

UNIVERZA V LJUBLJANI  
EKONOMSKA FAKULTETA

ZAKLJUČNA STROKOVNA NALOGA VISOKE POSLOVNE ŠOLE

**TRŽNA ANALIZA AVTODOMARKEGA TURIZMA V OBČINI  
KRAJNSKA GORA**

Ljubljana, avgust 2016

MATEJA LANGUS

## IZJAVA O AVTORSTVU

Spodaj podpisana Mateja Langus, študentka Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, avtorica predloženega dela z naslovom Tržna analiza avtodomarskega turizma v občini Kranjska Gora, pripravljene v sodelovanju s svetovalcem dr. Blažem Zupanom,

### IZJAVLJAM

1. da sem predloženo delo pripravila 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 poskrbela, 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 pridobila vsa potrebna dovoljenja za uporabo podatkov in avtorskih del v predloženem delu in jih v njem jasno označila;
7. da sem pri pripravi predloženega dela ravnala v skladu z etičnimi načeli in, kjer je to potrebno, za raziskavo pridobila 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, dne \_\_\_\_\_

Podpis študentke: \_\_\_\_\_

# KAZALO

<b>UVOD .....</b>	<b>1</b>
<b>1 OPIS PROBLEMA .....</b>	<b>1</b>
<b>2 OPIS PANOGE .....</b>	<b>2</b>
2.1 O turizmu na splošno.....	2
2.1.1 Definicija turizma .....	2
2.1.2 Turizem v Sloveniji .....	2
2.2 Zgodovina in razvoj.....	3
2.3 Opredelitev avtodomarskega turizma.....	3
2.3.1 Oblike turizma .....	3
2.3.2 Razvoj avtodomarskega turizma .....	4
2.4 Zakonodaja .....	5
2.4.1 Slovenija .....	5
2.4.2 Kampiranje izven kampov in postajališč za avtodome v sosednjih državah .....	6
2.5 Kampi .....	7
2.6 Postajališča za avtodome (PZA).....	7
<b>3 TURIZEM V OBČINI KRANJSKA GORA.....</b>	<b>8</b>
3.1 Turistična destinacija Kranjska Gora .....	8
3.2 Poletna turistična ponudba .....	8
3.3 Zimska turistična ponudba .....	9
3.4 Nastanitvene kapacitete in zasedenost .....	9
3.5 Nastanitve namenjene avtodomarjem .....	10
3.5.1 Kamp Kamne Dovje .....	10
3.5.2 Natura Eco Camp Kranjska Gora .....	10
3.5.3 Postajališče za avtodome Kranjska Gora.....	10
3.5.4 Kamp Špik Gozd Martuljek.....	11
3.5.5 Parkirišča za avtodome v Planici.....	11
<b>4 TRŽNA ANALIZA .....</b>	<b>12</b>
4.1 Metodologija .....	12
4.2 Glavne ugotovitve intervjujev .....	13
4.2.1 Na splošno o avtodomarstvu .....	13
4.2.2 Glede PZA Kranjska Gora.....	14
4.2.3 Prednosti Kranjske Gore.....	14
4.2.4 Prednosti potovanja z avtodomom .....	15
4.2.5 Pomanjkljivosti potovanja z avtodomom .....	15
4.3 Primer najbližjega postajališča za avtodome v tujini .....	15
4.3.1 Postajališče za avtodome v Trbižu .....	15
4.3.2 Primerjava postajališča za avtodome v Kranjski Gori s postajališčem v Trbižu .....	16
4.4 Mnenje upravljalcev kampov o mreži postajališč za avtodome.....	19

<b>5 UGOTOVITVE IN PREDLOGI REŠITEV .....</b>	<b>20</b>
5.1 Glavne ugotovitve glede avtodomarjev .....	20
5.2 Glavne ugotovitve glede ponudbe za avtodomarje v občini Kranjska Gora.....	20
5.3 Predlogi za rešitev problema.....	21
5.3.1 Rešitev .....	21
5.3.2 Okvirni stroški, prihodki in neto sedanja vrednost investicije .....	22
<b>SKLEP .....</b>	<b>24</b>
<b>LITERATURA IN VIRI.....</b>	<b>26</b>
<b>PRILOGE .....</b>	<b>i</b>

## **KAZALO TABEL**

Tabela 1: Pregled prodaje registriranih avtomobov v letu 2015.....	5
Tabela 2: Kampiranje izven kampov in postajališč za avtodome v sosednjih državah.....	6
Tabela 3: Število ponudnikov prenočitvenih kapacitet po vrsti objektov in krajih.....	9
Tabela 4: Prenositvene zmogljivosti, prihodi in prenočitve turistov v občini Kranjska Gora.....	10
Tabela 5: Primerjava postajališč za avtodome v Kranjski Gori in v Trbižu.....	16

## **KAZALO SLIK**

Slika 1: Nedokončano parkirišče za avtodome v Planici .....	12
Slika 2: Postajališče za avtodome v Trbižu.....	17
Slika 3: Parkomat na postajališču za avtodome Trbiž.....	18
Slika 4: Postajališče za avtodome Kranjska Gora.....	18
Slika 5: Postajališča za avtodome v Kranjski Gori - neravna in blatna površina.....	19
Slika 6: Označeno postajališče za avtodome in dodatno parkirišče.....	24

## UVOD

Turizem predstavlja za Slovenijo veliko priložnost in je v zadnjih letih vedno bolj v porastu. Kot navajajo v poročilih Slovenske turistične organizacije, je v letu 2014, skupaj s posrednimi učinki, turizem predstavljal 13 % celotnega bruto domačega proizvoda. V letu 2015 je število turističnih prenočitev v Sloveniji prvič preseгло 10 milijonov. Prihodov turistov je bilo v letu 2015 za 11,5 % več kot leta 2014 in 7,8 % več prenočitev turistov (STO, 2016).

V zaključni strokovni nalogi bo poudarek na avtodomarskem turizmu, ki pri vrstah turizma običajno ni v ospredju oziroma niti ni omenjen. Osredotočila se bom na avtodomarski turizem v občini Kranjska Gora, ki je znano turistično, zimsko in športno središče. Turizem v omenjeni občini predstavlja najbolj pomembno gospodarsko panogo. Na cestah je opaziti vedno več turistov z avtodomom, zato sem se odločila, da naredim tržno analizo avtodomarskega turizma v občini Kranjska Gora in poskusim najti rešitev za problem pomanjkanja prostora za avtodome in divjega parkiranja avtodomov v občini.

Namen moje zaključne naloge je, da bi pripomogla k večjemu poznavanju avtodomarskega turizma in zavedanju, da obstaja še velik potencial pri razvijanju turistične ponudbe za avtodome. S pridobljenimi podatki in analizo imam cilj predstaviti občini Kranjska Gora primerno rešitev za problematiko pomanjkanja primerne prostora za avtodome. Poleg primerne prostora pa si želim gostom z avtodomom predstaviti tudi turistično ponudbo in dejavnosti, ki bi pripomogla da bi se v krajih občine Kranjska Gora zadržali čim dlje.

V prvem delu naloge bom opisala problem in predstavila avtodomarski turizem, občino Kranjska Gora in opisala trenutno stanje v občini. Nato se bom posvetila tržni analizi avtodomarskega turizma. Uporabila bom metodo anketiranja oziroma opravljanja intervjujev na terenu z avtodomarji, turističnimi delavci, lastniki kampov, lastniki oziroma najemodajalci avtodomov in občinskimi delavci. Namen intervjujev bo raziskati, kakšne so njihove navade, potrebe in želje. Uporabila bom tudi podatke iz statističnega urada in podatke o prenočitvah in prihodih turistov lokalne turistične organizacije. Na koncu bom definirala bistvene potrebe in raziskala možnosti ter poskusila najti ustrezno rešitev.

## 1 OPIS PROBLEMA

Kranjska Gora je prepoznavno gorsko turistično in svetovno znano zimsko-športno središče. Poleg prebivalcev občine je vsakodnevno v kraju veliko obiskovalcev in turistov, še posebej med zimsko in poletno sezono. S problemom parkiranja se srečujejo vsi kraji v občini, zato je potreba po ureditvi mirujočega prometa v Kranjski Gori nujna. V občini se že več let srečujejo tudi s problemom divjega parkiranja avtodomarjev. Turistov, ki se na dopust odpravijo z avtodomom, je iz leta v leto več. To lahko razberemo iz slovenske statistike o porasti prodaje avtodomov in počitniških prikolic glede na prejšnja leta

(Trgovinska zbornica Slovenije, Sekcija za osebna motorna vozila, 2013). Za turiste, ki se v Kranjsko Goro odpravijo z avtodomi, je na voljo le eno urejeno počivališče pod smučiščem. Ker jih je v zadnjih letih vedno več, je postajališče praktično ves čas zasedeno. Na občini se zavedajo problema s parkirišči za avtodome. Iz zapisnikov občinskih sej razberemo, da že približno od leta 2010 iščejo rešitve za ureditev parkirišč za avtodomarje. Velik poudarek reševanju tega problema so namenili tudi v Študiji prometne ureditve v občini Kranjska Gora, ki je bila izdelana v letu 2010. Vendar problem do danes še ni rešen. Zdajšnji župan Janez Hrovat je za občinski časopis povedal: »Gre za dobre goste, ki jim moramo posvetiti bistveno več pozornosti. Žal, trenutno pogosto nimajo kje parkirati svojih avtodomov, ker je parkirišče pod smučiščem v Kranjski Gori odločno premajhno in ni popolnoma urejeno. Oba kampa – Kamne na Dovjem in Eko kamp Natura v Kranjski Gori – pa prav tako nista dovolj velika. Ob tem je treba vedeti, da so gostje, ki pridejo z avtodomi, radi čim bližje centru, kar bomo morali upoštevati, ko se bomo lotili reševanja tega problema« (Ahačič, 2015, str. 4). Župan načrtuje vsaj dve novi urejeni postajališči za avtodome v prihodnjem letu.

## **2 OPIS PANOGE**

### **2.1 O turizmu na splošno**

#### **2.1.1 Definicija turizma**

Definicija turizma se je skozi čas vseskozi spreminjala in zato lahko najdemo kar nekaj definicij. Kot je zapisal Mirko Bunc v knjigi *Integrirani marketing v turizmu*, je ena izmed prvih definicij, ki je dolgo veljala za najbolj pravilno in sta jo napisala Hunziker in Kraft, definicija, ki pravi: »Turizem je celota odnosov in pojavov, ki nastanejo zaradi potovanja in bivanja tujcev v nekem kraju, če to bivanje ne povzroči stalne naselitve in ni povezano s pridobitno dejavnostjo« (Bunc, 1986, str. 18).

Slovar slovenskega knjižnega jezika besedo turizem opisuje kot pojav, ko kdo potuje in začasno spremeni kraj bivanja zaradi oddiha in razvedrila. Turizem je tudi gospodarska dejavnost, ki se ukvarja z zadovoljevanjem potreb turistov in nudenjem uslug turistom.

