

DOPRAVNOINŽINIERSKE POSÚDENIE

Pre potreby návrhu vjazdu na parcely pod FNSP F. D. Roosevelta

Ing. Oto Janík, CSc.

autoriz. stav. inžinier pre komplexné

architektonické a inžinierske služby

I. ÚVOD

Predmetné vypracovanie dopravnoinžinierskeho posúdenia pre potrebu vjazdu na parcely pod FNsP F. D. Roosevelta bolo vypracované na základe objednávky STAVING PROJEKT, s.r.o., Na Troskách 3, 974 01 Banská Bystrica zo dňa 11.1.2013, ktorá bola zaslaná e-mailom dňa 15.1.2013.

Rozsah posúdenia je nasledovný :

- Excerpovanie údajov z Územného generelu dopravy mesta Banská Bystrica
- Prieskum dopravy s prepočtom na priemerný pracovný deň roku 2013
- Prognóza dopravy na ceste 2. triedy pre rok 2035
- Predikcia dopravy od Radix, CRM a Parkovacieho domu
- Superiórna prognóza
- Posúdenie potreby pruhu na odbočenie vľavo a vpravo
- Záver

Pri riešení štúdie boli použité nasledovné podklady :

- Metodický pokyn prognózovania výhľadových intenzít na cestnej sieti, MP 1/2006, MDPaT SR, október 2006
- TP 1/2006 Výpočet kapacity pozemných komunikácií a ich zariadení, MDPaT SR, júl 2006
- STN 73 6102 Projektovanie križovatiek na pozemných komunikáciách
- Smernica k STN 73 6102, SSC, december 1997
- TP 10/2010 Výpočet kapacity pozemných komunikácií, MDV a RR SR, Sekcia cestnej dopravy, pozemných komunikácií a investičných projektov, október 2010
- Územný generel dopravy mesta Banská Bystrica (BONIT, s.r.o. Badín, 2010)
- STN 73 6110 Projektovanie miestnych komunikácií
- Metodika výpočtu 50 – rázovej intenzity cestnej premávky, ÚCHD Bratislava

Pre riešenie boli dodané podklady :

- Základný popis investičných zámerov (podklad doprava)
- Investičný zámer – situácia (podklad doprava)

II. EXCERPOVANIE ÚDAJOV Z ÚGD mesta Banská Bystrica

Územný generel dopravy mesta Banská Bystrica predpokladá do roku 2025 vybudovať obchvat miestnej časti Podlavice smerom na Tajov (viď idealizovanú základnú cestnú sieť pre r. 2025 – graf. príloha č.1) ako i s prepojením miestnej časti Kostiviarska k nemocnici F. D. Roosevelta.

V zmysle označenia uzlov v idealizovanej základnej cestnej sieti je podľa ÚGD mesta Banská Bystrica zaťaženie jednotlivých úsekov cestnej siete nasledovné :

UZOL	UZOL	OA	NA	A	SPOLU
53	55	5583	608	112	6303
53	54	4415	204	420	5039
54	211	2887	318	34	3239
211	530	2191	350	0	2541
55	211	1429	74	34	1537
55	56	5288	566	146	6000
54	425	2880	246	0	3126
403	425	1818	174	0	1992

Miestna komunikácia do miestnej časti Podlavice bola v ÚGD mesta Banská Bystrica stanovená vo funkčnej triede B3 s kategóriou MZ 8/50 v úseku 53 – 55.

Vzhľadom na zaťaženie cestného úseku – obchvatu Podlavíc v r. 2025 ako i cestného úseku – prepojenia Kostiviarskej k nemocnici F. D. Roosevelta nie je predpoklad, že budú finančné zdroje na vybudovanie predmetných úsekov základnej cestnej siete do roku 2025.

