

ZÁKLADNÍ  
PŘEHLED

# STÁNÍ PRO KARAVANY

Příručka se základními informacemi  
o karavanových stáních, popisující potřeby  
a požadavky karavanistů, typy karavanových stání  
a kritéria, která je vhodné zvážit při úvahách  
o budování stání pro karavany



Asociace kempování  
a karavaningu

# OBSAH

<b>1 STÁNÍ PRO KARAVANY – ZÁKLADNÍ PŘEHLED</b> .....	<b>4</b>
1.1 Stručný slovníček .....	5
1.2 Proč majitelé obytných vozidel nechtějí jezdit jen do kempu? .....	5
1.3 Co je to „servis“ obytného automobilu? .....	6
1.3.1 Jak se dělá servis .....	7
1.3.2 Ostatní, méně obvyklé, vybavení servisního místa .....	7
1.4 Otázky a odpovědi .....	8
1.4.1 Musí být na každém stání servisní místo? .....	8
1.4.2 Co obytné přívěsy? .....	8
<b>2 TYPY STÁNÍ PRO OBYTNÁ VOZIDLA</b> .....	<b>9</b>
2.1 Rozdělení podle primární funkce a vybavy .....	10
2.1.1 P – jen parkování .....	10
2.1.2 S – servisní bod .....	10
2.1.3 PS – plně vybavené stání .....	10
2.2 Rozdělení podle zaměření a typu provozu .....	10
2.2.1 A: Tranzitní stání .....	10
2.2.2 B: Zastávkové stání .....	11
2.2.3 C: Turistické stání .....	11
2.2.4 D: Camper Park .....	11
2.2.5 E: Kemp .....	11
<b>3 PŘED VYBUDOVÁNÍM STÁNÍ – CO ZVÁŽIT</b> .....	<b>12</b>
3.1 Poloha – klíč k úspěchu .....	13
3.2 Poloha a zaměření .....	13
<b>4 JEDNOTLIVÁ KRITÉRIA PRO STÁNÍ PODROBNĚJI</b> .....	<b>15</b>
4.1 Snadný příjezd .....	16
4.2 Bezpečnost .....	16

<b>4.3 Parkovací místo – požadavky</b>	<b>17</b>
4.3.1 Rovinnost	17
4.3.2 Únosnost	17
4.3.3 Rozměry parkovacího místa	17
4.3.4 Provedení	17
4.3.5 Inženýrské sítě	18
4.3.6 Internetové připojení	18
4.3.7 Údržba	18
4.3.8 Dopravní značení	18
4.3.9 Servisní místo	19
4.3.10 Odpadky	20
4.3.11 Sanitární zázemí	20
4.3.12 Internet	20
4.3.13 Rozsah poskytovaných informací	20
4.3.14 Dodavatelé vybavení pro stání	21
<b>4.4 Jak se platí za stání</b>	<b>21</b>
4.4.1 Ceny	21
4.4.2 Vstupy pro kalkulaci ceny	22
<b>5 TIP PRO OBCE</b>	<b>23</b>
<b>6 SITUACE V ČR – POROVNÁNÍ SE ZAHRANIČÍM</b>	<b>24</b>
6.1 Německo vs. Česká republika	25
6.2 Slovinsko vs. Česká republika	26
6.2.1 Požadavky na karavanové stání ve Slovinsku	26
6.3 Itálie vs. Česká republika	27



# 1 | STÁNÍ PRO KARAVANY – PŘEHLED

Rostoucí obliba obytných vozidel v posledních letech a zejména v roce 2021 je nepřehlédnutelná, stejně jako nárůst jejich provozu na našich silnicích. Přináší s sebou i trochu jiné zvyky jejich provozovatelů – lidé si je pořizují zejména pro jejich flexibilitu. Místo jedné či dvou dovolených vyrazí majitelé zejména obytných automobilů na cesty častěji – a to jak na kratší, tak i na delší. Navíc preferují v rámci jedné dovolené, či chcete-li výjezdu, návštěvu více míst – a naopak se nechtějí zdržovat déle na jednom místě. Jsou tedy více aktivní.

To ale zároveň znamená, že méně vyhledávají kempy. Ty si obvykle většina lidí s obytnými auty a vůbec obytnými vozidly historicky spojuje, ale ve skutečnosti tomu tak již není. Zatímco v minulosti byly tehdy populární přívěsy většinou velmi závislé na svém okolí – vyžadovaly jak zdroj vody, tak i elektřiny, a jejich umístění pro pobyt pak určitý čas – tak dnešní obytné automobily (a některé přívěsy) jsou většinou soběstačné.

Osádka obytného automobilu jej tak používá jako dopravní prostředek k dopravě k místu zájmu, a po aktivním dni pak preferuje přespání a přesunutí na jiné místo. Ocení tedy především možnost bezpečně zaparkovat, přenocovat a také provést tzv. servis.

Pro parkování obytných vozidel, a zejména obytných aut, tak postupně vznikla vyhrazená stání – nejdříve v karavanově vyspělejších zemích, ale postupně vznikají i u nás.

Takové stání je ve své podstatě parkoviště, které je rozměry jednotlivých míst přizpůsobené větším rozměrům obytných vozidel. Mimo to nabízí nezřídka i možnost provedení servisu obytného vozidla – co to je servis je vysvětleno podrobněji v příslušné kapitole dále v dokumentu.

Stání pro obytná vozidla není kemp – nemusí zde být sociální zařízení (záchod, sprcha), neboť je na palubě obytného vozu. Taktéž není nezbytná kuchyňka a umyvárna, obojí je také ve výbavě obytného automobilu. Parkovací místo také může fungovat celoročně a s mnohem menšími nároky na údržbu. Režim provozu je také odlišný – protože je to v podstatě parkoviště, nelze místo rezervovat dopředu. Většinou fungují na bázi, kdo přijede dříve, ten stojí, nejsou pevně dány hodiny příjezdu a odjezdu, celkové pojetí prostoru je orientováno především na kratší pobyty a jeho režim je podobný parkovišti.

Postupně se vyvinuly různé typy stání, které jsou níže uvedeny a vysvětleny.

## 1.1 SLOVNÍK POJMŮ

**OBYTNÉ VOZIDLO** – Pod pojem obytné vozidlo lze zařadit jak obytný automobil, tak i obytný přívěs (karavan).

**OBYTNÝ AUTOMOBIL** – někdy také autokaravan, je samostatné obytné vozidlo, které je díky nádržím na čistou a odpadní vodu a palubní baterii po určitou dobu soběstačné. Většina obytných automobilů u nás spadá do kategorie M1 (osobní automobil) a hmotnosti do 3,5 tuny. Díky menší délce potřebuje méně prostoru pro manipulaci.

