro Jurado, E., Tejada Tejada, M., Almeida García, F., Cabello González, J., Cortés Macías, R., Delgado Peña, J., Fernández Gutiérrez, F., Gutiérrez Fernández, G., Luque Gallego, M., Málvarez García, G., Marcenaro Gutiérrez, O., Navas Concha, F., Ruiz de la Rúa, F., Ruiz Sinoga, J. & Solís Becerra, F. (2012). Carrying capacity assessment for tourist destinations. Methodology for the creation of synthetic indicators applied in a coastal area. *Tourism Management, 33*(6), 1337–1346.
128. Nilsen, P. & Tayler, G. (1997). A comparative analysis of protected area planning and management frameworks. *United States Department of Agriculture Forest Service General Technical Report Int*, 49–58.
129. O'Reilly, A. M. (1986). Tourism carrying capacity: Concept and issues. *Tourism Management, 7*(4), 254–258.
130. Okolje.info. (brez datuma). *Trdni delci (PM_{10} in $PM_{2.5}$).* Pridobljeno 28. maja 2019 iz www.okolje.info/index.php/kakovost-zraka/trdni-delci

131. Orams, M. B. (1996). A conceptual model of tourist-wildlife interaction: The case for education as a management strategy. *Australian Geographer, 27*(1), 39–51.
132. Page, S. J. & Lawton, G. R. (1997). Tourism, crime and international security issues. *Annals of Tourism Research, 24*(2), 487–489.
133. PAP/RAC. (1997). *Guidelines for carrying capacity assessment for tourism in Mediterranean coastal areas*. Split: Priority Actions Programme Regional Activity Centre.
134. Patterson, T., Gulden, T., Kraev, E. & Cousins, K. (2004). Integrating environmental, social and economic systems: A dynamic model of tourism in Dominica. *Ecological Modelling, 175*(2), 121–136.
135. Pearl, R. & Reed, L. J. (1920). On the rate of growth of the population of the United States since 1790 and its mathematical representation. *Proceedings of the national academy of sciences, 6*(6), 275–288.
136. Peeters, P., Gössling, S., Klijs, J., Milano, C., Novelli, M., Dijkmans, C., Eijgelaar, E., Hartman, S., Heslinga, J. & Isaac, R. (2018). *Research for TRAN Committee-Overtourism: impact and possible policy responses*. Bruselj: European Parliament, Directorate general for Internal Policies, Policy Department B: Structural and Cohesion Policies, Transport and Tourism.
137. Pigram, J. J. (1995). Resource constraints on tourism: water resources and sustainability. *Change in tourism: people, places, processes*, 208–228. London: Routledge.
138. Planina, J. & Mihalič, T. (2002). *Ekonomika turizma 1: Program Turistica*. Ljubljana: Ekonomska fakulteta.
139. Plut, D. (2005). Teoretična in vsebinska zasnova trajnostno sonaravnega napredka= Theoretical and substantive concept of sustainable close-to-nature managed progress. *Dela, 2005*(23), 59–113.
140. Postma, A. & Schmuecker, D. (2017). Understanding and overcoming negative impacts of tourism in city destinations: conceptual model and strategic framework. *Journal of Tourism Futures, 3*(2), 144–156.
141. Rafat, A. (2016). *Exploring the Coming Perils of Overtourism*. Pridobljeno 30. marca 2019 iz https://skift.com/2016/08/23/exploring-the-coming-perils-of-overtourism/
142. Rajotte, F. (1978). *A method for the evaluation of tourism impact in the Pacific*. Santa Cruz, California: Center for South Pacific Studies.
143. ResponsibleTourism. (2018). OverTourism. *Responsible Tourism.* Pridobljeno 4. marca 2019 iz responsibletourismpartnership.org/overtourism/
144. Robinson, P. (2015). Conceptualizing Urban Exploration as Beyond Tourism and as Anti-Tourism. *Advances in Hospitality and Tourism Research, 3*(2), 141–164.
145. Russo, A. P. (2002). The "vicious circle" of tourism development in heritage cities. *Annals of Tourism Research, 29*(1), 165–182.