Zadnja leta se vedno bolj uporablja opredelitev Svetovne turistične organizacije (UNWTO), ki razlaga turizem kot aktivnosti, ki so povezane s potovanjem in zadrževanjem oseb izven običajnega življenjskega okolja za ne več kot eno leto zaradi zabave, poslov in drugih motivov (Mihalič, 2008, str. 8).

#### **2.1.2 Turizem v Sloveniji**

Za Slovenijo turizem predstavlja veliko priložnost. V letu 2015 je število turističnih prenočitev preseglo 10 milijonov. Slovenska turistična organizacija je zabeležila več

prihodov turistov v Sloveniji in to za 10,8 % v primerjavi z letom 2014 in 7,2 % več prenočitev v letu 2015 v primerjavi z letom 2014. Rast tujih turistov glede na leto 2014 je bila 11,6 %. Povečalo se je tudi število domačih gostov za 9,3 % (STO, 2015). Skupaj s posrednimi učinki je turizem v Sloveniji v letu 2014 prispeval 13 % celotnega bruto domačega proizvoda.

## **2.2 Zgodovina in razvoj**

Lahko bi rekli, da je turizem star toliko kot človeštvo, saj je človek že od nekdaj potoval. Prve oblike turizma so se pojavljale že pri starih Rimljanih in Grkih. Njihovi motivi takratnih potovanj so bili rekreacija, zdravje, verski motiv, zabava in kultura. Potovalo je skromno število ljudi. Ampak se je z odkrivanjem sveta spremenil tudi turizem. Ljudje so potovali z namenom, da bi spoznali druge kraje, ljudi in njihove običaje. Turizem kot ga poznamo danes se je začel z industrijsko revolucijo in koncem fevdalizma, saj se je v tistih časih začel razvijati. Najprej so si potovanja lahko privoščili samo bogatejši, konec 19. stoletja pa začnejo kljub manjši kupni moči potovati tudi delavci (Planina & Mihalič, 2002).

Razvoj turizma je napredoval na tako raven, da si danes potovanje lahko privošči skoraj vsak. Gospodarski razvoj je pripeljal do dviga življenjskega standarda in tako je turizem skozi leta postal najhitrejša rastoča panoga na svetu.

## **2.3 Opredelitev avtodomarskega turizma**

### **2.3.1 Oblike turizma**

Oblike turizma so predvsem povezane s turističnimi motivi, znamenitostmi in infrastrukturo. V gradivu Ekonomika turizma so našteje oblike turizma. Skozi čas se spreminjajo in se še vedno pojavljajo nove oblike. Delimo ga glede na (Šolski center Velenje, 2016):

- državljanstvo in prestop meje (domači, mednarodni, notranji, narodni),
- bilanco stanja (aktivni in pasivni turizem),
- čas bivanja v turističnem kraju (stacionarni, mobilni, tranzitni, izletniški, week-end),
- območje bivanja (mestni, podeželski, obmorski, gorski in zdraviliški),
- sezona (sezonski in izvensezonski),
- letni čas (zimski, letni),
- število udeležencev (posamični, skupinski/množični/masovni),
- organizacijo potovanja (individualni, brez posredovanja turistične agencije ali z delnim posredovanjem, organizirani ali pavšalni),
- starost turistov (otroški, mladinski, seniorski),

- motiv obiska (poslovni, kongresni, verski, kulturni, nakupovalni, športni, počitniški, jamarski).

Z leti so se pojavile tudi druge oblike turizma (Šolski center Velenje, 2016):

- socialni (sindikalni ali delavski),
- incentivni (nagradni, motivacijski),
- hotelski,
- kamping,
- avtomobilski,
- avtobusni,
- trajnostni,
- ekološki.

Avtodomarski turizem težko umestimo samo v eno od teh delitev, saj lahko spada v več skupin. Če samo pogledamo primer, da avtodom lahko uporabljajo Slovenci kot tudi tujci. Lahko gre za sezonski in izvensezonski, zimski in letni turizem. Nekateri potujejo sami, spet drugi v skupinah. Torej gre pri avtodomarskem turizmu za dokaj nov in kompleksen družbeni in ekonomski pojav ter gospodarsko dejavnost, zato je opredelitev te panoge kar precej zahtevna naloga (Planina & Mihalič, 2002).

Podobno kot ostali turisti, avtodomarji koristijo turistično infrastrukturo. Vendar razlika je v tem, da avtodomarji niso odvisni od prenočišča in restavracij. Avtodomarji lahko koristijo namestitve v kampih in v zadnjem času tudi na postajališčih, ki so namenjena za avtodome. Vendar ni nujno, da bodo te nastanitve tudi koristili. Njihov osnovni prostor za bivanje je mobilan. Avtodomarski turisti tudi niso vezani na objekte, ki ponujajo hrano. Večinoma si hrano pripravljajo sami v avtodomu, marsikdo pa včasih obiše tudi okrepčevalnice in restavracije.

Gospodarske panoge, ki so povezane z avtodomarskim turizmom in imajo od njih zaslužek so avtomobilska industrija, industrija dodatne opreme, oddajanja in najemi avtodomov, kampi, postajališča za avtodome, publikacije (knjige, revije, spletni portali), mehaniki in drugi ponudniki popravil in vzdrževanj avtodomov (Vrenjak, 2009, str. 21).

### **2.3.2 Razvoj avtodomarskega turizma**

Če primerjamo razvoj avtodomarskega turizma v Sloveniji z ostalimi državami, je v slovenskem prostoru do razvoja prišlo precej pozno. V Združenih državah Amerike je bil prvi avtodom izdelan leta 1910 s strani podjetja Pierce – Arrow. Avtodome so si na začetku lahko privoščili le redki. Večji zagon je panoga dobila po drugi svetovni vojni, s pojavom cenovno dostopnejših vozil (Morrison, 2010).



V Sloveniji se je avtodome oziroma sprva počitniške prikolice prvič začelo izdelovati pred petdesetimi leti. Leta 1965 so v podjetju Adria Mobil, v tistem času še pod imenom IMV (Industrija motornih vozil), sestavili prvo prikolico ADRIA 375, ki. V letu 1982 so začeli z izdelovanjem prvih avtodomov, ki so jih takrat opisali kot prikolice z lastnim pogonom (Adria Mobil, 2015).

Vse do poznih devetdesetih let je bilo obdobje, ko so bili avtodomi bolj redkost na slovenskih cestah. Razvoj v Sloveniji se je začel šele nekje na prelomu tisočletja (Vrenjak, 2009; Vizovišek, 2014). Leta 2008 je zaradi gospodarske krize prodaja avtodomov močno upadla. Leta 2007 je bilo na novo registriranih 397 avtodomov, leta 2013 pa le 218 (Trgovinska zbornica Slovenije, Sekcija za osebna motorna vozila, 2013).

Poleg Adrie Mobil v Sloveniji izdeluje avtodome tudi večje nemško podjetje Carthago v Odrancih. S proizvodnjo avtodomov se ukvarjajo tudi manjša podjetja, na primer Sipas v Kamniku in podjetje Robeta iz Koroške.

V letu 2015 se je v Sloveniji na novo registriralo 229 avtodomov in 434 počitniških prikolic. Največja rast v letu 2015 je bila v aprilu, ko je bilo prodanih 34 novih avtodomov in 37 novih počitniških prikolic. Zelo zanimiv je bil tudi mesec oktober, ko je bilo prodanih kar 21 novih počitniških prikolic (večina Adria Mobil). Trg se je nedvomno izvil kriznim časom in počasi raste (Žakelj & Vizovišek, 2016, str. 25).

*Tabela 1: Pregled prodaje registriranih avtodomov v letu 2015*

	<b>Novi</b>	<b>Rabljeni</b>
Januar	7	5
Februar	6	3
Marec	6	11
April	34	15
Maj	13	12
Junij	26	11
Julij	16	13
Avgust	2	7
September	5	7
Oktober	8	4
November	3	2
December	4	3
<b>Skupaj v 2015</b>	<b>130</b>	<b>100</b>

*Vir: R. Vizovišek & B. Žakelj, Prodaja počitniških vozil v 2015, 2016, str. 26.*

## **2.4 Zakonodaja**

### **2.4.1 Slovenija**

Zakon o kampiranju (Ur.l. RS, št. 70/2006) ureja državni zakon (generalna prevencija) in je pristojnost policije. Osemnajsti člen zakona o varstvu javnega reda in miru predpisuje:

1. Kdor kampira na javnem kraju, ki za to ni določen, ali na zasebnem prostoru brez soglasja lastnika ali posestnika, se kaznuje z globo.
2. Samoupravne lokalne skupnosti lahko s svojimi predpisi določijo pogoje, območja in red kampiranja na svojem območju.

Po državnem predpisu je s soglasjem lastnika dovoljeno kampirati na zasebnem prostoru.

Glede kampiranja na območju občine Kranjska Gora, je pojasnil policist Roland Brajič, ki je zaposlen na Policijski postaji Kranjska Gora. Kampiranje na območju občine ureja Odlok (specialna prevencija) in je v pristojnosti Medobčinskega inšpektorata in redarstva občin Jesenice, Gorje, Kranjska Gora in Žirovnica.

Pojasnil je da: »Odlok o varstvu javnega reda in miru v Občini Kranjska Gora v enajstem členu zapoveduje, da je zaradi varstva zunanega videza naselij in zelenih površin prepovedano postaviti šotore, bivalnike, avtodome ali avtomobilske prikolice za bivanje ali kako drugače prenočevati ali bivati na javnih prometnih površinah, javnih zelenih površinah in na drugih zemljiščih, ki niso za to določena. Po besedah inšpektorja MIR so zemljišča, ki so v občini določena za to, obstoječi kampi« (Brajič, intervju, maj 2016).

#### 2.4.2 Kampiranje izven kampov in postajališč za avtodome v sosednjih državah

V nekaterih državah je možno prenočiti izven avtokampa, preverila sem, kje v naših sosednjih državah je to dovoljeno:

*Tabela 2: Kampiranje izven kampov in postajališč za avtodome v sosednjih državah*

	<b>Avstrija</b>	<b>Hrvaška</b>	<b>Italija</b>	<b>Madžarska</b>
Nočitev na ulici ali parkirišču	Da. (Potrebno upoštevanje regionalnih omejitev oz. postavljenih prometnih znakov.)	Ne.	Da. (Dovoljeno le eno noč.)	Ne.
Nočitev na zasebnem zemljišču	Da. (Potrebno upoštevanje regionalnih omejitev oz. postavljenih prometnih znakov.)	Ne.	Da. (Prepovedano le v nekaterih okrajih.)	Ne.
Kampiranje na ulici ali parkirišču	Ne.	Ne.	Ne.	Ne.
Kampiranje na zasebnem zemljišču	Da. (Prepovedano na zaščitениh naravnih območjih.)	Ne.	Da.	Ne.