**KARAVAN** – obytný přívěs, který k pohybu vyžaduje tažné vozidlo. Vzniklá souprava je dlouhá a vyžaduje více prostoru pro manévrování. Kvůli omezené hmotnosti jsou karavany méně soběstačné.

*Pozn.: Někdy se výrazem „karavan“ označují i obytná vozidla*

**STÁNÍ PRO KARAVANY** – V češtině dosud neexistuje jednotný ustálený výraz. V následujícím textu proto používáme výrazy **stání pro karavany**, **karavanové stání** anebo zkráceně jen **stání**. Pro servisní místo pak pojem **servisní místo** nebo **servisní bod**. Každé stání pak obsahuje jednotlivá parkovací místa, ta jsou nazývána **místa**.

**STELLPLATZ (STPL)** – Jedná se o německé a u nás poměrně ustálené pojmenování pro **stání pro karavany**. V zahraničí jsou tato místa označována různě. Například v Německu **Stellplatz**, **Reisemobilstellplatz**, popřípadě **Wohnmobilstellplatz**. V Itálii jsou tato místa nazývána **Area di Sosta**, ve Francii **Aire de Service**, ve Slovinsku **PZA** (Postajališče za avtodome), ve Velké Británii **caravan park** apod. Jakkoli mohou tyto výrazy znít odborně či exoticky, v podstatě vždy jde o specificky vybavená parkoviště.

## 1.2 PROČ MAJITELÉ OBYTNÝCH AUTOMOBILŮ NECHTĚJÍ JEZDIT JEN DO KEMPU?

Kempy často svým způsobem provozu nevyhovují potřebám majitelů obytných automobilů. Nevyhovuje jim pobytový režim – obvykle nutnost registrace k pobytu odpoledne, výjimečně do pozdního večera a odjezd nutný během dopoledne posledního dne pobytu. Často se nechtějí na místě ani déle zdržet.

Obytné automobily jsou často více v pohybu – denně mohou zvládnout více zastávek, harmonogram je pružnější, pobyt na jednom místě se může protáhnout, na jiném zase zkrátit. Pro přenocování ani zastavení není potřeba obytný automobil nijak složitě parkovat. Po příjezdu obytného automobilu na místo pobytu či nocování následuje většinou maximálně vyrovnání do roviny pomocí klínů pod kola, a to je vše. Při delším pobytu je možné roztáhnout markýzu či vytáhnout kempovací nábytek, ale vše je připraveno k použití v krátkém časovém úseku a stejně tak rychle je obytný automobil připraven k další jízdě. Obytný automobil je tak využíván jako plnohodnotná náhrada běžného osobního automobilu, ovšem s tím rozdílem, že jeho posádka si s sebou veze plnohodnotné domácí zázemí.



Kemp je pak především vhodný pro stanování či zaparkování obytného přívěsu na delší dobu – kdy k pohybu po okolí slouží následně tažný automobil. V případě obytného automobilu pak k pohybu po okolí slouží buď samotné vozidlo, popřípadě kola (elektrokola) nebo vlastní nohy.

Některé kempy, zejména v zahraničí, již vyšly potřebám a zvykům uživatelů obytných automobilů vstříc a nabízí takzvaná „stop-over“ nebo „quick-stop“ místa. Jedná se o vyhrazená místa před samotným kempem nebo těsně za jeho branou. Příjezdy a odjezdy jsou možné i později večer či z kraje noci, cena je obvykle paušální v rozmezí 15-25 €. Posádka může využít služeb kempu, ale celkový pobyt je limitován na jednu noc, málokdy je dovoleno více.

*Z výše uvedeného plyne:*

**Kempy a stání pro karavany pro sebe nejsou konkurencí**, neboť jsou zaměřeny na jinou klientelu a jiný způsob využití. Navíc se obě zařízení mohou vhodně doplňovat, kdy kemp může svou nabídkou uspokojit i posádky obytných automobilů a nabízet možnost delšího pobytu majitelům obytných přívěsů či stanů

## 1.3 CO JE TO „SERVIS“ OBYTNÉHO AUTOMOBILU?

V kontextu obytných vozidel je tzv. „servis“ souhrnným označením úkonů, které je potřeba pravidelně provádět, aby obytné vozidlo mohlo správně fungovat.

Obytný automobil umožňuje své posádce plnohodnotný pobyt, neboť na jeho palubě obvykle najdeme toaletu, sprchu s teplou vodou i kuchyň pro přípravu potravin. Provoz obytného vozu proto typicky vyžaduje mít dostatek čisté vody, energie (elektřina/plyn) a možnost nakládání s odpady (odpadní voda, chemické WC, komunální odpad).

- **Čistá voda** – vozidlo je vybaveno nádrží na pitnou vodu, která slouží pro vaření a hygienu. Přípojka čisté vody je nutnou součástí stání pro karavany.
- **Energie** – energie je na palubě dvojího druhu, a to plyn a elektřina
  - **Plyn** – používá se nejčastěji pro vaření, topení a provoz chladničky, přepravuje se ve formě plynových lahví o objemu 5-11 kg.
  - **Elektřina** – obytné automobily jsou vybaveny tzv. nástavbovou baterií, která poskytuje napětí 12 V a přes měnič (pokud je jím vozidlo vybaveno) dokáže vyrobit i střídavé napětí 230 V. Baterie se dobíjí za jízdy, pomocí solárních panelů anebo po připojení k rozvodné síti.
- **Odpadní voda** – tzv. „šedá voda“ se zachytává z kuchyňského dřezu, umyvadla a sprchy. Nádrž na tuto vodu má obvykle objem cca 100 litrů. Obytné přívěsy tyto nádrže nemají, nebo používají přenosné, které se vyprazdňují ručně. Výlevka pro tuto vodu je nutnou součástí stání pro karavany.

- **Chemická toaleta** - odpad z toalety se ukládá do samostatné nádrže, tzv. WC kazety. Ta obsahuje pomocnou chemii, která fekálie rozkládá a omezuje vznik zápachu. Výlevka pro WC kazety je další nutnou součástí stání pro karavany.
- **Komunální odpad** – klasický směsný odpad z domácnosti, případně tříděný odpad.