146. S., K. (2017). Benečanom prekipelo zaradi turistov. *Rtvslo.si.* Pridobljeno 2. marca 2019 iz www.rtvslo.si/tureavanture/evropa/benecanom-prekipelo-zaradi-turistov/428339
147. Saarinen, J. (2006). Traditions of sustainability in tourism studies. *Annals of Tourism Research, 33*, 1121–1140.
148. Salerno, F., Viviano, G., Manfredi, E. C., Caroli, P., Thakuri, S. & Tartari, G. (2013). Multiple Carrying Capacities from a management-oriented perspective to operationalize sustainable tourism in protected areas. *Journal of Environmental Management, 128*, 116–125.
149. Saveriades, A. (2000). Establishing the social tourism carrying capacity for the tourist resorts of the east coast of the Republic of Cyprus. *Tourism Management, 21*, 147–156.
150. Seidl, I. & Tisdell, C. A. (1999). Aanalysis: Carrying capacity reconsidered: from Malthus' population theory to cultural carrying capacity. *Ecological Economics, 31*, 395–408.
151. Sever, C. (2019). Pomurski turizem: večji obisk, a veliko neizkoriščenih možnosti. *Rtvslo.si.* Pridobljeno 5. maja 2019 iz www.rtvslo.si/prekmurje/aktualno/pomurski-turizem-vecji-obisk-a-veliko-neizkoriscenih-moznosti/486634
152. Shelby, B. & Heberlein, T. A. (1984). A conceptual framework for carrying capacity determination. *Leisure Sciences, 6*(4), 433–451.
153. Shelby, B. & Heberlein, T. A. (1986). *Carrying capacity in recreation settings.* Corvallis, Oregon: Oregon State University Press.
154. Simon, F. J. G., Marqués, D. P. & Narangajavana, Y. (2004). Carrying capacity in the tourism industry: A case study of Hengistbury Head. *Tourism Management, 25*(2), 275–283.
155. Simpson, D. (2017). UNWTO and Tourism Ministers debate overtourism. *Leisure Tourism.* Pridobljeno 2. marca 2019 iz www.cabi.org/leisuretourism/news/64924
156. Smeets, E. & Weterings, R. (1999). *Environmental indicators: Typology and overview*. Copenhagen: European Environment Agency.
157. Stankey, G. H. (1985). *The Limits of acceptable change (LAC) system for wilderness planning*. Ogden, Utah: USDA.
158. Stankey, G. H. & McCool, S. F. (1984). Carrying capacity in recreational settings: Evolution, appraisal, and application. *Leisure Sciences, 6*(4), 453–473.
159. Stankey, G. H., McCool, S. F. & Stokes, G. L. (1984). Limits of acceptable change: a new framework for managing the Bob Marshall Wilderness complex. *Western Wildlands, 10*(3), 33–37.
160. Statistični urad Republike Slovenije–SURS. (2018a). *Količine nastalih, zbranih in odloženih komunalnih odpadkov po občinah (tone*). Pridobljeno 5. decembra 2018 iz pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=2706104S&ti=&lang=2&path=../Database/Repozitorij_SLO/

161. Statistični urad Republike Slovenije–SURS. (2018b). *Prebivalstvo po starosti in spolu*. Pridobljeno 5. januarja 2019 iz pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=05C4002S&ti=&path=../Database/Dem_soc/05_prebivalstvo/10_stevilo_preb/20_05C40_prebivalstvo_obcine/&lang=2
162. Statistični urad Republike Slovenije–SURS. (2018c). *Prenočitvene zmogljivosti po skupinah nastanitvenih objektov*. Pridobljeno 5. decembra 2018 iz pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=2164504S&ti=&path=../Database/Ekonomsko/21_gostinstvo_turizem/01_nastanitev/02_21645_nastanitev_letno/&lang=2
163. Statistični urad Republike Slovenije–SURS. (2018d). *Prihodi in prenočitve turistov po skupinah nastanitvenih objektov*. Pridobljeno 21. decembra 2018 iz pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=2164507S&ti=&path=../Database/Ekonomsko/21_gostinstvo_turizem/01_nastanitev/02_21645_nastanitev_letno/&lang=2
164. Statistični urad Republike Slovenije–SURS. (2019). *Prihodi in prenočitve domačih in tujih turistov*. Pridobljeno 5. marca 2019 iz pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=2164525S&ti=&path=../Database/Ekonomsko/21_gostinstvo_turizem/01_nastanitev/02_21645_nastanitev_letno/&lang=2
165. Šebela, S. & Turk, J. (2014a). Natural and anthropogenic influences on the year-round temperature dynamics of air and water in Postojna show cave, Slovenia. *Tourism Management, 40*, 233–243.