*Vir: Kje izven kampa lahko prenočite z avtodomom?, 2009.*

Obrazložitev:

Kot nočitev se smatra enkratna nočitev v vozilu izven avtokampa. Kot kampiranje se smatra več zaporednih nočitev izven avtokampa in uporaba kampirnih pripomočkov.

## **2.5 Kampi**

Šotorišče ali kamp je zemljišče, kjer je gostom na voljo prostor za šotore, bivalne prikolice in avtodome ter je opremljeno s sanitarijami, razsvetljavo in recepcijo. Lahko pa kampi nudijo še dodatne objekte, kot so trgovina, restavracija, okrepčevalnice, športna, otroška igrišča in podobno (Jeršič, 1990, str. 60).

Kamp je namenjam gostom, ki želijo uživati v vsem udobju, ki ga kamp ponuja, za daljše bivanje na eni lokaciji (Vizovišek, 2016b, str. 113).

## **2.6 Postajališča za avtodome (PZA)**

Postajališče za avtodome (v nadaljevanju PZA) je urejen prostor za krajši postanek in počitek med potovanjem z avtodomom. V Sloveniji spada pod dejavnost avtokampov, zakon pa dopušča občinam, da s predpisi in odloki določajo pogoje, območja in red kampiranja (tudi za PZA) na svojem območju. 34. člen Pravilnika o minimalnih tehničnih pogojih in o obsegu storitev za opravljanje gostinske dejavnosti (Ur.l. RS, št. 21/2014) določa, da je postajališče zaokroženo, prostorsko in funkcionalno urejeno in opremljeno zemljišče, brez dodatne gostinske ponudbe, namenjeno postavitvi bivalnih vozil zaradi počitka. Pravilnik ne omejuje ali kako drugače določa časa trajanja postanka, določa pa, da mora postajališče imeti (Vizovišek, 2016b, str. 112):

- vstopno zapornico,
- sprejemni prostor, če sprejem ni avtomatiziran,
- hišni red, objavljen na vidnem mestu ob vhodu,
- ravne, utrjene in urejene površine z označenimi mesti za postavitve vozil,
- električne priključke za vsa označena mesta,
- možnost oskrbe s pitno vodo,
- posode za ločeno zbiranje odpadkov (pokrite posode, zabojniki),
- prostor za praznjenje kemičnega stranišča,
- prostor za izpust odpadne (fekalne) vode.

Postajališče nudi možnost oskrbe in postanek z vsaj eno prenočitvijo. Zakonske ureditve glede postajališča za avtodome se od države do države razlikujejo, prav tako pravila za postanek (Vizovišek, 2016b, str. 112–114).

Leta 2012 je Razvojni center srca Slovenije vzpostavil mrežo počivališč za avtodome. V mrežo so vključeni gostitelji, ki imajo urejena postajališča za avtodome. Trenutno je projektu pridruženih več kot petdeset slovenskih občin. Nosilna je občina Mirna, občine partnerice pa so Benedikt, Bled, Brežice, Črnomelj, Divača, Dobropolje, Dolenjske Toplice, Gornji Grad, Hrpelje-Kozina, Idrija, Ivančna Gorica, Jesenice, Kočevje, Koper, Kostanjevica na Krki, Kozje, Krško, Ljubno, Ljutomer, Lukovica, Markovci, Metlika, Miren-Kostanjevica, Mokronog-Trebelno, Nova Gorica, Ormož, Postojna, Radenci, Radlje ob Dravi, Ravne na Koroškem, Razkrižje, Semič, Sevnica, Slovenj Gradec, Slovenske Konjice, Šentjernej, Šentjur, Šentrupert, Škofja Loka, Šmarješke Toplice, Trebnje, Velenje, Velike Lašče, Vrhnika, Zagorje ob Savi, Zreče, Žalec, Železniki in Žužemberk (Vizovišek, 2016a, str. 113).

### **3 TURIZEM V OBČINI KRANJSKA GORA**

#### **3.1 Turistična destinacija Kranjska Gora**

V občini Kranjska Gora je turizem najbolj pomembna gospodarska panoga. V strategiji Turizma Kranjska Gora je zapisano, da je turistična destinacija Kranjska Gora turistično območje za prebivalce in obiskovalce in temelji na trajnostnem razvoju, naravni in kulturni dediščini ter zdravi bivalni klimi. Geografsko turistična destinacija Kranjska Gora obsega območje Zgornjesavske doline. Alpska dolina leži na skrajnem severozahodu Slovenije, na meji z Italijo in Avstrijo. Dolino obdajajo Karavanke in Julijske Alpe. Del območja leži v zavarovanem območju Triglavskega narodnega parka. Poleg največjega in turistično najbolj razvitega kraja Kranjska Gora, so v občini še naselja Rateče, Podkoren, Gozd Martuljek, Srednji vrh, Belca, Radovna, Dovje in Mojstrana (LTO Kranjska Gora, 2015a, str. 1, 8). Kranjska Gora je svetovno znano zimsko športno središče, predvsem zaradi vsakoletne organizacije tekmovanj za svetovni pokal v alpskem smučanju za moške Pokal Vitranc in smučarski skoki ter poleti v Planici.

#### **3.2 Poletna turistična ponudba**

V poletnih mesecih je destinacija Kranjska Gora primerna za pohodništvo in alpinizem. Možnosti je veliko, od najlažjih in zložnih poti v naravnem okolju pa vse do težkih planinskih tur. V kraju so znamenitosti Zelenci, slapovi (Peričnik, Martuljkovi slapovi), alpske doline (Tamar, Vrata, Kot, Krma) in gore v Julijskih Alpah in Karavnkah, dostopne poznavalcem z izkušnjami, primerno opremo in ob spremstvu gorskega vodnika (LTO Kranjska Gora, 2016, str. 48).

Po Zgornjesavski dolini je v celoti zgrajena daljinska kolesarska pot Treh dežel, ki vodi od Jesenic po desnem bregu Save do Mojstrane, naprej proti Gozdu Martuljku, skozi Kranjsko Goro, pod smučišči mimo Podkorena in Naravnega rezervata Zelenci do bivšega mejnega

prehoda z Italijo in naprej proti Belopeškim jezerom (Laghi di Fusine) in Trbižu (LTO Kranjska Gora, 2015a, str. 10).

Dodatne poletne aktivnosti v Kranjski gori so: wellness, golf igrišča, poletno sankališče Besna Pehta, kolesarski park, kongresni turizem, igralništvo, kulinarika, Zipline v Planici, turistični avtobus, jadrarno padalstvo, kopališče ob jezeru Jasna, Kekčeva in Škratova dežela, Rajže po poteh Triglavskih pravljič, pekarna Mišmaš in drugo.

### 3.3 Zimska turistična ponudba

Alpsko smučanje je glavna zimska ponudba turizma v Kranjski Gori. Smučišča povezuje sistem 5 sedežnic in 13 vlečnic. Delujoče žičnice so tudi v Podkorenu, Gozdu Martuljku, Mojstrani in Ratečah (LTO Kranjska Gora, 2015a, str. 53). Poleg smučišč so na voljo proge za tek na smučeh. V ponudbo občine Kranjske Gore je vključeno tudi turno smučanje, sankanje, snežni park Kranjska Gora, plezanje po ledenih slapovih in ledno plezanje, Escape Igloo Kranjska Gora, Alpska vasica v središču Kranjske Gore, snežno kolesarjenje in drsanje.

Za občino Kranjska Gora je pomembna novost Nordijski center Planica. To je izjemna pridobitev za športno-turistično ponudbo turistične destinacije Kranjska Gora. V sklopu Nordijskega centra Planica je nastalo sedem novih skakalnic, izvedena pa je bila tudi obnova letalnice bratov Gorišek. Z izgradnjo tekaškega objekta so se pridobile nove športne površine za smučarske teke, stadion, igrišče in tekaške proge. Dodatna ponudba je planiški muzej, vetrovnik in notranji tekaški poligon, kjer je možno tudi v poletnem času teči na naravnem snegu (LTO Kranjska Gora, 2015a, str. 56).

### 3.4 Nastanitvene kapacitete in zasedenost

*Tabela 3: Število ponudnikov prenočitvenih kapacitet po vrsti objektov in krajih*

Kraj	Kranjska Gora	Gozd Martuljek	Dovje - Mojstrana	Podkoren	Rateče - Planica	Skupaj
št. Hotelov	8	2		1		11
št. Penzionov	5					6
št. gostišč s prenočišči	4	1	1		1	7
št. apartmajev in sobodajalcev	158	26	29	13	22	248
št. turističnih kmetij	1		1			2
št. počitniških domov	3					3
št. mladinskih hotelov	1		1	1	1	4
št. planinskih koč	5		4		2	11
št. Kampov	1		1			2

*Vir: LTO Kranjska Gora, Število ponudnikov prenočitvenih kapacitet po vrsti objektov in krajih, 2015b.*

*Tabela 4: Prenositvene zmogljivosti, prihodi in prenočitve turistov v občini Kranjska Gora*

	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Zmogljivosti – vsa ležišča	5668	5271	5169	5249	5352
Prihodi turistov – domači	68139	61842	61256	55251	74164
Prenočitve turistov – domači	188554	170933	171783	158970	195615
Prihodi turistov – tuji	84450	86191	96294	98416	117236
Prenočitve turistov – tuji	283507	271158	300960	308099	324650

*Vir: Statistični urad Republike Slovenije, Turizem, 2016.*

Iz tabele 4 je razvidno, da je bilo v destinaciji število kapacitet v letu 2011 največje in se je v obdobju 2012–2014 zmanjšalo, v letu 2015 pa se je število ležišč zopet povečalo. Prihodi in prenočitve turistov se iz leta v leto povečujejo, še posebej v letu 2015 je bilo zaznati porast tako tujih kot tudi domačih gostov.

### **3.5 Nastanitve namenjene avtodomarjem**

#### **3.5.1 Kamp Kamne Dovje**

V vasi Dovje, leži kamp Kamne. Manjši, družinsko vodeni kamp, ki poleg nočitev ponuja tudi najem teniškega učitelja in gorska kolesa. Poleg teniških igrišč so v kampu na voljo še miza za namizni tenis, košarkarsko igrišče in piknik kotiček. Poleg klasičnega kampiranja v šotorih, prikolicah in avtodomih nudijo še prenočevanje počitniških hišicah in bungalovih. Cena za odraslo osebo med glavno sezono znaša 9 € (otroci 5,30 €), jeseni in pomladi pa cena za odrasle znaša 6,60 € (otroci 4,80 €), zraven se prišteje še turistična taksa 0,63 € (otroci 0,32 €), priklop na elektriko (po želji) 3–4 € (odvisno od amperov) ter avtodomarji morajo za parcelo doplačati še 3 € v visoki sezoni in 2€ v nizki sezoni (Camping Kamne, 2016).