### 1.3.1 JAK SE DĚLÁ SERVIS

#### Typický seznam činnosti posádky obytného auta na servisním místě:

- **Doplnit pitnou vodu** – kapacita nádrže se zpravidla pohybuje mezi 80-160 litry. Voda se doplňuje pomocí hadice, která se připojí na kohoutek a druhý konec se zastrčí či připojí do nalévacího hrdla vyvedeného na karoserii vozidla.
- **Vyprázdnit nádrž na šedou vodu** – kapacita nádrží se zpravidla pohybuje mezi 90-120 litry. Vývod z nádrže je většinou pod vozem, vůz tedy musí najet nad kanalizační vpust, kam se šedá voda pomocí ventilu vypustí.
- **Vyprázdnit WC kazetu** – kapacita obvykle do 20 litrů, kazetu je nutné po vyprázdnění vypláchnout čistou vodou. Kazeta se vyjme z vozidla a může se vyprázdnit i do běžné záchodové mísy. Pozor ovšem na různé septiky či bio čističky odpadních vod – používaná chemie může jejich činnost negativně ovlivnit. Vždy je nutné konzultovat s provozovatelem kanalizační sítě.
- **Dobít palubní baterie** – vůz se musí připojit na 230 V, součástí jeho výbavy je nabíječka akumulátoru. Spotřeba energie je cca 1-2 kWh, zásuvka typu CEE, jištění do 16 A.
- **Vynést komunální odpad** – ideální je nabídnout možnost tříděného odpadu. Obytný automobil musí obvykle na servisní místo najet do polohy příhodné pro vypouštění odpadní vody. Ta se vypouští do kanálu či jímky v povrchu vozovky. Blízko je umístěn i stojánek pro vyprázdnění WC kazety a s přípojkou čisté vody.

### 1.3.2 MÉNĚ OBVYKLÉ VYBAVENÍ SERVISNÍHO MÍSTA

- **Výměna plynových lahví** – Co se týká výměny plynové láhve, tato služba je na servisním místě či na stání pro karavany poskytována jen výjimečně. Plynová láhev, zejména v letní sezóně vydrží několik týdnů až měsíců a jejich výměna je v ČR běžná na čerpacích stanicích pohonných hmot, popřípadě v hobby marketech.

Avšak pokud je stání pro obytná auta provozováno i v zimním období a zejména u lyžařských středisek, je zajištění výměny lahví významnou přidanou hodnotou. V zimním období, kdy se plyn používá pro topení, plynová láhev s 11 kg plynu obvykle vystačí na 2-4 dny. Karavanisté místo běžné směsi propan-butanu preferují v zimě lahve s propanem.



- **Pračky a sušičky** – Preferovanou službou, kterou ale nejde tak zcela zařadit pod pojem servis obytného vozidla, je i možnost vyprání prádla. Doložnost (hmotnost přepravovaného nákladu) i skladovací prostory obytného vozu jsou omezené, a tak je počet kusů čistého prádla limitován a při delších cestách je nutné prádlo a oblečení vyprat. Výhodou stání tak může být i blízkost veřejné samoobslužné prádelny nebo přímo přítomnost pračky a sušičky. V blízkosti vodních radovánek je vhodné při návrhu stání pamatovat i na nějakou možnost sušení plavek a osobních věcí.

## 1.4 OTÁZKY A ODPOVĚDI

### 1.4.1 MUSÍ BÝT NA KAŽDÉM STÁNÍ SERVISNÍ MÍSTO?

Ne nutně – běžný obytný automobil obvykle vydrží bez nutnosti servisu i několik dní. Na kratší víkendové pobyty či výjezdy přes prodloužený víkend se tedy bez návštěvy servisního místa obejde. Nicméně přítomnost servisního místa využitelnost a atraktivitu stání zlepšuje – jednak i víkendovým uživatelům dodá jistotu, navíc je takové stání vhodné pro tranzitující či výletníky na delší cestě – a ti mu dají z pochopitelných důvodů přednost před obyčejným parkovištěm.

### 1.4.2 CO OBYTNÉ PŘÍVĚSY?

Obytné přívěsy (karavany) jsou obvykle více závislé na podpůrné infrastruktuře, a to z důvodu menší nádrže na čistou vodu a chybějící či externí nádrže na odpadní vodu. Jsou tedy obecně vhodnější do klasických kempů. Výbava jednotlivých přívěsů se však může výrazně lišit. Typickým problémem je délka soupravy karavanu a tažného vozidla, která klade velké nároky na prostornost stání pro karavany – i z tohoto důvodu je v Evropě mnoho stání pro karavany těmto soupravám uzavřeno.



# 2 | TYPY STÁNÍ PRO OBYTNÁ VOZIDLA

Neexistuje jednotný vzor, jak má stání pro obytná vozidla vypadat. Každé stání a místní podmínky se mírně liší a při uvažování o jeho vybudování je dobré si nejprve uvědomit, jaký typ má vlastně vzniknout.

Na základě i zahraničních zkušeností lze stání rozřídít zhruba na následující typy – jedná se víceméně o abstraktní typy stání a existující stání má většinou jen nějaké dominantní rysy určitého typu, ale vykazuje také znaky jiného.

## 2.1 ROZDĚLENÍ PODLE PRIMÁRNÍ FUNKCE A VÝBAVY

### 2.1.1 P – JEN PARKOVÁNÍ

Jedná se jen o parkoviště, nejsou nabízeny žádné další služby. Plocha je vyhrazena jen pro stání obytných vozidel a je tak i značena. Někdy nabízí navíc například alespoň dodatečné osvětlení a minimální zabezpečení.

### 2.1.2 S – SERVISNÍ BOD

Nejedná se o stání, ale pouze o místo, kde lze provést základní servis obytného vozidla a výjimečné zaparkování vozidla v řádech desítek minut či pár hodin – tedy spíše zastavení než parkování. Je vybaven výpustí pro odpadní vodu a WC kazetu, obvykle i zdrojem pitné vody. Typické je takové místo zejména pro čerpací stanice – motorista může tankovat pohonné hmoty a následně i provést servis obytného auta. Pitná voda je obvykle placená pomocí mincového automatu, bývá však k dispozici i zdarma.

Tato místa můžeme najít například v Itálii, kde bývají jak součástí čerpacích stanic, tak dálničních odpočívek.

### 2.1.3 PS – PLNĚ VYBAVENÉ STÁNÍ

Místo, kde lze nalézt jak možnost stání, tak i servisu. Umožňuje zastavení na krátkou i delší dobu a přenocování. Mimo základní servis nezřídka nabízejí i samostatné WC, sprchy, turistické informace.