III. PRIESKUM DOPRAVY S PREPOČTOM NA PRIEMERNÝ PRACOVNÝ DEŇ ROKU 2013

Dopravný prieskum bol vykonaný pre danú lokalitu na ceste II. triedy dňa 17.1.2013 (štvrtok) v dobe 7.00 – 17.00 vzhľadom na to, že sa vykonal v mesiaci január. Podľa STN 73 6110/Z1 sa mal prieskum vykonať v mesiacoch marec – jún alebo september – október. Vzhľadom na objednávku v súvisi s prípravou investície bolo nutné vykonať prieskum v mesiaci január 2013. Výsledky prieskumu sú uvedené v nasledujúcom :

Doba	Osobné automobily	Nákladné vozidlá + autobusy
7.00 – 8.00	561	40
8.00 – 9.00	506	45
9.00 – 10.00	465	39
10.00 – 11.00	447	36
11.00 – 12.00	435	32
12.00 – 13.00	412	29
13.00 – 14.00	452	32
14.00 – 15.00	482	36
15.00 – 16.00	532	44
16.00 – 17.00	445	32
SPOLU	4737	365

Prieskum bol vykonaný v dĺžke 10 hodín, keďže nová investícia nie je zrealizovaná. Podľa denných variácií pre miestne komunikácie pre bežný pracovný deň a osobné vozidlá je podiel intervalu 0 – 1 až 0 – 7 hod – 8,6% a podiel hodín v intervale 17.00 – 24.00 – 21,1%, teda celkove 29,7%. Podľa denných variácií pre miestne komunikácie pre nákladné vozidlá a autobusy je podiel hodín v intervale 0 – 1 až 0 – 7 hod. – 14,5% a podiel hodín v intervale 17.00 – 24.00 hod. – 14,7%, teda celkove 29,2%.

Prepočet na 24 hodinové sčítanie činí $4737 + 1407$ pre osobné vozidlá 6144 voz/24h. Prepočet na 24 hodinové sčítanie pre nákladné vozidlá a autobusy činí $365 + 107 = 472$ voz/24h, t.j. celkove $6144 + 472 = 6616$ voz/24h. Charakteristické variácie intenzít automobilovej dopravy na miestnych komunikáciách predstavujú pre štvrtok 113,0% pre vozidlá celkove. Koeficient prepočtu na priemerný pracovný deň = $113,00 / (570,2/5) = 0,991$.

Pre mesiac január sú charakteristické variácie intenzít automobilovej dopravy v priebehu roka na miestnych komunikáciách – 90,3% t.j. koeficient prepočtu na priemerný mesiac roka činí $100/90,3 = 1,1074$.

Výsledok prepočtu zohľadňujúci mesiac január, priemerný pracovný deň a výsledky dopravného prieskumu zo dňa 17.1.2013 na priemerný pracovný deň roku 2013 :

$$6616 * 0,991 * 1,1074 = 7260 \text{ voz/24h}$$

Pri rozdelení na ľahké a ťažké vozidlá sú intenzity dopravy v roku 2013 nasledovné :

$$\text{Ľahké vozidlá : } 6144 * 1,0974 = 6742 \text{ voz/24h}$$

$$\text{Ťažké vozidlá : } 472 * 1,0974 = 518 \text{ voz/24h}$$

$$\text{Vozidlá spolu : } 7260 \text{ voz/24h}$$

V zmysle STN 73 6110/Z1 (čl. 3.6.5) bude potrebné po realizácii investície vykonať prieskum statickej dopravy v min. dĺžke 12 hodín a 2 pracovných dní a jedného dňa cez víkend pre potreby stanovenia pomeru krátkodobého a dlhodobého státia v riešenom území, keďže posúdenie dopravy v riešenom území spolu s novou investíciou (pri predpokladanom počte nad 200 parkovacích miest) musí byť riešené v zmysle čl. 3.6.6 STN 73 6110/Z1.

Vychádzajúc zo sčítania dopravy gestorovaného SSC Bratislava v roku 2010 sú výsledky sčítania v profile č. 92820 na ceste II/000578 nasledovné :

- Ťažké vozidlá a autobusy..... 924 voz/24h
- Ľahké vozidlá4668 voz/24h
- Motocykle..... 18 voz/24h
- Spolu..... 5610 voz/24h

Prepočet na priemerný pracovný deň roku 2013, pričom koeficient prepočtu pre cesty II. a III. Triedy sú rovnaké, je vykonaný v nasledujúcom texte :

$$\text{Ľahké vozidlá : } 4668 * \left((1,5 - 1,07) / 5 * 3 \right) = 4668 * 1,048 = 4892 \text{ voz/24h}$$

$$\text{Ťažké vozidlá : } 924 * \left((1,13 - 1,06) / 5 * 3 \right) = 924 * 1,042 = 963 \text{ voz/24h}$$

$$\text{Spolu : } 5855 \text{ voz/24h}$$

Keďže poloha profilu č. 92820 nie je presne definovaná, v ďalšom vychádzame z údajov prieskumu vykonaného dňa 17.1.2013 v danej lokalite po prepočítaní na priemerný pracovný deň roku 2013.