#### **3.5.2 Natura Eco Camp Kranjska Gora**

Eko kamp prostor Natura se nahaja 700 metrov od središča Kranjske Gore. Namenjen je predvsem tistim, ki si želijo mir in sožitja z naravo. Poleg kampa je tudi farma severnih jelenov in arabskih konj. V kampu imajo tudi poseben drevesni šotor, ki je novost v Sloveniji. Prednost teh šotorov je, da so dvignjeni od tal, zato je v takem šotoru topleje in manj vlage. V ponudbi imajo tudi glamping šotore, ki nudijo udobje sredi narave. Cena za avtodom na dan: 5 € (od 1. 6. do 15. 9.) (Natura Eco Camp, 2016).

#### **3.5.3 Postajališče za avtodome Kranjska Gora**

V Kranjski Gori lahko gostje svoj avtodom parkirajo na urejenem postajališču za avtodome – PZA tik pod smučiščem, kjer je urejenih približno 30 mest. Na postajališču se avtodom

lahko priklopi na elektriko, vodo in brezplačen internet. Na voljo je tudi odtok za vodo. V neposredni bližini so lokali, restavracije in trgovina. Središče Kranjske Gore pa je oddaljeno samo 5 minut hoje stran. V bližini je tudi izposojevalnica smučarske opreme in koles. Cena za camper stop in elektriko je 15 €, voda in internetni dostop sta brezplačna (Postajališče za avtodome Kranjska Gora, 2016).

### **3.5.4 Kamp Špik Gozd Martuljek**

V letu 2016 so se začela obnovitvena dela v Kampu Špik Gozd Martuljek, ki bo po osmih letih ponovno odprt. Kamp bo predvidoma odprt 1. julija. Kamp Špik se nahaja ob cesti Jesenice–Kranjska Gora v naselju Gozd Martuljek, poleg hotela Špik. Uredili bodo 200 kamping parcel namenjenih šotoristom, lastnikom avtodomov in počitniških prikolic. Nekaj parcel bo namenjenih tudi pavšalnemu najemu. V naslednjih letih planirajo, da bodo omogočili tudi glamurozno kampiranje v glamping hišicah. Gostom kampa bo na voljo tudi ponudba hotelskih storitev hotela Špik. Cena bo za odrasle v času od 1. januarja do 31. maja in od 1. oktobra do 31. decembra 8,50 € (otroci stari od 7 do 14 let 6,40 €). V mesecu juniju in septembru bo cena za odraslo osebo 10,50 € (otroci stari od 7 do 14 let 7,70 €) in v času visoke sezone od 1. julija do 26. avgusta odrasli po ceni 12,60 € (otroci stari od 7 do 14 let 9,50 €). Otroci mlajši od 7 let imajo bivanje brezplačno. Cena osebe vključuje tudi parcelo za avtodom. Potrebno je doplačati 4,10 € na dan za električni priključek (Kamp Špik, 2016).

### **3.5.5 Parkirišča za avtodome v Planici**

V letu 2016 so v Planici odprli nov nordijski center in del parkirišč so namenili tudi za obiskovalce z avtodomom. Na parkiriščih za avtodome je na voljo priklop na elektriko, voda in odtok. Cena na dan je 12 €. Vendar, kot je iz slike 1 razvidno, sistem zaenkrat še ne deluje.

*Slika 1: Nedokončano parkirišče za avtodome v Planici*



## **4 TRŽNA ANALIZA**

### **4.1 Metodologija**

Zaključna naloga je nastala na osnovi empirično zbranih podatkov, saj sem zbirala podatke z intervjuji in opazovanji opravljenimi na terenu. Empirično diplomsko delo je delo, ki nastane na osnovi empirično (izkustveno) zbranih podatkov, in sicer z različnimi instrumenti kot so vprašalniki, ocenjevalne lestvice, preizkusi znanja in sposobnosti (Univerza v Mariboru, 2008, str. 7). Podatke sem zbirala z različnimi postopki in tehnikami. Uveljavljena je razdelitev postopkov oziroma raziskovalnih tehnik v dve osnovni skupini. To sta kvantitativna in kvalitativna tehnika zbiranja podatkov (Univerza v Mariboru, 2008, str. 19). Za pridobivanje podatkov sem uporabila kvalitativno metodo raziskovanja. S kvalitativnimi podatki opisujemo pojav opisno, z besedami. Ti podatki dajejo bolj poglobljeno sliko nekega pojava. Izvajala sem nestrukturirane ali poglobljene intervjuje, saj vprašanja niso bila določena vnaprej, zaporedje in formulacija vprašanj pa sta bila odvisna od okoliščin (Kvalitativna metodologija, 2013, str. 6).

Da sem pridobila podatke o avtodomarskih izkušnjah in navadah, sem iskala lastnike avtodomov na postajališčih za avtodome, v kampih in na običajnih parkiriščih. Intervjuje sem opravljala v jesenskem in zimskem času. V zimskem času sem obiskala postajališča med glavno smučarsko sezono v Kranjski Gori in v času, ko je v kraju potekal dogodek Planica. Opravila sem dvajset intervjujev. Sedemnajst intervjujev sem opravila s Slovenci, trije intervjuji so bili opravljeni s tujci. Slovenci so prihajali iz Ljubljane, Trziča, Kranja,



Zasavja, Celja, Dovjega, Grosuplja, Žirovnice, Bleda, Kopra in Kranjske Gore. Tujci so prihajali iz Nemčije in Italije. Dvanajst vprašanih avtodomarjev je imelo lasten avtodom, dva študenta pa sta povedala, da avtodom vedno najamejo. Poleg lastnikov avtodomov sem opravila intervju tudi z lastnico kampa Kamne, z zaposleno v Turizmu Kranjska Gora, z zaposlenimi na občini, s policistom iz Policijske postaje Kranjska Gora, z najemodajalcem avtodomov in direktorico RTC Žičnic Kranjska Gora, ki upravlja postajališče. Med vprašanimi sta bila dva študenta in dve mladi družini. Ostali so bili vsi starejši od 50 let, ki so večinoma potovali v paru s svojimi partnerji. Oglekala sem si kamp Kamne, postajališče za avtodome Kranjska Gora, parkirišča v Planici in postajališče za avtodome na italijanski strani meje, v Trbižu. Nekaj izkušenj o avtodomarstvu sem pridobila tudi s tritedenskim potovanjem po Skandinaviji s prijatelji.

## **4.2 Glavne ugotovitve intervjujev**

### **4.2.1 Na splošno o avtodomarstvu**

- Vprašani največkrat potujejo skupaj z družino ali s partnerjem. Včasih skupaj s prijatelji.
- Dva od vprašanih imata s seboj tudi psa.
- Avtodom se uporablja tudi kot osebni avto.
- V Kranjsko Goro se največkrat odpravijo pozimi – na smučanje, tek na smučeh, ...
- Poleti obišejo Kranjsko Goro zaradi kolesarske steze in jezera Jasna.
- Kadar nimajo potrebe po elektriki, se odločijo za druga parkirišča (parkirišča v Planici, postajališče za avtodome v Trbižu – Italija).
- Pogosto se gostje, ki obišejo Kranjsko Goro, odločijo za postajališče na italijanski strani meje.
- Nekateri ne marajo kampov zato, ker ni zasebnosti in prostora. Parkirišča so preveč skupaj.
- Najboljše izkušnje glede nudenja parkirišč in prenočitve z avtodomi imajo iz Italije. Dobro imajo urejene zakone glede avtodomarstva. Urejena imajo parkirišča, kjer lahko kampirajo. Lahko prespijo kjerkoli, pod pogojem, da tam samo parkirajo (kar pomeni, da se ne smejo »razpakirati«). Povejo, da kar se zakonodaje tiče, so Italijani kar strogi.
- Največkrat vprašani potujejo po Italiji, še posebej po Dolomitih. Francija je tudi pogosto cilj potovanja z avtodomom. Če se odločijo za daljša potovanja, se jih veliko odloči za Skandinavske države in Anglijo.
- Kot najsodobnejši PZA navajajo PZA Bioterme Mala Nedelja.
- Pohvalijo ceno PZA-ja v Kopru (4 €).
- Primer dobrega postajališča za avtodome ob slovenskih smučiščih je postajališče pod smučiščem Kope (cena 10 €).
- Primer dobrega zimskega kampa za avtodomarje v tujini: Caravanpark Sexten – Dolomiti - Italija; izredna urejenost, ponudba in možnosti dodatnih aktivnosti.

- Primer dobrega poletnega kampa za avtodomarje v tujini: Kamp Evkaliptus, Korzika, Francija, preprostost in sonaravna svoboda bivanja, čudovite peščene plaže, reke, gore – prava avtodomarska destinacija.

#### **4.2.2 Glede PZA Kranjska Gora**

- Večina meni, da je cena previsoka, še posebej glede na ponudbo.
- Predrago, če avtodom samo parkiraš, ne koristiš elektrike in vode.
- PZA v Kranjski Gori bi moral biti namenjen samo avtodomarjem, saj dostikrat zasedejo mesta osebni avtomobili.
- Potrebno urediti parkirišča, jih asfaltirati, saj je pozimi veliko blata na parkirišču.
- Premalo parkirnih prostorov.
- PZA izven standardov. Parkirišče ni ravno, premalo prostora za parkiranje (ni dovolj široko).
- Zmeda s plačevanjem (če prideš pozno zvečer, nikjer ne moreš plačati parkirnine).
- Želja, da bi uredili dodatno še prostor s sanitarijami in tuši.
- Vprašani je podal predlog, da bi bilo smiselno, da bi za takšno počivališče skrbela manjša lokalna skupnost, ki pa bi stroške krila delno s pomočjo občine delno pa iz svojega dobička (počivališče kot informacijska točka za lokalne ponudbe).
- Počivališče primerno le za krajša bivanja z avtodomom (vikend).
- Urejenost lokacije za avtodome, bi morala biti primerljiva s tovrstnimi PZA-ji v tujini in ustrezno primerna svetovno znanemu smučarskemu kraju, kot je Kranjska gora. Lokacija bi morala biti opremljena z vsemi potrebnimi objekti in uslugami, ki jih takšno počivališče v kraju, kot je Kranjska gora, potrebuje in zasluži. S tem bo pridobila na imenu, mednarodni oceni in privabljala vedno več tovrstnih zimskih in letnih obiskovalcev. Predvsem pa bi moralo biti počivališče urejeno tako, da je prostor omejen in urejen le za potrebe avtodomov in ne kot večnamensko parkirišče.
- Kranjska Gora solidna gostiteljica avtodomarjev.
- Menijo, da Slovenija in občina Kranjska Gora še nista na isti ravni kot nekatere evropske države (Nemčija, Italija, Francija, Norveška, Švedska), kar se tiče avtodomarskega turizma. Premalo parkirišč, ki so namenjena avtodomarjem, če pa že so parkirišča, jih je zelo malo popolnoma oskrbljenih z vsemi potrebnimi priklopi (elektrika, voda).
- V Kranjski Gori slabo poskrbljeno za avtodomarje, slaba ponudba.