## 2.2 ROZDĚLENÍ PODLE ZAMĚŘENÍ A TYPU PROVOZU

### 2.2.1 A: TRANZITNÍ STÁNÍ

Jednoduché místo pro zaparkování obytného vozidla, které je na cestě k jinému cíli. Je vhodné především na jednu noc.



## 2.2.2 B: ZASTÁVKOVÉ STÁNÍ

Vyhrazené místo pro parkování obytného vozidla, vhodné jako součást již existujícího veřejného parkoviště, ideálně vybaveno i pro servis obytného vozidla. Maximální doba stání je omezena na 1-2 noci. Vhodné v blízkosti turistické zajímavosti apod. Pobyt není zpravidla posádkou dopředu naplánován.

## 2.2.3 C: TURISTICKÉ STÁNÍ

Spravované místo napojené na zajímavý objekt či objekty cestovního ruchu (restaurace, vinařství, muzeum, hrad, zámek, aquapark...). Poskytuje komfortnější stání s možností napojení na elektřinu, servisní zázemí, možné jsou i vlastní sanitární budovy či využití prostor přílehlých soukromých objektů. Pobyt je zpravidla dopředu naplánován.

## 2.2.4 D: CAMPER PARK

Spravované místo s vybavením pro delší pobyt, téměř kempového charakteru – jednotlivá stání umožňují i postavení markýz či předstanů, umístění kempingového vybavení. Další možný název je například RV Park.

## 2.2.5 E: KEMP

Klasické zařízení existující již desítky let, vybavené většinou vším potřebným pro delší pobyty se stanem, obytným přívěsem nebo obytným vozem. Některé nabízí i vlastní chatky či mobilní domy. Délka pobytu je obvykle několik dnů, nejsou ale neobvyklé i pobyty delší než týden, popřípadě i po celou sezónu, tedy tzv. sezónní stání. To nahrazuje v některých státech u nás tolik oblíbené chaty – majitel obytného přívěsu jej umístí na celou sezónu do vybraného kempu (odlišuje se letní a zimní sezóna) a následně tam jezdí jako na chatu.

# 3 | PŘED VYBUDOVÁNÍM STÁNÍ – CO ZVÁŽIT?

Před investicí do stání je dobré zhodnotit vhodnost vybraného místa – tedy zda je zde alespoň předpoklad návratnosti vložených či provozních prostředků:

## POLOHA – jsou v blízkosti

- turisticky atraktivní místa?
- dobré restaurace či jiné možnosti občerstvení?
- nákupní možnosti?

## MÍSTO

- je to klidné místo?
- je to bezpečné místo?
- je to rovinaté místo?
- má podloží dostatečnou únosnost?
- umožňuje snadný příjezd?

## NAPOJENÍ NA

- veřejnou dopravu?
- cyklostezky?
- turistické stezky?

Pokud již v blízkosti parkovací místo existuje, je dobré jej navštívit a dle vzdálenosti zvážit, co lze nabídnout navíc – je možné, že daná oblast je v této části nedostatečně pokryta a počet zájemců o parkování výrazně převyšuje nabídku v oblasti. Případně má místo nějaký problém – například nevhodnou polohu.

## Mimo tato kritéria je nutné ale i vzít do úvahy legislativní a stavební realitu, tedy:

- je možné takové místo vybudovat v souladu s existujícím územním plánem?
- je možné připojení na inženýrské sítě?
- je možné napojení na stávající dopravní infrastrukturu?
- je možné zajistit správnou obsluhu místa?

Tyto body je nutné zvážit jak z hlediska proveditelnosti, tak z hlediska nákladů na jejich provedení. Například nutnost vybudování delší příjezdové cesty či složitější připojení na zdroj energie může vést k celkové ekonomické nerentabilitě takového řešení.



## 3.1 POLOHA – KLÍČ K ÚSPĚCHU

Parkovací místo pro obytné vozy je většinou úzce spjato s cestovním ruchem. Je tedy nutné jeho polohu vnímat v této souvislosti. Snadná dostupnost veřejné dopravy bude důležitá ve větších městech, která jsou sama o sobě turisticky atraktivní. Naopak dobrá dosažitelnost cyklotrasy či turistické stezky bude výhodou ve venkovských či horských oblastech.

Je-li v pěší vzdálenosti dostupný například plavecký bazén, muzeum, výstaviště a jiné turistické atrakce (a samozřejmě obchody), je stání přitažlivější.

I jedna významná atrakce nebo zajímavé místo pomáhá zvýšit atraktivitu stání pro karavany. Oblíbená jsou například stání u vinařství, hradů či zámků, nebo třeba jen s krásným výhledem. Stejně tak budou hojně využívána stání v blízkosti zábavních parků (ty jsou zejména v zahraničí), aquaparků a podobně.

Stání pro karavany například uprostřed průmyslové zóny, poblíž dálnice nebo na okraji města může být vhodnou volbou v případě, kdy se jedná o stání typu A nebo B, tedy tranzitní nebo zastávkové krátké stání. V takovém případě může být i taková lokalita vhodná.

## 3.2 POLOHA A ZAMĚŘENÍ

**Typ A, tranzitní stání** – ideálně především v blízkosti hlavních silničních tahů. U tohoto místa je důležité jeho vybavení servisním bodem. Vhodným místem pro budování těchto stání jsou tak čerpací stanice – těm může výstavba takového bodu přivést další zákazníky a možnost zvýšit tržby prodejem doplňkového sortimentu (potraviny, občerstvení). Dalším vhodným místem jsou dálniční odpočívadla, kde by bylo ideální, aby jednoduché servisní body vybudoval provozovatel dálnic a odpočívek (běžné v Itálii, u nás alespoň zatím vznikají vyhrazená parkovací místa pro soupravy na nově opravených odpočívkách).

Příkladem tranzitního stání je možnost stání u dálnice D1 nabízené na exitu 178 pod značkami D1 Autopark a D1-Truckpark. Za poplatek lze strávit s obytným vozem noc v uzavřeném areálu a případně využít služeb restaurace, sprch, myčky či prádelny. Výhodou může být pocit jistého bezpečí.

**Typ B, zastávkové stání** – především jako součást obecné infrastruktury u místních zajímavostí. Většina obcí v ČR může takové místo zřídit či alespoň oficiálně označit jako vhodné pro časově omezené parkování obytného vozidla. Může se jednat o parkoviště u místního fotbalového hřiště, sportovního areálu, venkovního bazénu, hřbitova a podobně. Vhodné je zabezpečit alespoň kontejnery na odpad. Další možná výbava je popsána dále v textu, vybavení takového místa není nijak limitováno.