166. Šebela, S. & Turk, J. (2014b). Sustainable use of the Predjama Cave (Slovenia) and possible scenarios related to anticipated major increases in tourist numbers. *Tourism Management Perspectives, 10*, 37–45.
167. Šegota, T. (2019). *Deconstructing mass tourism with "upscale, all-year-round" tourism: local residents' perspective on mechanisms for mitigating seasonality*. Sydney: University of Technology Sydney.
168. Šegota, T. & Mihalič, T. (2018). Elicitation of tourist accommodation demand for counter-seasonal responses: Evidence from the Slovenian Coast. *Journal of Destination Marketing and Management, 9*, 258–266.
169. Šegota, T., Mihalič, T. & Kuščer, K. (2017). The impact of residents' informedness and involvement on their perceptions of tourism impacts: The case of Bled. *Journal of Destination Marketing & Management, 6*(3), 196–206.
170. Šetinc, M. (2018). Kako se znebiti slovenskih turistov. *Reporter.si.* Pridobljeno 28. decembra 2018 iz reporter.si/clanek/slovenija/kako-se-znebiti-slovenskih-turistov-655718
171. Šuligoj, B. (2017). Kdaj je turistov preveč? *Delo.si.* Pridobljeno 21. decembra 2018 iz www.delo.si/mnenja/komentarji/kdaj-je-turistov-prevec.html
172. Torres-Delgado, A. & Palomeque, F. L. (2014). Measuring sustainable tourism at the municipal level. *Annals of Tourism Research, 49*, 122–137.
173. TripAdvisor. (2018). *Komentarji za znamenitosti destinacije*. Pridobljeno 5. januarja 2019 iz www.tripadvisor.com/?fid=84129e71-d2eb-476d-8efd-d76dd211b1ce
174. UNWTO. (1999). *Global Code of Ethics for Tourism*. Pridobljeno 10. septembra 2018 iz ethics.unwto.org/en/content/global-code-ethics-tourism

175. UNWTO. (2017). Communities' protests over tourism a wake-up call to the sector; UNWTO / WTM Ministers' Summit - Overtourism: growth is not the enemy, it is how we manage it. Pridobljeno 2. marca 2019 iz media.unwto.org/press-release/2017-11-08/communities-protests-over-tourism-wake-call-sector
176. UNWTO. (2018). 'Overtourism'? – Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions *7th UNWTO Global Summit on Urban Tourism.* Madrid: Centre of Expertise Leisure, Tourism & Hospitality; NHTV Breda University of Applied Sciences; and NHL Stenden University of Applied Sciences.
177. Verhulst, P.-F. (1838). Notice sur la loi que la population suit dans son accroissement. correspondance mathématique et physique publiée par a. *Quetelet, 10*, 113–121.
178. Wang, E., Wang, Y. & Yu, Y. (2017). Assessing recreation carrying capacity of the environment attributes based on visitors' willingness to pay. *Asia Pacific Journal of Tourism Research, 22*(9), 965–976.
179. Wang, S., Li, K., Liang, S., Zhang, P., Lin, G. & Wang, X. (2017). An integrated method for the control factor identification of resources and environmental carrying capacity in coastal zones: A case study in Qingdao, China. *Ocean and Coastal Management*, *142*, 90–97.
180. Watson, M. (1988). Social carrying capacity in recreational settings: a literature review. Townsville: Great Barrier Reef Marine Park Authority.
181. Weber, F., Stettler, J., Priskin, J., Rosenberg-Taufer, B., Ponnapureddy, S., Fux, S., Camp, M.-A. & Barth, M. (2017). Tourism Destinations Under Pressure: Challenges And Innovative Solutions. Germany, Europe: Zenodo.
182. Welk, P. (2004). *The beaten track: Anti-tourism as an element of backpacker identity construction*: Channel View Publications.
183. Zacarias, D. A., Williams, A. T. & Newton, A. (2011). Recreation carrying capacity estimations to support beach management at Praia de Faro, Portugal. *Applied Geography, 31*(3), 1075–1081.
184. Zhang, Y., Li, X. R., Su, Q. & Hu, X. (2017). Exploring a theme park's tourism carrying capacity: A demand-side analysis. *Tourism Management*, 564.
185. Žabkar, V., Makovec Brenčič, M. & Dmitrović, T. (2010). Modelling perceived quality, visitor satisfaction and behavioural intentions at the destination level. *Tourism Management, 31*(4), 537–546.