#### **4.2.3 Prednosti Kranjske Gore**

- Lokacija, saj je parkirišče v samem centru in je vse blizu.
- Za zimske športe je Kranjska Gora odličen kraj.
- Prednost je, da lahko prideš na velika tekmovanja, kot so pokal Vitranc, Planica, z avtodomom in ti ni potrebno iskati in rezervirati prenočišča.

- Bližina Avstrije in Italije.
- Kolesarska pot.

#### **4.2.4 Prednosti potovanja z avtodomom**

- Primerno za aktivne družine, saj lahko s seboj vedno vzamejo veliko stvari (kolesa, kajaki). V avtodom lahko spravijo vse.
- Fleksibilnost potovanja (sprotno spreminjanje plana glede na potek potovanja), cenejše prenočišče, sam si pripraviš hrano, druženje, sodelovanje in učenje sklepanja kompromisov z ostalimi sopotniki.
- Mobilnost, samostojnost odločanja o/na potovanju, neodvisno odločanje o kraju bivanja, aktivno neodvisno raziskovanje ter odkrivanje manj poznanih poti in krajev, možnosti potovanja izven predhodno zastavljenih ciljev, aktivno sodelovanje pri načrtovanju in potovanju tudi ostalih članov (sopotnikov) družine, svoboda in neodvisnost popotovanja in bivanja.
- Stik z naravo, boljša komunikacija z okolico, hrana, pijača in spalnica vedno pri roki.

#### **4.2.5 Pomanjkljivosti potovanja z avtodomom**

- Prostorska stiska in omejitve z elektriko.
- Velika začetna investicija, nerazumevanje sredine za tovrstni turizem v nekaterih krajih, beri fovšija ali pohlep, pomanjkljivost infrastrukture (voda, odtoki).
- V primeru slabega vremena je problem sušenje perila v avtodomu in hitreje umazan avtodom.
- Iskanje primernih mest za prenočišče v za avtodome manj priljubljenih državah.

### **4.3 Primer najbližjega postajališča za avtodome v tujini**

#### **4.3.1 Postajališče za avtodome v Trbižu**

V intervjujih, ki sem jih opravila, sogovorniki največkrat kot dober primer navedejo postajališče za avtodome v Italiji. Postajališče se nahaja le nekaj kilometrov stran od slovensko-italijanske meje, v kraju Trbiž. Ker je samo slabih dvajset kilometrov oddaljeno od Kranjske Gore, se marsikateri obiskovalec Kranjske Gore z avtodomom odpravi prenočiti na postajališče v Trbiž. Postajališče je lokacijsko zelo podobno postajališču za avtodome v Kranjski Gori, saj se nahaja pod smučiščem in mimo vodi kolesarska steza. Vendar se razlikujeta v tem, da je postajališče v Trbižu bolj urejeno kot postajališče v Kranjski Gori, za katerega sogovorniki pravijo, da je izven standardov. Postajališče je odprto vse dni v letu, vendar kot je zapisano na njihovi spletni strani, je možno natočiti vodo in izprazniti odplake samo v času poletne sezone. Postajališče ne ponuja možnosti priklopa na elektriko. Cena je 0,60 € na uro, vendar je postanek omejen na 48 ur. Voda in

izpraznitev odplak je brezplačna (Equipped area with parking in Tarvisio, 2016).

#### 4.3.2 Primerjava postajališča za avtodome v Kranjski Gori s postajališčem v Trbižu

Glede na to, da je postajališče v Trbižu najbližja konkurenca postajališču v Kranjski Gori in da se vprašani avtodomarji pogosto odpravijo prenočevati na postajališče v Trbiž, sem naredila primerjavo teh dveh postajališč.

*Tabela 5: Primerjava postajališč za avtodome v Kranjski Gori in v Trbižu*

	<b>Kranjska Gora (SLO)</b>	<b>Trbiž (ITA)</b>
Cena	15 € na dan (parkirišče + elektrika).	0,60 € na uro oziroma 14,40 € na dan (lahko parkirajo samo za 48ur).
Lokacija	V kraju Kranjska Gora, pod smučiščem in ob kolesarski stezi.	V kraju Trbiž, pod smučiščem in ob kolesarski stezi.
Urejenost	Parkirišča so na pesku in niso označena, premalo prostora.	Parkirišča so označena in asfaltirana, veliko prostora.
Elektrika	Da, vključena v ceno.	Ne.
Voda	Da, brezplačno.	Da, brezplačno.
Izpraznitev odplak	Da, brezplačno.	Da, brezplačno.
Plačilo	V bližnjem lokalu in na blagajni Vitranc (smučišče).	Parkomat.
Toaletni prostori	Da (wc kabine).	Da.
Delovni čas	Vse leto.	Vse leto, voda na voljo samo v poletni sezoni.
Št. prostorov za avtodome	Približno 30.	24.
Dodatna ponudba	Brezplačni internet.	/

*Vir: Postajališče za avtodome Kranjska Gora, 2016; Equipped area with parking in Tarvisio, 2016.*

Pri ceni je prednost Trbiža v tem, da se lahko plača točno toliko ur, kot se avtodomar na postajališču zadrži. V Kranjski Gori mora avtodomar plačati polno ceno tudi, če se ustavi samo za nekaj ur ali samo za eno noč. Primer: če želi avtodomar na postajališču samo prenočiti, recimo, da to nanese nekje 12 ur, bo v Trbižu plačal 7,20 €, v Kranjski Gori pa polno ceno 15 €. Prednost Kranjske Gore je mogoče v tem, da je v ceno vključena tudi elektrika, ampak po drugi strani, če avtodomar v Kranjski Gori ne potrebuje elektrike, je cena samo za prostor višja kot v Trbižu.

Lokaciji sta si zelo podobni saj sta obe postajališči v kraju, blizu smučišča, kolesarske steze, trgovine in restavracij. Zato je to prednost obeh postajališč. Glede urejenosti lokacije je v Kranjski Gori potrebno postajališče še bolj urediti. Parkirišča se namreč nahajajo na pesku in niso označena ter ponujajo premalo prostora avtodomarjem, še posebej v zimskih mesecih. Postajališča v Trbižu so označena, urejena, betonirana in so dovolj široka za avtodome. Pomanjkljivost je mogoče samo okolica, ki ob mojem obisku v juniju ni bila

ravno urejena (nepokošena trava).

Za vodo in izpraznitev odplak je na obeh postajališčih dobro poskrbljeno. Prednost postajališča v Kranjski Gori je, da ponuja tudi priklop na elektriko, v Trbižu tega ni v ponudbi. Toaletni prostori so na obeh postajališčih, v Kranjski Gori so sicer samo wc kabine (Dixi), medtem ko so v Trbižu toaletni prostori v hišici.

Glede plačila parkirnine je bolje poskrbljeno na postajališču Trbiž, saj imajo parkomat, ki dela 24 ur na dan. V Kranjski Gori morajo plačati na blagajni žičnic ali v bližnjem lokalu. To predstavlja problem za goste, ki pridejo z avtomodom v bolj poznih urah in so lokali in blagajna žičnice že zaprti.

Prednost Kranjske Gore je, da nudi brezplačni internet, saj je to sedaj že ena od glavnih ponudb, ki pritegne gosta in predstavlja skoraj nujno potrebo za turista.

Postajališče Kranjska Gora nima omejitve časa parkiranja avtodoma, medtem ko jo postajališče v Trbižu ima, in sicer 48 ur. Za avtodomarja je Kranjska Gora prednost, saj lahko parkira na postajališču za več kot dva dni.

*Slika 2: Postajališče za avtodome v Trbižu*



*Slika 3: Parkomat na postajališču za avtodome Trbiž*



*Slika 4: Postajališče za avtodome Kranjska Gora*



*Slika 5: Postajališča za avtodome v Kranjski Gori - neravna in blatna površina*



#### **4.4 Mnenje upravljalcev kampov o mreži postajališč za avtodome**

Ko sem zbirala podatke o avtodomarstvu v občini Kranjska Gora, sem opravila intervju tudi z lastnico kampa Kamne, gospo Ano Voga. Predstavila mi je tudi drugi, drugačen vidik glede avtodomarjev in postajališč za avtodome. Njene izkušnje z avtodomarji so dobre in slabe. Pojasni, da kdor bo hotel prenočiti v kampu in uporabljati njihove usluge (voda,elektrika), bo prišel v kamp in plačal. Ampak veliko je pa tudi tistih, ki si ne želijo kampirati z avtodomom v kampu in se raje poslužujejo prenočevanja na parkiriščih in skritih koticah v kraju. Eno od slabih izkušenj omeni – zjutraj, ko recepcija še ni bila odprta, se je pripeljal avtodom, si natočil poln rezervar vode in ušel. Takšne osebe žal dostikrat mečejo slabo luč na avtodomarje (Voga, intervju, 2016).

Pojasnila je tudi, da že nekaj časa pri Odboru upravljalcev kampov poteka razprava o mreži postajališč za avtodome. Ta odbor že več desetletij deluje pri Turistično gostinski zbornici Slovenije. Priložila mi je pismo, ki ga je direktorica zbornice poslala vsem županom in županjem slovenskih občin o zadevi projekta postavitve mreže postajališč za avtodome. Povzela sem nekaj ključnih mnenj in stališč o tej turistični ponudbi. Celotno pismo se nahaja med prilogami. Poudarjajo, da je osnovni in prvotni namen gradnje postajališč za avtodome izključno ob glavnih tranzitnih poteh. Torej postajališča za avtodome sodijo ob avtoceste, kjer počitek ob dolgih vožnjah zaradi varnostnega vidika avtodomarji potrebujejo. Ne sodijo pa v turistične kraje, ki že imajo nastanitvene kapacitete, predvsem kampe. Postavitev postajališč v turističnem kraju definitivno

razvrednoti ostale nastanitvene kapacitete. Predlagajo najbolj ustrezen način pri postavitvi postajališč, da se prilagajajo obstoječi situaciji na terenu. Zato naj praviloma lokalne skupnosti, ki že imajo kampe, niti ne postavljajo še postajališč za avtodome. Če gre pa za večjo občino, ki lahko prenese več tovrstne ponudbe, pa je najbolje, da občina ponudi ustrezna zemljišča za ureditev in upravljanje postajališč obstoječemu kampu v kraju. Neustrezno se jim zdi, da se z javnim denarjem (večinoma zbranim od turistične takse, ki jo prispevajo nastanitveni obrati), gradijo počivališča, ki bodo tem istim nastanitvenim obratom delala nelojalno konkurenco in zmanjševala dohodke (Dekleva, 2016).

Mnenje odgovornega urednika revije Avto – Dom, Roka Vizoviška, glede Postajališč za avtodome je, da se mnogo lastnikov kampov boji, da bodo postajališča nelojalna konkurenca njihovi ponudbi, vendar bi sam na tem mestu izpostavil temeljno razliko med kampom in postajališčem, ki jo predstavljata časovna omejitev bivanja na postajališču ter ponudba (Vizovišek, 2014). Daljši postanek je praviloma vedno v kampu, medtem ko je za krajši obisk kraja čisto spodobno tudi postajališče. Gre za to, da na postajališčih ni dovoljeno kampiranje v pravem pomenu besede, kar pomeni, da bo za uživanje na stolu pod tendo obvezno treba v kamp (Vizovišek, 2016).