Přítomnost takového místa v obci, zejména ve větších městech, by měla být samozřejmostí – typickým představitelem tohoto typu může být stání ve městě Svitavy. Právě tento typ by byl nejvhodnější pro podporu běžného turistického ruchu a vhodný pro budování veřejnými institucemi jakožto součástí běžné dopravní infrastruktury.

**Typ C, turistické stání** – vhodné pro soukromé podnikatele pro zvýšení příjmu – průkopníkem stání tohoto typu jsou například vinařství a v poslední době i restaurace. Dalšími vhodnými místy pro tento typ stání jsou přístaviště (Bařův kanál), golfové hřiště (mohou spojit s členstvím v klubech) či stání u zemědělských usedlostí. Vybudování takového stání může sloužit lepšímu prodeji vlastních výrobků a služeb – vín, sýrů, masa, nebo ke zvýšení návštěvnosti.

Typickým představitelem podobného místa je Park'n'wine ve Velkých Bílovicích na jižní Moravě. Lze je samozřejmě najít i jinde, třeba stání Adršpach, které je vhodné pro letní i zimní provoz.

**Typ D, camper parky** – investice do vybudování i provozování takového místa je výrazně vyšší. Takové typy stání vznikají v zahraničí především v mimořádně turisticky atraktivních oblastech, tedy například u pobřeží, v hojně navštěvovaných národních parcích apod. Vhodným místem u nás mohou být turisticky nejnavštěvovanější lokality (Praha, Český Krumlov, Karlštejn...), popřípadě místa poblíž nebo v národních parcích – tedy takové lokality, kde je pro poznání místa vhodnější vícedenní pobyt a zároveň existuje předpoklad, že uživatelé ocení vyšší komfort a úroveň služeb, jež camper parky poskytují.

**Typ E, kempy** – tradiční a rozšířený typ ubytovacího zařízení. Kempy vznikají především v turisticky atraktivních oblastech a u nás je jejich provoz z velké části jen sezónní. Výbava a zaměření kempů se liší, od malých, jednoduše vybavených přírodních kempů až po velké rodinné kempy s veškerým zázemím, infrastrukturou a zábavním programem (například kemp Merkur Pasohlávky).



# **4 | JEDNOTLIVÁ KRITÉRIA PRO STÁNÍ PODROBNĚJI**



## 4.1 SNADNÝ PŘÍJEZD

Přístupová cesta na stání pro karavany musí být bezpečná, dostatečně únosná a celkově vhodná pro obytná vozidla nebo soupravy s karavanem. Při hodnocení přístupové cesty i obslužných komunikací v rámci parkoviště je potřeba brát v potaz, že existují obytné vozy s hmotností vysoce nad 3.5 tuny. Navíc jsou tato vozidla širší a vyšší než běžné osobní automobily.

Komunikace by tedy měla umožnit pohodlný a bezpečný příjezd takových vozidel. Obytné vozidlo s alkovnou (prostorem na spaní nad kabinou řidiče) může dosáhnout výšky kolem 3,3 metrů, skutečně velká a vysoká vozidla i ke 4 m. Pozor zejména na průjezdy lesy a stro- mořadími, větve mohou nástavbu poškodit. Rizikem mohou být také různé podjezdy.

Přístupová cesta, zejména pokud je delší, by měla umožnit pohodlné a bezpečné vyhnutí se vozidlům se šířkou cca 2,5 m – tedy komunikace by měla mít šířku minimálně 5,5 m. Tak- též zatáčky by měly být snadno průjezdné pro vozy o délce 6-8 m (maximální délka obytné- ho auta, tedy vozidla kategorie M1 je 12 metrů). Pokud má stání sloužit i pro přívěsy, je nutné počítat s délkou soupravy do 18 metrů.

Ideální je dobrá dostupnost z hlavních silnice a dálnic. Pokud je k místu více přístupů a ně- které nejsou vyloženě vhodné, je na to dobré upozornit v popisu stání, který se vkládá do apli- kací pro řidiče, a samozřejmě na webových stránkách a v dalších informačních materiálech.

Přístup na stání a parkovací místa by pak měl být vyhrazen pouze obytným vozidlům, aby se zabránilo obsazení těchto míst běžnými osobními auty.

### **Kritéria v kostce – příjezdová komunikace musí:**

- umožnit průjezd pro vozidla o hmotnosti 3,5 – 7,5 t
- umožnit průjezd pro vozidla o výšce do 4 m
- být široká minimálně 5,5 m nebo s vyhýbacími výklenky
- nemít ostré zatáčky, umožnit vytočení vozidel s přesahem za zadní nápravou do 2,5 m

## 4.2 BEZPEČNOST

Mezi jedny z důvodů, proč majitelé obytných automobilů vyhledávají oficiální stání pro karavany, patří vyšší bezpečnost. Stání by tak mělo nabídnout i určitou míru zabezpečení, která však závisí na typu i umístění místa.

Jiné požadavky budou kladeny na místo na venkově, v místě s malou šancí na výskyt drobné kriminality, a jiné zase na stání ve větších městech, kde je možnost vloupání či poškození vyšší.

Obecně dobře působí místa nabízející i v noci dostatečné osvětlení společných částí – ces- ty i servisního zázemí. K dobrému dojmu z místa pak přispívá i zeleň – ideálně poskytující stín, ale přitom netvořící překážku pro vozidla (větve, které mohou poškodit vozidlo při jeho pohybu).

Pokud to místní poměry umožňují, je vhodné zamezení běžného provozu a pohybu chodců přes celé stání. Přístup na stání by měl být omezen ideálně jen pro osádky zaparkovaných vozidel a nezbytné obsluhy. Místo by mělo být ohraničeno, ideálně alespoň živým plotem, dle typu pak i normálním plotem.

Kamerový dohled se záznamem může pomoci v případě například drobných havárií při manipulaci s vozidly (zajíždění na místa, popojíždění) i jako určitá ochrana proti zlodějům či dalším nenechavcům či vandalům.

Zejména v turisticky atraktivních velkých městech může být právě důraz na bezpečnost rozhodujícím faktorem pro využití daného stání posádkami obytných vozidel.

## 4.3 PARKOVACÍ MÍSTO – POŽADAVKY

### 4.3.1 ROVINNOST

Kvalitní místo na stání se nachází vždy na rovině, aby nebylo nutné používat vyrovnávací klíny a jiné pomůcky.