IV. PROGNOZA DOPRAVY NA CESTE II. triedy č. 578

Prognózované koeficienty rastu pre VÚC Banská Bystrica podľa Metodického pokynu a návodu prognózovania výhľadových intenzít na cestnej sieti (MP1/2006, MDPaT, Sekcia dopravnej infraštruktúry) sú nasledovné pre cesty III. Triedy, pričom sa vzalo do úvahy, že predmetný úsek je miestnou komunikáciou spájajúcou centrum Banskej Bystrice s miestnou časťou Podlavice.

- Ľahké vozidlá – koeficient 2035/2013 : $1,43 : \left((1,5 - 1,07)/5 * 3 \right) = 1,43/1,118 = 1,279$
- Ťažké vozidlá – koeficient 2035/2013 : $1,38 : \left((1,13 - 1,06)/5 * 3 \right) = 1,38/1,102 = 1,252$

Výhľadová intenzita pre rok 2035 :

- Ľahké vozidlá : $6742 \text{ voz}/24\text{h} * 1,279 = 8623 \text{ voz}/24\text{h}$
- Ťažké vozidlá : $518 \text{ voz}/24\text{h} * 1,252 = 649 \text{ voz}/24\text{h}$
- Vozidlá spolu : $9272 \text{ voz}/24\text{h}$

Pre porovnanie uvádzame rast intenzity dopravy od r. 1990 do r. 2010 pre profil č. 92820 na ceste II/578 :

r. 1990

T471 voz/24h

OA974 voz/24h

M 25 voz/24h

SPOLU 1470 voz/24h

r.2010

T924 voz/24h

OA4668 voz/24h

M 18 voz/24h

SPOLU 5610 voz/24h

Rast intenzity dopravy na ceste II/578 v profile č. 92820 činí za 20 rokov len 3,816 násobok intenzity v roku 1990, čo je adekvátne pre miestnu komunikáciu spájajúcu centrum Ban. Bystrice s miestnou časťou Podlavice.

V. PREDIKCIA DOPRAVY od RADIX, CRM a PARKOVACIEHO DOMU

Vychádzajúc z popisu investičných zámerov pre firmy RADIX, CRM – BB – Reprodukčné centrum a Parkovacieho domu Tax Consulting je predikcia dopravy teoreticky odvodená od potreby parkovania nasledovná :

Prevádzková budova RADIX

Investor : RADIX, s.r.o. Kremnička 974 05 Banská Bystrica

Počet parkovacích úkonov : $45 * 4 = 180$ voz/24h

Počet prízjazdov OA = 180 voz/24h

Počet odjazdov OA = 180 voz/24h

Počet prízjazdov a odjazdov OA = 360 voz/24h

Občasný dovoz tovaru NA = 4 voz/24h

Spolu = 364 voz/24h

Prevádzková budova CRM – BB – Reprodukčné centrum

Investor : CRM –BB, s.r.o., Priehradka 20, 036 01 Martin

Na základe vysledovanej potreby parkovacích miest podľa rovnakého už prevádzkovaného objektu v inom meste -20

Počet parkovacích úkonov : $20 * 5 = 100$ voz/24h

Počet prízjazdov OA = 100 voz/24h

Počet odjazdov OA = 100 voz/24h

Spolu = 200 voz/24h

Parkovací dom

Investor : Tax Consulting

Počet parkovacích úkonov : $10 * 1 + 270 * 5 = 1360$ voz/24h

Počet prízjazdov OA = 1360 voz/24h

Počet odjazdov OA = 1360 voz/24h

Spolu = 2720 voz/24h

Z uvedeného vyplýva intenzita dopravy od jednotlivých investícií :

- RADIX, s.r.o. Kremnička, 974 05 Banská Bystrica celkove počet prízjazdov a odjazdov vozidiel – 364 voz/8h