## **5 UGOTOVITVE IN PREDLOGI REŠITEV**

### **5.1 Glavne ugotovitve glede avtodomarjev**

Avtodomarji najpogosteje potujejo s svojimi partnerji. Ko sem opravljala intervjuje, je bilo največ starejših parov, ki včasih vzamejo s seboj tudi svoje vnuke. Zelo pogosti so tudi avtodomi z družinami. Obiskovalci, ki obišejo kraj z avtodomom, najbolj cenijo fleksibilnost, spontanost, mobilnost in samostojnost odločanja o potovanju. Všeč jim je, da lahko kraj bivanja izbirajo sproti in aktivno ter neodvisno raziskujejo. Radi odkrivajo manj znane poti in kraje. Večinoma se raje poslužujejo postajališč ali parkirišč za avtodome, saj jim dostikrat predstavljajo samo prostor za počitek in prenočitev. Za kampe se odločajo samo v primeru, da bodo v kraju ostali dlje časa ali če potrebujejo oskrbo z vodo in električno energijo. Avtodomarji cenijo svobodo, zato jim dostikrat kampi nudijo premalo prostora in miru. Večinoma spoštujejo pravila in se držijo določenih načel, ki jih avtodomarji pogosto zagovarjajo. Vendar se še vseeno najdejo nekateri nekulturni avtodomarji, ki se poskušajo izmikati plačilom. Takšni mečejo slabo luč na ostale, ki spoštujejo pravila in trud ponudnikov v destinaciji (Intervjuji za tržno analizo, 2016).

### **5.2 Glavne ugotovitve glede ponudbe za avtodomarje v občini Kranjska Gora**

Kot sem že na začetku v opisu problema zapisala, v občini Kranjska Gora ni dovolj dobro poskrbljeno za turiste, ki našo občino obišejo z avtodomom. V kraju sta dva kampa



(Kamp Kamne in Eco Natura Camp) in kmalu se jim bo ponovno pridružil še kamp Špik v Gozd Martuljku. Vendar rezultati intervjujev kažejo, da po kampih posegajo šele takrat, ko se odločijo v kraju ostati dlje časa. Avtodomarji so bolj naklonjeni postajališčem za avtodome. V Kranjski Gori so kot začasno rešitev uredili postajališče za avtodome pod smučiščem, vendar bi ga bilo potrebno dodelati in urediti. Na občini in Turizmu Kranjska Gora se zavedajo tega problema in dajejo vedno večji poudarek iskanju rešitve. Na občini so našli tri rešitve oziroma lokacije, kjer bi lahko uredili parkirišča za avtodomarje. To so (Intervju, Černe V., Občina Kranjska Gora, 2016):

1. Ruteč pri Gozd Martuljku, kjer bi za parkirišče poskrbelo oziroma se lotilo investicije Športno društvo Kranjska Gora, ki ima na tem mestu že športni park Ruteč. Vendar je lokacija izven kraja Kranjska Gora in za avtodomarje ni toliko zanimiva.
2. Pred jezerom Jasna v Kranjski Gori, vendar je problem, ker je prostor v privatnem lastništvu in ne dobijo soglasja od vodnega sveta.
3. Nasproti hotela Lek, ob reki Pišnici, blizu kazinoja Korona. Vendar je tukaj spet problem, saj je na področju vodnega sveta in ne dajo soglasja.

Bistvene ugotovitve so, da je v občini potrebno dodelati, urediti in razširiti že obstoječe postajališče za avtodome pod smučiščem ali pa najti novo lokacijo, ki bo namenjena postajališču, po možnosti nekje v Kranjski Gori ali njeni bližini. Obenem pa poskrbeti, da bo pristop do avtodomarjev ustrezen. V kraju jim je potrebno ponuditi kaj zanimivega in kvalitetnega, da bodo z veseljem tudi pripravljene plačati primeren znesek in s tem ne bodo predstavljali samo strošek kraju, kot si avtodomarje marsikje predstavljajo. Z druge strani pa je treba biti pozoren na druge nastanitvene objekte v občini, še posebej na kampe. Postajališča morajo biti namenjena samo počitku in ne tudi kampiranju, saj je s tem postajališče lahko večja konkurenca kampom. Kampe v občini je potrebno spodbujati in ne ovirati.

## **5.3 Predlogi za rešitev problema**

### **5.3.1 Rešitev**

Postajališče za avtodome je v občini že postavljeno in je tudi v lasti občine. Kot veliko prednost postajališča avtodomarji navajajo ravno lokacijo, zato bi bilo nepotrebno iskati drugo lokacijo. Potrebno bi ga bilo samo še dodatno urediti in dodelati. Glede na to, da je v zimski sezoni hitro zasedeno, bi ga lahko razširili še na spodnji del parkirišč pri policijski postaji, ki je 48 % v lasti občine, ostalo so zasebni lastniki. Vendar bi bil spodnji del parkirišča namenjen avtodomarjem samo takrat, ko bo zgornje postajališče zapolnjeno, sicer pa bi bilo spodnje parkirišče še naprej v glavnem namenjeno avtomobilom. Za to območje se pripravlja občinski podroben prostorski načrt, ki na delu, kjer je lastnik občina, predvideva v prvi fazi izgradnjo zunanjih javnih parkirnih površin, v drugi fazi pa izgradnjo garažne hiše. Na dosedanem postajališču za avtodome bi bilo potrebno postaviti

parkomat in avtomatsko zapornico. S tem bi razbremenili blagajno na smučišču in bližnji lokal. Za avtodomarje pa bi bilo bistveno lažje plačevanje na licu mesta, 24 ur na dan. Urediti bi bilo potrebno površine, jih zravnati in utrditi, označiti parkirne prostore ustreznih dimenzij – približno 6 x 10 m za posamezen parkirni prostor, omogočiti na vsakem parkirnem prostoru priklop na elektriko in vodo. Občinsko redarstvo pa bi moralo redno nadzorovati, da so na postajališču samo avtodomi in ne avtomobili. Mogoče bi bilo smiselno, da bi za takšno počivališče skrbela manjša lokalna skupnost, ki pa bi stroške krila delno s pomočjo občine, delno pa iz prihodkov parkirnin.

Da pa postajališče ne bi predstavljalo konkurence bližnjim ponudnikom prenočišč, še posebej kampom, bi predlagala, da bi bilo to počivališče namenjeno zgolj počitku in bi bilo parkiranje omejeno na 24 ur. Na postajališču bi jim bilo na voljo gradivo in informacije o bližnjih kampih, kjer lahko parkirajo avtodom, če bodo v kraju ostali dlje. Postajališče bi lahko občina dala v upravljanje lastnikom okoliških kampov, če bi seveda to željo izrazili.

Ceno postajališča bi zaračunavala na uro in bi znašala 1 €, če bi avtodom ostal na postajališču dlje kot 15 ur, bi bila cena 15 € za cel dan (24 ur). Za priklop na elektriko bi se dodatno doplačalo 4 €.

### **5.3.2 Okvirni stroški, prihodki in neto sedanja vrednost investicije**

Stroške obnove postajališča bi predstavljali stroški vzravnave površine (2.500 kvadratnih metrov po 15 € na kvadratni meter = 37.500 €), asfaltiranje površine (2.500 kvadratnih metrov po 20 € na kvadratni meter = 50.000 €). Cena avtomatske zapornice skupaj z montažo znaša 1.197,40 € in okvirna cena avtomatske blagajne brez operaterja je 10.000 € (Koliko me pride zapornica?, 2016; Projektni inženiring UNIPRO d.o.o., 2016).

Vsi stroški skupaj pomenijo začetno naložbo v vrednosti 98.697,40 €.

V primeru, da bi bilo potrebno urediti še spodnje parkirišče pri policijski postaji (približno 3.000 kvadratnih metrov). Pridejo stroški vzravnave površine 45.000 € in asfaltiranje površine je strošek 60.000 €.

Izračunala sem tudi prihodke postajališča na letni ravni. Po podatkih Žičnic Kranjska Gora postajališče do sedaj obišče nekje do 700 avtodomarjev na leto. Predvidevam, da ko bo postajališče urejeno, bo obisk postajališča večji. Zanimariti ne smemo tudi podatka, da trend avtodomarskega turizma narašča. Zato bom za izračun predpostavila, da bo letno postajališče obiskalo 800 avtodomov in se bodo na postajališču zadržali saj 15 ur (800 avtodomov pomnožimo s 15 ur po 1 € in dobimo rezultat 12.000 €). Od tega bi se 350 avtodomov odločilo za priklop na elektriko (350 avtodomov plača po 4 € za elektriko in dobimo 1400 €). Skupaj bi letni prihodek znašal 13.400 €.

Stroški vzdrževanja postajališča bi račun za elektriko znašal 150 € na mesec, torej letni stroški elektrike znašajo 1.800 €, stroški vode in komunalnih storitev bi znašali 65 € na mesec, kar pomeni letni strošek 780 €.

Skupaj osnovni letni strošek postajališča znaša 2.580 € (stroške sem določila glede na stroške, ki jih ima Kamp Kamne izven glavne sezone).

$$\text{Ocenjeni letni denarni tokovi: prihodki na letni ravni} - \text{stroški vzdrževanja} = \quad (1)$$

$$13.400 \text{ €} - 2.580 \text{ €} = 10.820 \text{ €}$$

Za lažjo predstavo o tem ali je projekt z vidika finančne analize upravičen, sem izračunala neto sedanjo vrednost naložbe. Izračunamo jo tako, da letna vlaganja s pomočjo diskontne stopnje preračunamo v sedanje vrednosti in jih seštejemo. Tekočo vrednost donosov prav tako preračunamo na začetno obdobje in jih seštejemo. Neto sedanja vrednost je torej razlika med diskontiranim tokom vseh koristi in diskontiranim tokom vseh stroškov investicije. Investicijski projekt sprejmemo, če je neto sedanja vrednost večja od nič (Burkeljca & Zaletel, 2004, str. 17).

Enačba:

$$NPV = C_0 + \frac{C_1}{(1+r)^1} + \frac{C_2}{(1+r)^2} + \dots + \frac{C_n}{(1+r)^n} \quad (2)$$

Pri kateri  $C_0$  predstavlja začetno naložbo,  $C_n$  je denarni tok v določenem letu in  $r$  je diskontna stopnja. V izračunu sem uporabila 4 % diskontno stopnjo, kakor jo določa Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (U.I. RS, št. 27/2016).