### 4.3.2 ÚNOSNOST

Obslužné komunikace i parkovací místa by měla s obytnými vozidly počítat – vzhledem ke skutečné hmotnosti vozidla by měla být nad 3,5 t a spíše **mezi 4 až 5 t**.

Existují i vozidla těžší – na českých jezdí i obytná vozidla s hmotností nad 7,5 t. Cesty i parkovací místa by měly být proto dostatečně zpevněny a ideálně s pevným povrchem. Při parkování na trávě často reálně hrozí uvíznutí vozidel například po dešti. To obvykle znamená poškození povrchu parkovacího místa.

### 4.3.3 ROZMĚRY PARKOVACÍHO MÍSTA

Parkovací místo by mělo mít minimální rozměry cca **9 x 5 metrů**, lépe **10 x 6 metrů**, ale lze nabízet i větší. Obslužné komunikace by měly mít šířku cca 5,5 m. Lze nabízet místa různých rozměrů – v tom případě je vhodné na parkoviště umístit informativní značku s označením míst vhodných pro parkování vozidel do 7 metrů a nad 7 metrů. Nedojde tak ke zbytečnému obsazení delších míst kratšími obytnými vozy.

### 4.3.4 POVRCH PARKOVACÍHO MÍSTA

Místo pro obytné vozidlo má povrch obvykle asfaltový, případně šterkový, někdy i travnatý. Pro pobyt je samozřejmě příjemnější povrch travnatý, ale pozor na kombinaci mokra, těžkých vozů a nezkušených řidičů, může dojít k poškození povrchu. Řešením je pak zpevnění alespoň společných komunikací.



### 4.3.5 INŽENÝRSKÉ SÍŤE

Napojení lokality na inženýrské sítě je důležité, protože je nutné odvádět odpady (šedou vodu a WC) a naopak poskytovat pitnou vodu. Vybraný pozemek by tedy měl být v dosahu alespoň těchto rozvodů a umožnit tak snadné napojení na vodovodní a kanalizační síť.

Taktéž by měla být k dispozici dostatečně dimenzovaná přípojka elektřiny. Typické obytné auto spotřebuje kolem 1-2 kW za 24 hodin (provoz lednice, spotřebičů, osvětlení), ale některá vozidla mají i klimatizační jednotku. Zde obecně pozor i při projektování, spouštěcí proudy kolem 30 A nejsou u mobilních klimatizačních jednotek výjimkou a jistič i proudový chránič by měly být na tyto hodnoty dimenzovány – nebo provoz podobných zařízení zakázán.

Při nabízení připojení k elektřině za paušální poplatek je vhodné dobře dimenzovat jednotlivé jističe na cca 2 A až 4 A – to dostačuje k dobíjení baterií i provozu většiny běžných spotřebičů a zajistí, že i při stálém odběru nepřekročí spotřeba 5-10 kW za 24 hodin. Popřípadě připojení k elektřině zpoplatnit na základě skutečné spotřeby nebo formou předplatného pomocí automatů.

Podle počtu stání je pak nutné dimenzovat i přívodní elektrické vedení – dimenze elektrického vedení může být 4 x 10 až 4 x 16 mm<sup>2</sup>.

### 4.3.6 INTERNETOVÉ PŘIPOJENÍ

Bezdrátový internet se stává čím dál běžnější výbavou v kempech i na stání pro karavany, ačkoli má mnoho návštěvníků přístup přes svůj mobilní tarif. Podle typu a rozlohy pozemku je nutné zvážit náročnost pokrytí signálem a v případě většího počtu ubytovaných i dostatečnou kapacitu a rychlost připojení.

### 4.3.7 ÚDRŽBA

Provoz stání obnáší i požadavky na obsluhu a údržbu. Záleží na zvoleném režimu provozu – placení přes automaty, mincovní automaty a další automatizované systémy nároky na obsluhu radikálně snižují. I tak je ale nutné počítat alespoň s minimální údržbou místa – úklid, péče o zeleň, dozor nad pořádkem, občasná kontrola, řešení technických problémů.

### 4.3.8 DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Poloha místa by měla být vyznačena vhodným dopravním značením. Dobré je převzít obecně používané piktogramy, samozřejmě s uvážením pravidel pro dopravní značení platných v České republice. Doplnění dopravního značení nápisy názvy jako „Stellplatz“ není vhodné.

Pro srozumitelné označení lze volit kombinaci dopravních značek IP 11a a 209:



Pro servisní místa pak opět volit vhodné, mezinárodně srozumitelné symboly:



Možnost vypouštění odpadních vod (šedé vody):



WC kazeta (černá voda):



Pitná voda:



Elektrina – přípojka:

### 4.3.9 SERVISNÍ MÍSTO

Jak již bylo zmíněno, dobře vybavené servisní místo je pro obytná vozidla důležité. Servisní místo by mělo umožnit tyto operace:

- vyprázdnění nádrže na šedou vodu
- naplnění nádrže na pitnou vodu
- vyprázdnění a vypláchnutí WC kazety
- dobití akumulátorů pomocí přípojky 230 V (zásuvka typu CEE)

Servisní místo může být na stání jedno společné pro všechna parkovací místa, případně může mít každé parkovací místo své napojení. To sice přináší nebývalý komfort, ale je to investičně drahé – v praxi pak je stání obvykle jedno servisní místo umožňující veškerý servis ohledně vody a splašků, jednotlivá místa pak mají možnost připojení se na elektřinu. Sloupek se zásuvkami může být společný pro více míst, ale s ohledem na běžnou délku i kvalitu připojovacích kabelů by vzdálenost neměla přesáhnout 20 metrů. Pro připojení místa by kabel neměl být položen přes obslužné komunikace s pohybem vozidel a chodců.

Při navrhování servisních míst je třeba vzít do úvahy, že vývod šedé vody je na každém vozidle umístěn jinde, tedy servisní prostor by měl být řešen velkoryseji a umožnit pohodlnou manipulaci s vozidlem.

Přípojka pitné vody: 3/4" závit, ideálně i hadice k dispozici o dostatečné délce a s možností hygienicky nezávadného uložení (nenechat hadici ležet na zemi).



Oplachovací voda a výlevka musí být prostorově oddělené od zdroje pitné vody. Obojí ale může být integrováno do jednoho funkčního celku, na jedné straně je výlevka pro WC s možností oplachu, na druhé pak zdroj pitné vody.

### 4.3.10 ODPADKY

Součástí místa by měly být i odpadní nádoby na tříděný a směsný odpad, nejlépe kontejnery, a mělo by být zajištěno jejich pravidelné vyprazdňování – dobré je se informovat u místních svozů odpadu na podmínky a být připraven buď na mimořádné svozy, anebo mít dostatek nádob i prostor na uskladnění plných/prázdných kontejnerů – vhodné při nárazových akcích.