- CRM-BB – Reprodukčné centrum, CRM-BB, s.r.o., 036 01 Martin celkove počet prízazdov a odjazdov – 200 voz/8h
- Parkovací dom, Tax Consulting celkove počet prízazdov a odjazdov – 2720 voz/10h
- CELKOM počet prízazdov a odjazdov = 3284 voz/9h

Vzhľadom na smerovanie prízazdov a odjazdov vozidiel možno predikovať, že cca 90% odjazdov a prízazdov vozidiel bude smerovať smerom do centra k malej okružnej križovatke pri LIDL, čo predstavuje :

- 1480 prízazdov od centra Ban. Bystrice za 9 hod.
- 1480 odjazdov do centra Ban. Bystrice za 9 hod.
- 162 prízazdov od Podlavíc za 9 hod.
- 162 odjazdov do Podlavíc za 9 hod.
- Celkove 3284 prízazdov a odjazdov za 9 hod.

VI. SUPERIÓRNA PROGNÓZA PRE ROK 2035

Výhľadová intenzita smerom do centra mesta Banská Bystrica :

L'ahké vozidlá

- Podľa prognózy bez vplyvu investície 8623 voz/24h
- Podľa predikcie s vplyvom investície.....2960 voz/24h
- Spolu..... 11583 voz/24h

Ťažké vozidlá

- Podľa prognózy bez vplyvu investície 649 voz/24h
- Podľa predikcie s vplyvom investície.....4 voz/24h
- Spolu..... 653 voz/24h

Výhľadová intenzita smerom do miestnej časti Podlavice

L'ahké vozidlá

- Podľa prognózy bez vplyvu investície 8623 voz/24h
- Podľa predikcie s vplyvom investície.....324 voz/24h
- Spolu..... 8947 voz/24h

Ťažké vozidlá

- Podľa prognózy bez vplyvu investície 649 voz/24h
- Podľa predikcie s vplyvom investície.....0 voz/24h
- Spolu..... 649 voz/24h

VII. POSÚDENIE POTREBY PRUHU NA ODBOČENIE VĽAVO A VPRAVO Z CESTY II/578 NA VJAZD DO AREÁLU RADIX, CRM a PARKOVACIEHO DOMU

Predmetná norma STN 73 6101 platí spolu s STN 73 6110 aj pre projektovanie nových križovatiek na miestnych komunikáciách. V zmysle STN 73 6102 (čl. 2.2) sa vjazdy k nehnuteľnostiam a pripojenie obslužných dopravných zariadení nepovažujú za križovátku.

V zmysle STN 73 6102 čl. 6.3.5 sa pruh na odbočenie vľavo zriaďuje na miestnych komunikáciách (ostatných komunikáciách) vtedy, ak dosiahne intenzita vozidiel odbočujúcich vľavo hodnotu 50 voz/h alebo keď je jeho nevyhnutnosť preukázaná výpočtom alebo keď to vyžaduje bezpečnosť cestnej premávky v zmysle čl. 7.1.5. Pri navrhovaní úrovňových neriadených križovatiek sa môže posúdenie urobiť podľa všeobecne používaných návrhových metód. Pri orientačnom posúdení úrovňovej križovatky sa môžu použiť údaje z tab. 12 STN 73 6102. Vzhľadom na predpoklad, že 90% vozidiel smeruje v odpoľudňajších hodinách do centra mesta Banská Bystrica k malej okružnej križovatke pri LIDL, je intenzita prírastku dopravy od areálu RADIX, CRM a Parkovacieho domu 1642 odjazdov za 9 hodín, čo prakticky predstavuje 1645 odjazdov za 9 hodín, vzhľadom na využívanie predmetných parkovísk vrátane parkovacieho domu. Vychádzajúc z uvedeného je intenzita dopravy minimálne cca 185 voz/hod v smere do centra mesta Banská Bystrica, t.j. viac ako 50 voz/hod v zmysle STN 73 6102 čl. 6.3.5. Predmetná norma spolu s STN 73 6101 platí pre projektovanie nových križovatiek na cestných komunikáciách a ich rekonštrukcie. Spolu s STN 73 6110 platí aj na projektovanie nových križovatiek na miestnych komunikáciách a ich rekonštrukcií.