Izračun po enačbi (1):

$$NPV = -98.697,40 + \frac{10.820}{(1+0,04)^1} + \dots + \frac{10.820}{(1+0,04)^{12}} = 2.849,10 \text{ €} \quad (3)$$

(celoten izračun se nahaja v Prilogi 2)

Neto sedanja vrednost je večja od 0, zato je investicija sprejemljiva. Vendar je na začetku projekta visoka finančna naložba tako, da projekt potrebuje 12 let, da bo neto sedanja vrednost pozitivna.

Moj zaključek je, da je kljub visoki začetni investiciji, potrebno poskrbeti za ureditev postajališča za avtodome v Kranjski Gori. Saj je trenutno stanje postajališča v Kranjski Gori preslabo, da bi lahko privabljali še dodatne obiskovalce Kranjske Gore z avtodomi. V sklopu postajališča bi jim lahko ponudili še dodatne aktivnosti, popuste na smučarske karte, organizirane ogleda kraja in dodatne informacije o kraju. S tem bi se obisk povečal,

posledično bi se zvišali prihodki in bi tudi hitreje lahko pokrili stroške, ki bi nastali z obnovo postajališča.

*Slika 6: Označeno postajališče za avtodome in dodatno parkirišče*



*Vir: Kranjska Gora, 2016.*

Z rumeno barvo je označeno zemljišče, na katerem se nahaja trenutno postajališče za avtodome. Z rdečo barvo je označeno parkirišče pod postajališčem, ki bi bilo lahko dodatno namenjeno za postajališča za avtodome.

## **SKLEP**

Zaključna strokovna naloga opredeljuje še dokaj slabo raziskano vrsto turizma – avtodomarski turizem. Avtodomarstvo se je v Sloveniji uveljavilo v zadnjih 15 letih. V letu 2015 se je v Sloveniji na novo registriralo 229 avtodomov in 434 počitniških prikolic. Prodal se je en avtodom več kot v letu 2014 in 10 počitniških prikolic več kot leto poprej. Številke še vedno rastejo in bi bile lahko še večje, če ne bi nekaterih novih vozil, ki se vozijo po naših cestah, zaradi ogibanja plačila davka na motorna vozila, kupci registrirali v tujini. Največja rast v letu 2015 je bila v aprilu, ko je bilo prodanih 34 novih avtodomov in 37 novih počitniških prikolic. Zelo zanimiv je bil tudi mesec oktober, ko je bilo prodanih kar 21 novih počitniških prikolic (večina Adria Mobil). Trg se je nedvomno izvil kriznim časom in počasi zanesljivo raste (Žakelj & Vizovišek, 2016).

Avtodomarski turizem torej predstavlja potencialne nove vrste turistov v naših krajih. V to nas lahko prepriča že pogled na slovenske ceste, parkirišča ter kampe. Turisti, ki obišejo občino Kranjsko Goro, imajo možnost parkiranja svojega avtodoma na postajališču za avtodome v Kranjski Gori, v kampu Kamne, kampu Eco Natura ali parkirati na parkiriščih in površinah, ki niso izrecno namenjene avtodomarjev. Vendar, če parkirišče uporabijo samo za počitek oziroma prenočitev, lahko parkirajo kjerkoli.

Žal se trenutno pojavlja problem, da pogosto nimajo kje parkirati svojih avtodomov, ker je parkirišče pod smučiščem v Kranjski Gori odločno premajhno in ni popolnoma urejeno, oba kampa – Kamne na Dovjem in Eko kamp Natura v Kranjski Gori – pa prav tako nista dovolj velika. Potrebno je tudi upoštevati, da se avtodomarji za kamp odločijo večinoma samo takrat, ko imajo namen kampirati dlje časa. Obenem pa so gostje, ki pridejo z avtodomi, radi čim bližje centru.

Turisti, ki obišejo kraj z avtodomom, najbolj cenijo fleksibilnost, spontanost, mobilnost in samostojnost odločanja o potovanju. Želijo se svobodno odločati o kraju bivanja in naključno izbirajo poti in kraje, ki jih želijo raziskati. Radi so neodvisni, aktivni in odkrivajo manj znane poti in kraje. Večinoma se raje poslužujejo postajališč ali parkirišč za avtodome, saj jim dostikrat predstavljajo samo prostor za počitek in prenočitev. Za kampe se odločajo samo v primeru, da bodo v kraju ostali dlje časa ali če potrebujejo oskrbo z vodo in električno energijo.

Torej v občini je potrebno poskrbeti, da bodo avtodomarji v občini ostali dlje. V kraju jim je potrebno ponuditi kaj zanimivega in kvalitetnega, da bodo z veseljem tudi pripravljeni plačati primeren znesek in prinesli prihodek kraju. Pomembno je povezati avtodomarje z drugimi turističnimi ponudniki (gostilnami, turističnimi kmetijami, trgovinami).

V Kranjski Gori bi bilo potrebno dodelati že obstoječe počivališče, saj je lokacija najbolj primerna – bližina centra Kranjske Gore, smučišča in kolesarske steze. Potrebno bi bilo urediti površine, jih utrditi in razširiti. Postaviti bi bilo potrebno parkomat in avtomatsko zapornico. S tem bi razbremenili blagajno na smučišču in bližnji lokal. Potrebno bi bilo urediti toaletne prostore in poskrbeti, da bi na licu mesta avtodomarji dobili čim več informacij o ponudbah in aktivnostih, ki jih kraj ponuja. Postajališče ne sme predstavljati konkurence bližnjim ponudnikom prenočišč, še posebej kampom, zato bi bilo potrebno urediti, da bi bilo to počivališče namenjeno zgolj počitku in bi bilo parkiranje omejeno na 24 ur.

Upam, da se bo v občini Kranjska Gora turistična ponudba za obiskovalce z avtodomom razvijala – da jim bodo lahko ponudili primerno infrastrukturo, turistični delavci pa bi se povezali in ponudili avtodomarjem dejavnosti, ki bi jih avtodomarji lahko koristili in se tako v kraju zadržali dlje časa.

## LITERATURA IN VIRI

1. Adria Mobil. (2015). *Adria Mobil, Od leta 1965...Že petdeset let navdihujemo vaša doživetja*. Najdeno 30. aprila 2016 na spletnem naslovu <http://si.adria-mobil.com/info/o-nas/adria-ze-od-leta-1965-navdihuje-vasa-doizivetja/>
5. Ahačič, M. (2015, september). Več postajališč za avtodome. *Zgornjesavec*, 9, str. 4.
6. Bunc, M. (1986). *Integrirani marketing v turizmu*. Ljubljana: Delavska enotnost.
7. Burkeljca, M., & Zaletel, B. (2004). *Priročnik za izdelavo analize stroškov in koristi investicijskih projektov*. Ljubljana: Služba Vlade RS za strukturno politiko in regionalni razvoj.
8. Camping Kamne. (2016). *O kampu*. Najdeno 15. maja 2016 na spletnem naslovu <http://campingkamne.com/index.php?lang=sl>
9. Dekleva, M. (2016, 6. maj). *Zadeva: Projekt postavitve mreže postajališč za avtodome (interno gradivo)*. Ljubljana: Turistično gostinska zbornica Slovenije.
10. *Equipped area with parking in Tarvisio*. Najdeno 15. maja 2016 na spletnem naslovu <http://www.turismofvg.it/Camper-areas/Equipped-area-with-parking-in-Tarvisio>
11. Jeršič, M. (1990). *Osnove turizma*. Ljubljana: Državna založba Slovenije.
12. *Kamp Špik*. Najdeno 15. maja 2016 na spletnem naslovu <http://www.camp-spik.com>
13. *Kje izven kampa lahko prenočite z avtodomom*. Najdeno 15. maja na spletnem naslovu <http://www.avtokampi.si/novica.asp?drzava=1&ID=80>
14. *Koliko me pride zapornica?* Najdeno 4. junija 2016 na spletnem naslovu <http://zapornice.com/>
15. *Kranjska Gora*. Najdeno 10. junija 2016 na spletnem naslovu <https://www.google.si/maps/place/Kranjska+Gora,+4280+Kranjska+Gora/@46.4866558,13.7770907,586m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x477a7ce538402017:0xef507e7aa93cd3fb!8m2!3d46.4845284!4d13.7857148>
16. *Kvalitativna metodologija*. Najdeno 4. junija 2016 na spletnem naslovu [http://studentski.net/gradivo/upr\\_fmng\\_mn1\\_rvm\\_sno\\_kvalitativna\\_metodologija\\_zapiski\\_01?r=1](http://studentski.net/gradivo/upr_fmng_mn1_rvm_sno_kvalitativna_metodologija_zapiski_01?r=1)
17. LTO Kranjska Gora. (2015a). *Strategija razvoja turizma občine Kranjska Gora 2015–2025 (interno gradivo)*. LTO Kranjska Gora: Kranjska Gora.
18. LTO Kranjska Gora. (2015b). *Število ponudnikov prenočitvenih kapacitet po vrsti objektov in krajih (interno gradivo)*. Kranjska Gora: LTO Kranjska Gora.
19. LTO Kranjska Gora. (2016). *Turistična destinacija Kranjska Gora: Gradivo za lokalne vodnike (interno gradivo)*. Kranjska Gora: LTO Kranjska Gora.
20. Mihalič, T. (2008). *Turizem. Ekonomski vidiki*. Ljubljana: Ekonomska fakulteta.
21. Morrison, J. (2010). Commemorating 100 Years of the RV. Najdeno 10. maja na spletnem naslovu <http://www.smithsonianmag.com/ist/?next=/history/commemorating-100-years-of-the-rv->
22. *Natura Eco Camp*. Najdeno 15. maja 2016 na spletnem naslovu <http://www.avtokampi.si/kamp/1/387/Natura-Eco-Camp/>
23. Planina, J., & Mihalič, T. (2002). *Ekonomika turizma*. Ljubljana: Ekonomska fakulteta.