### 4.3.11 SANITÁRNÍ ZÁZEMÍ

Obytná vozidla mají v naprosté většině případů WC a koupelnu na palubě, takže budova se sprchami i WC není vyloženě nutná. WC jde nahradit budkou s chemickou toaletou, třeba v blízkosti nějaké plochy určené pro setkávání. Případný přístřešek může být vhodný pro umístění pračky a sušičky.

### 4.3.12 INTERNET

Důležitost připojení na internet pomalu klesá, zejména s rozšířením nabídek mobilních tarifů s dostatečným limitem dat. Pokud se pro něj investor rozhodne, mělo by wifi bezdrátové připojení pokrýt celou plochu a zajistit dostatečně rychlé a stabilní připojení.

### 4.3.13 ROZSAH POSKYTOVANÝCH INFORMACÍ

Pro jakýkoliv typ stání pro obytná vozidla je vhodné poskytovat přímo na něm jeho návštěvníkům informace, a to zejména v tomto rozsahu:

- Kdo je provozovatelem stání, provozní řád
- Ceník, způsob placení
- Další důležité informace – kam volat v případě problému, informace o nemocnicích v okolí, lékárnách a případně lékárnách
- Mapa oblasti/mapa města – ideálně turistická, vyznačené cyklistické a turistické stezky a další turistické informace
- Jízdní řády místních linek ve srozumitelné formě – tedy srozumitelná informace, jak se jde dostat do centra města, jaké jsou tarify, jak se platí jízdné a podobně
- Blízké možnosti stravování a nakupování, dobré je nezapomenout i na seznam místních prodejců karavanů či prodejen s kempingovým a turistickým vybavením v okolí (pokud takové existují)
- Odkaz na kempy a další stání či parkoviště vhodná pro obytná vozidla v okolí – může přijít vhod v případě naplnění kapacity
- Seznam míst, kde lze vyměnit plynovou lahev, případně s provozní dobou



### 4.3.14 DODAVATELÉ VYBAVENÍ PRO STÁNÍ

- **AZP Brno** – ucelený sortiment pro vybavení kempu a stání.
- **Prostellplatz** – produkty Camper WC Wash, populární v Itálii.
- **Finaso** – produkty Beckmann, konceptem jsou modulární systémy – od jednoduchých mincovních sloupků na elektřinu a vodu po složitější, vzájemně propojené komponenty, s možností ovládání přes RFID zákaznické karty.

## 4.4 JAK SE PLATÍ ZA STÁNÍ

Stejně jako existuje hned několik typů stání, existují i rozmanité způsoby placení. Mohou být ale i zcela zdarma – příkladem budiž již zmíněné první stání v ČR ve Svitavách.

U typů B (zastávkové stání), bývá často stání zdarma, zpoplatněn je jen samotný servis či spotřeba elektrické energie. Vypuštění vody či vyprázdnění WC kazety je zdarma, zpoplatněna bývá voda, popřípadě výplach WC kazety anebo elektrická energie – vše často ve formě mincovních automatů.

Další variantou bývá blokování vjezdu na stání závorou, kdy se hradí časový poplatek dle délky pobytu na stání. Servis je v takovém případě zahrnut do celkové částky.

Některá místa se mohou spoléhat na dobrovolnou platbu, popřípadě výběr poplatku zajistí obsluha například ráno od řidičů zaparkovaných vozů.

Dalším způsobem bývá obdoba parkovacího lístku – v automatu se platí příslušná doba stání a lístek se umísťuje za okno.

V případě camper parků a běžných kempů se obvykle platí v recepci a v ceně je již vše zahrnuto – nemusí to být ale podmínkou. Některé camper parky mají až na elektřinu vše v ceně a odběr se platí pomocí mincovních automatů.

### 4.4.1 CENY

Poplatek za pobyt na stání pro karavany se v ČR pohybuje v rozmezí od 0 do cca 600 Kč za noc, v zahraničí je cena obdobná. Díky delšímu vývoji v této oblasti lze ale nalézt i velmi levná místa, kde se účtuje jen odebraná voda nebo elektřina.

#### **Příklad zpoplatnění – místo Monteriggioni:**

- 1 h = 4 €, zejména pro provedení servisu
- 12 h = 8 €
- 24 h = 16 €

## České stání Sněžník

- Minimální cena 125 Kč
- Hodina parkování: 15 Kč, tj. 24 h vyjde na 360 Kč, servisní zastávka pak na 150 Kč (s doplněním vody), tj. 13 € za stání nebo 6 € za servis
- Pitná voda: 30 Kč/100 litrů
- Elektřina: 15 Kč/1 kWh

### 4.4.2 VSTUPY PRO KALKULACI CENY

Pro kalkulaci ceny za stání v případě soukromého zřizovatele je dobré zvážit náklady a očekávané výnosy. Pro Českou republiku neexistuje zatím žádná reálná statistika.

Různé studie v Německu dochází k závěru, že průměrná obsazenost parkovacího místa je 18 % – tedy, že při celoročním provozu, tj. 365 dní, je místo po 65 dnů obsazené. Špičková stání pak dosahují až 60% obsazenosti.

V případě provozu sezónního stání, což je takové provozované po dobu cca 210 dnů (nejčastěji duben až říjen), je obsazenost 31 %.

Nejčastější počet cestujících v obytném automobilu, včetně řidiče, jsou 2-3 osoby.

# 5 | TIP PRO OBCE

Vhodná místa existují ve většině obcí v ČR už teď. Jedná se o různá parkoviště u sportovních areálů, na krajích obce, u hřbitovů. Stačí zde tedy místo pouze vhodně označit. Popřípadě přidat možnost připojit se na elektrickou energii, doplnit vodu či vypustit odpad – například v rámci rekonstrukce stávajícího parkoviště může vzniknout jednoduché veřejné WC, které může sloužit i ostatním uživatelům parkoviště.





# 6 | SITUACE V ČR – POROVNÁNÍ SE ZAHRANIČÍM

Země na západ od nás jsou většinou v této oblasti citelně napřed. Ze srovnání (viz níže) je zřejmé, že Česká republika má kam růst a podpora výstavby stání, ať již minimálně na legislativní a procesní úrovni, případně pomocí cílených opatření při výstavbě a rekonstrukci silniční infrastruktury nebo přímo dotacemi, má smysl – dříve nebo později se citelněji projeví na příjmech z cestovního ruchu.