24. *Postajališče za avtodome Kranjska Gora*. Najdeno 10. maja 2016 na spletnem naslovu <http://www.avtokampi.si/kamp/1/553/Kranjska-Gora-camper-stop/>
25. Pravilnik o minimalnih tehničnih pogojih in o obsegu storitev za opravljanje gostinske dejavnosti. *Uradni list RS* št. 21/2014.
26. Projektni inženiring UNIPRO d.o.o. (2016). *Oprema za parkinge*. Najdeno 5. junija 2016 na spletnem naslovu <http://www.pi-unipro.si/oprema-za-parkinge>
27. Slovenska turistična organizacija – STO. (2016). *Slovenski turizem v številkah*. Najdeno 14. maja 2016 na spletnem naslovu [http://www.slovenia.info/si/Slovenski-turizem-v-%C5%A1tevilkah.htm?ps\\_najpomembnejši-kazalniki=0&lng=1](http://www.slovenia.info/si/Slovenski-turizem-v-%C5%A1tevilkah.htm?ps_najpomembnejši-kazalniki=0&lng=1)
28. Statistični urad Republike Slovenije. (2016). *Turizem*. Najdeno 31. marca 2016 na spletnem naslovu <http://www.stat.si/StatWeb/pregled-podrocja?idp=24&headerbar=21>
29. Šolski center Velenje. (2016). *Oblike turizma* (gradivo za predmet Ekonomika turizma). Najdeno 20. maja 2016 na spletnem naslovu [http://studentski.net/gradivo/vis\\_scv\\_git\\_ekt\\_sno\\_oblike\\_turizma\\_01?r=1](http://studentski.net/gradivo/vis_scv_git_ekt_sno_oblike_turizma_01?r=1)
30. Trgovinska zbornica Slovenije, Sekcija za osebna motorna vozila. (2013). *Statistika prvič registriranih vozil*. Najdeno 10. maja 2016 na spletnem naslovu <http://www.ads-slo.org/statistika/>
31. Turistično gostinska zbornica Slovenije. (2016). *Projekt postavitve mreže postajališč za avtodome* (interno gradivo). Ljubljana: Turistično gostinska zbornica Slovenije.
32. Univerza v Mariboru. (2008). *Priročnik za izdelavo diplomskega dela*. Najdeno 10. junija 2016 na spletnem naslovu [http://www.pef.um.si/content/O%20fakulteti/Akti/Prirocnik\\_diplomsko\\_delo3.pdf](http://www.pef.um.si/content/O%20fakulteti/Akti/Prirocnik_diplomsko_delo3.pdf)
33. Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ. *Uradni list RS* št. 27/2016.
34. Vizovišek, R. (2014). *Kultura. Avto – Dom*, 118, 3.
35. Vizovišek, R. (2016a). *V kamp ali na PZA? Avto – Dom*, 142, 3.
36. Vizovišek, R. (2016b). *Vztrajati, čeprav je napredovanje počasno. Avto – Dom*, 140, 112–114.
37. Vizovišek, R., & Žakelj B. (2016). *Prodaja počitniških vozil v 2015. Avto – Dom*, 141, 26.
38. Vrenjak, U. (2009). *Avtodomarstvo. Mobilno preživljanje prostega časa. Prostočasno mobilno življenje* (diplomsko delo). Ljubljana: Filozofska fakulteta, Oddelek za etnologijo in kulturno antropologijo.
39. Zakon o kampiranju. *Uradni list RS* št. 70/2006.
40. Zakon o varstvu javnega reda in miru. *Uradni list RS* št. 70/2006.





## **PRILOGE**



## **KAZALO PRILOG**

Priloga 1: Pismo županom in županjam občin o projektu postavitve mreže postajališč za avtodome.....	1
Priloga 2: Izračun neto sedanje vrednosti v Excel-u .....	3



# PRILOGA 1: Pismo županom in županjam občin o projektu postavitve mreže postajališč za avtodome



Gospodarska  
zbornica  
Slovenije

Dmitrova 12 · 1004 Ljubljana · T: (01) 58 98 223, 58 98 220 · F: (01) 58 98 224 · [skozona.skerbinc@gz.s.si](mailto:skozona.skerbinc@gz.s.si) · [www.ksaa.si](http://www.ksaa.si)

Ljubljana, 6.5.2016  
Številka: 100/2016

## Zadeva: Projekt postavitve mreže postajališč za avtodome

Spoštovana gospa županja! Spoštovani gospod župan!

Pri Turistično gostinski zbornici Slovenije že več desetletij deluje Odbor upravljalcev kampov. V preteklih letih smo vam že pisali prošnje za doslednejše izvajanje nadzora nad morebitnim nedovoljenim kampiranjem na vašem območju s strani pristojnih občinskih služb. Tokrat se na vas obračamo zaradi projekta postavitve mreže postajališč za avtodome po Sloveniji, kateremu se je že pridružilo določeno število slovenskih občin in bi vas ob tem radi seznanili z našimi stališči in prošnjami za ustrežnejši pristop k ureditvi tovrstne turistične ponudbe.

Na slovenskih cestah poleti vidovamo avtodome, vendar je treba vedeti, da se število novo registriranih avtodomov po Evropi zadnja leta ne povečuje, v Sloveniji pa je njihovo število celo upadlo za 7,7%. Zato potrebe po povečanju števila postajališč za avtodome resnično ne obstaja, v Sloveniji jih je postavljenih že približno 100. V tujini tovrstna počivališča počasi zapirajo, so pa v nekaterih krajih že naredila precej gospodarske škode, saj so bili kampi primorani zniževati cene, da bi ohranili obseg prenočitev gostov.

Naj pojasnimo, da je tako osnovni kot tudi prvotni namen gradnje postajališč za avtodome izključno ob glavnih tranzitnih poteh. Počitek ob dolgih vožnjah je zaradi varnostnega vidika bil primarni razlog, da so tovrstni objekti nastajali ob avtocestah. Tam postajališča za avtodome vsekakor sodijo, ne pa v turistične kraje, ki že imajo nastanitvene kapacitete, predvsem kampo. Postavitve postajališč v turističnem kraju definitivno razvrednoti ostale nastanitvene kapacitete. Ne glede na to, koliko avtodomarji poudarjajo, da neka prispevajo turističnem gospodarstvu v kraju, vsi vemo, da temu ni tako. Tovrstni turisti imajo 'svojo hišo s sabo' in v njej vse, kar potrebujejo, njihova poraba (če jo je sploh kaj) je le nujna in minimalna.

Razumemo občine, ki še niso turistično razvite, da si želijo, da bi s postavitvijo tovrstnih postajališč sprožile zarnetke turističnih dejavnosti v svojem okolju in privabile tranzitne turiste, ki bi si lahko ogledali domači kraj in v njem pustili tudi nekaj denarja. Namen je dober in zato ni nujno potrebno, da je tudi na škodo koga drugega. Podobni trendi se dogajajo povsod po Evropi in Slovenija ni nikakršna izjema. Odbor slovenskih upravljalcev kampov je član EFCCO – Evropskega združenja nacionalnih kamp organizacij in so nas kolege iz razvitejših evropskih držav seznanili s tovrstno ustaljeno prakso pri postavitvi postajališč za avtodome pri njih.

Naiboli ustrezen način pri postavitvi postajališč je prilagajanje obstoječi situaciji na terenu - s tem se naredi čim manj škode osnovni dejavnosti kampov, ki se morebit nahajajo v bližini. Zato praviloma lokalne skupnosti, ki že imajo kampo, nič ne postavljajo postajališč za avtodome v svojih občinah, saj se tovrstni gosti za dan ali dva lahko ustavijo v urejenih kampih. Če gre za večje občine, ki lahko prenesejo več tovrstne ponudbe, pa je najbolje, da občine porudijo ustrezna zemljišča za ureditev in upravljanje postajališč obstoječemu kampu v kraju. V primeru, da kamp ni zainteresiran za upravljanje postajališča, ga lahko postavi sama občina ali še bolje podjetnik ali podjetje, ki se ukvarja z gostinsko dejavnostjo v kraju – vendar obvezno čim dlje od obstoječega kampa. Edino na ta način se ne bo ogrožal obisk kampov in njihov gospodarski obstoj na trgu, pa tudi postajališče bo pridobilo nekaj obiska. Z morebitno ureditvijo postajališč v neposredni bližini obstoječih kampov, bi se jim dejansko delala nelojalna konkurenca, saj so postajališča cenejša varianta z bolj skromno ponudbo.

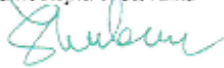
Vsekakor je stališče slovenskih kampov, združenih v Turistično gostinsko zbornico Slovenije, da z novimi ponudbami za turiste ni potrebno zmanjševati dohodkov obstoječim kampom, ki so v Sloveniji večinoma manjša družinska podjetja. Posebej je poslovno nehygienično in neetično, da to

počnejo občine z javnimi sredstvi. Pri dejavnosti kampov gre za gospodarsko dejavnost, ki skupnosti prispeva davke in turistično takso, in njen razvoj je potrebno spodbujati in ga ne ovirati. Ko gre za razvoj gospodarskih dejavnosti, naj občine le-te prepustijo stroki in podjetništvu, namesto da se same gredo podjetništva ali še huje, da ponujajo brezplačna postajališča turistom – ker nič ni brezplačnega – in se vzdrževanje in stroški tovrstnih objektov prevajajo na občino in posredno na njene prebivalce.

Naj vas obenem spomnimo, da upravljavec postajališča mora tudi tovrstne goste prijavljati policiji, če se zadržujejo na lokaciji več kot 12 ur ali čez noč, kot to velja tudi za ostale gostince v skladu z 9. in 10. členom Zakona o prijavi prebivališča (Uradni list RS št. 59/2006 in 111/2007). Prav tako naj bi občini za prenočevanje turistov v kraju pripadla turistična taksa, ki je prihodek občine v skladu s 23. členom Zakona o spodbujanju razvoja turizma (Uradni list RS št. 2/2004, 57/2012 in 17/2015). Ocenjujemo, da bi bilo nespametno, da se temu prihodku odpove, saj se z zbranimi sredstvi lahko ureja okolica v kraju, ki je pomembna za kakovost bivanja vseh krajanov in ne zgolj občasnih obiskovalcev. Neustrezno pa se nam zdi, da se z javnim denarjem (večinoma zbranim od turistične takse, ki jo prispevajo nastanitveni obrati), gradijo počivališča, ki bodo tem istim nastanitvenim obratom delala nelojalno konkurenco in zmanjšavala dohodke. Zato vas lepo prosimo, da upoštevate stališča stroko in s svojimi ravnanji ne delate gospodarske škode obstoječemu turističnemu gospodarstvu v svojem kraju.

Zahvaljujemo se vam za razumevanje in naklonjenost ter vas lepo pozdravljamo!

Pripravila:  
Mag. Snežana Škerbinc,  
samostojna svetovalka



Majda Dekleva,  
direktorica



## PRILOGA 2: Izračun neto sedanje vrednosti v Excel-u

NPV - Microsoft Excel

File Home Insert Page Layout Formulas Data Review View

Clipboard: Cut, Copy, Paste, Format Painter

Font: Calibri, 11, Bold, Italic, Underline, Text Color, Background Color

Alignment: Wrap Text, Merge & Center

Formula Bar: D22 =NPV(B5;B9:B21)+B8

	A	B	C	D	E	F	G
1	Prihodek = 800avtomodov x 15€/dan, dodatno se 350 avtomodov priklop na elektriko 4€=13.400€						
2	Letni stroški: 2.580€						
3	Denarni tok: 13.400 €-2.580€ = 10.820€						
4	IZRAČUN						
5	Diskontna stopnja:		4%				
6							
7	dohodki naložbe						
8	začetna naložba	-98.697,40 €					
9	denarni tok	10.820 €					
10		10.820 €					
11		10.820 €					
12		10.820 €					
13		10.820 €					
14		10.820 €					
15		10.820 €					
16		10.820 €					
17		10.820 €					
18		10.820 €					
19		10.820 €					
20		10.820 €					
21							
22		Neto sedanja vrednost		2.849,10 €			
23							