Z pohledu počtu obytných vozidel se již ČR začíná blížit aktivnějším zemím EU s větší tradicí karavaningu. Kde ovšem citelně zaostáváme, jak plyne i z příložených srovnání, je celková vybavenost pro tento nový typ turistiky. Existuje necelá dvacítko stání pro obytná vozidla, mimo to v poslední době vzniklo možná i několik desítek míst na parkovištích u penzionů a hotelů. Není ale jisté, jak dlouho tato místa vydrží, zejména po zahájení běžného provozu ubytovacích zařízení, a neexistuje ani jejich oficiální seznam. Také některá lyžařská střediska nabízela alespoň sezónně možnost stání pro obytná vozidla, ale ani ta nejsou v tomto seznamu uvedena. Obvyklá cena za takové stání je mezi 200-400 Kč, v ceně bývá připojení k elektřině a občas i možnost likvidace obsahu WC kazety a doplnění vody – ale to vše spíše s využitím normálního vybavení, tj. kohoutek u umyvadla, záchodová mísa apod.

## 6.1 NĚMECKO vs. ČESKÁ REPUBLIKA

### Německo

- cca 675.000 registrovaných vozidel
- hustota 84 vozidel na 10.000 obyvatel
- cca 4.000 stání pro obytná vozidla
- s celkem asi 72.000 parkovacími místy
- 18 parkovacích míst na jedno stání
- na každé místo tedy připadá 9 oficiálně registrovaných vozidel
- průměrná cena za pobyt v délce 24 h: € 14 (2018)

### Česká republika

- cca 20.000 registrovaných vozidel
- hustota 20 vozidel na 10.000 obyvatel
- cca 16 stání pro obytná vozidla
- s celkem 216 parkovacích míst
- 14 parkovacích míst na jedno stání
- na každé místo tedy připadá 92 oficiálně registrovaných vozidel
- průměrná cena za pobyt v délce 24 h: 365 Kč, € 14 (2021)

### Shrnutí:

- V přepočtu na počet obyvatel jezdí v Německu 4x více obytných vozidel než u nás.
- V poměru k počtu vozů je v České republice jen jedna desetina parkovacích míst pro obytná vozidla ve srovnání s Německem.
- Cena za místo je srovnatelná s Německem.

Z toho tedy plyne, že počet stání je u nás silně poddimenzován a tento trh bude mít silnou tendenci růst. Podobně jako v Německu bude výhledově neopominutelnou součástí cestovního trhu.

*Poznámka k počtu registrace obytných vozidel:*

*Co se týče registrovaných vozidel, tak alespoň v Německu se odhaduje, že výsledný počet obytných vozidel je vyšší o 25 % při započtení vozidel, která byla na obytná upravena, ale tato úprava se nepromítla do registru vozidel. Ve výsledku tak na německých silnicích může být zhruba 850.000 automobilů sloužících jako obytné.*

*Podobná situace bude i u nás, kdy ovšem počet vozidel provozovaných jako obytná může být ještě procentuálně vyšší – ve výsledku se u nás na cestách tak může pohybovat kolem 30.000 aut sloužících jako obytná.*

## 6.2 SLOVINSKO vs. ČESKÁ REPUBLIKA

### Slovinsko

- cca 4.000 registrovaných obytných aut
- hustota 20 vozidel na 10.000 obyvatel
- cca 151 stání pro obytná vozidla
- nezjištěno
- nezjištěno
- nezjištěno
- průměrná cena za pobyt v délce 24 h: nezjištěno

### Česká republika

- cca 20.000 registrovaných obytných aut
- hustota 20 vozidel na 10.000 obyvatel
- cca 16 stání pro obytná vozidla
- s celkem 216 parkovacích míst
- 14 parkovacích míst na jedno stání
- na každé místo tedy připadá 92 oficiálně registrovaných vozidel
- průměrná cena za pobyt v délce 24 h: 365 Kč, 14 € (2021)

Mimo to slovinské zdroje uvádí, že během sezony projde Slovinskem 90.000 obytných automobilů a průměrná útrata je 98 € rozložena takto:

- 37 % oz. 36,24 € za stravování (restaurace, hostince)
- 43 % oz. 42,20 € za nákupy a stravování (pekárny, řeznictví, obchody)
- 20 % oz. 19,98 € na volnočasové aktivity (bazény, muzea, akce atd.)

### 6.2.1 POŽADAVKY NA KARAVANOVÉ STÁNÍ VE SLOVINSKU

- dostatečně velká, fyzicky oddělená nebo oplocená vodorovná a zpevněná plocha s minimálně 4 parkovací místy
- možnost přístupu 24 hodin denně, přístupové cesty přiměřené označeny
- rozměr jednoho parkovacího místa je 6 × 10 m, únosnost podkladu je minimálně 3,5 t
- dostatek prostoru pro manévrování – možnost otáčení a jiné manipulace
- přítomnost servisního místa – pitná voda, elektřina, vypouštění odpadních vod, možnost vyprazdňování toaletních kazet
- odpadkové koše (třídění odpadu)
- diskrétní nepřímé osvětlení
- poskytnuté základní informace:
- ceník a domovní řád
- kontakty na správce, nejbližší služby a lékařskou pomoc
- tipy na výlety, rekreaci...
- nabídka stravování
- bezdrátový internet



## 6.3 ITÁLIE vs. ČESKÁ REPUBLIKA

### Itálie (2019)

- cca 60.000.000 obyvatel
- cca 125.000 registrovaných obytných aut
- hustota 20 vozidel na 10.000 obyvatel
- cca 2.264 stání pro obytná vozidla
- na stání připadá 65 obytných aut

### Česká republika (2021)

- cca 10.500.000 obyvatel
- cca 20.000 registrovaných obytných aut
- hustota 20 vozidel na 10.000 obyvatel
- cca 16 stání pro obytná vozidla
- na stání připadá 1200 obytných aut

## ZAJÍMAVOST

### Rozdělení dle typu stání:

- 13 % jen parkoviště
- 15 % jen servisní místo
- 70% plnohodnotné stání, tedy parkoviště se servisním místem

Poměr soukromých a veřejných provozovatelů je zhruba vyrovnaný.



Asociace kempování  
a karavaningu

Hájíme zájmy všech kempařů, karavanistů,  
ale také komerčních subjektů spojených s tímto životním stylem.

**[www.akkcr.cz](http://www.akkcr.cz) / [info@akkcr.cz](mailto:info@akkcr.cz)**