V zmysle STN 73 6102 sa za križovátku nepovažujú zjazdy k nehnuteľnostiam a pripojenie obslužných dopravných zariadení. Podľa STN 73 6110/Z1 z decembra 2011 čl. 3.6.6 sa posúdenie dopravy v riešenom území, spolu s novou investíciou (pri predpokladanom počte nad 200 parkovacích miest v mestách s viac ako 50000 obyvateľov) sa musí vykonať vo viacerých scenároch zaťaženia a časových horizontoch pre priemernú dennú intenzitu pracovného dňa. Scenáre sa musia vypracovať pre obdobie rannej a popoludňajšej dopravnej špičkovej hodiny. Odporúčaný časový horizont návrhu je rok uvedenia do prevádzky + 20 rokov od zrealizovanej investičnej aktivity.

Podľa STN 73 6102 sú podkladom pre návrh križovatky na pozemnej komunikácii (čl. 3.2.1) intenzity križovatkových pohybov, ktoré sa uvažujú na obdobie 20 rokov od uvedenia križovatky do prevádzky.

Vzdialenosť križovatiek je najmenšia pre kategórie funkčnej triedy B3 nerozdelené – 80 m (odporúčaná 100 m).

V zmysle STN 73 9102/Z1 boli vykonané dva scenáre pre obdobie rannej a popoludňajšej dopravnej špičkovej hodiny, ktoré uvádzame v nasledujúcom texte, avšak len za teoretických predpokladov.

VII.1. Scenár pre obdobie rannej dopravnej špičkovej hodiny

Teoreticky predpokladáme, že parkoviská a parkovací dom budú zaplnené v čase 8.00 – 10.00. Z uvedeného vyplýva, že príjazd na parkoviská bude činiť v rannej dopravnej špičke 8.00 – 9.00 cca :

- 165 príjazdov od centra mesta Banská Bystrica
- 20 príjazdov od Podlavíc
- Celkove 185 príjazdov za hodinu

VII.2. Scenár pre obdobie odpoľudňajšej dopravnej špičkovej hodiny

Teoreticky predpokladáme, že parkoviská a parkovací dom budú uvoľnené v čase 15.00 – 17.00. Z uvedeného vyplýva, že odjazd z parkovísk bude činiť v odpoľudňajšej dopravnej špičke cca :

- 167 odjazdov do centra mesta Banská Bystrica
- 20 odjazdov do Podlavíc
- Celkove 187 odjazdov za hodinu

VII.3. Orientačné posúdenie v zmysle STN 73 6102 (čl. 7.1.5) podľa scenára VII.1

DRUH JAZDNÉHO ÚKONU	NA (%)	SÚČET INTENZÍT NADRADENÝCH DOPRAVNÝCH PRÚDOV PRE VEDĽAJŠÍ POHYB (voz/h)	KAPACITA JAZDNÉHO ÚKONU (voz/hod)
Odbočovanie vľavo z hlavnej	7,0	420	750
Odbočovanie vpravo z vedľajšej	0,1	420	770
Odbočovanie vľavo z vedľajšej	0,0	840	440

VII.4. Orientačné posúdenie v zmysle STN 73 6102 (čl. 7.1.5) podľa scenára VII.2

DRUH JAZDNÉHO ÚKONU	NA (%)	SÚČET INTENZÍT NADRADENÝCH DOPRAVNÝCH PRÚDOV PRE VEDĽAJŠÍ POHYB (voz/h)	KAPACITA JAZDNÉHO ÚKONU (voz/hod)
Odbočovanie vľavo z hlavnej	7,0	420	750
Odbočovanie vpravo z vedľajšej	0,0	420	760
Odbočovanie vľavo z vedľajšej	0,1	840	435

VII.5. Posúdenie kapacity križovatkových prúdov podľa čl. 7.1.8 STN 73 6102

Pri posúdení dopravného využitia kapacity jednotlivých križovatkových prúdov sa zistil stupeň prekážky križovatkou, vyjadrený rezervou C_j .

$$C_j = G_j - N_j$$

Kde

C_j – rezerva kapacity prúdu (voz/h)

G_j – teoretická kapacita prúdu (voz/h)

N_j – výhľadová intenzita prúdu (voz/h)

Rezerva C_j pre návrhové obdobie má byť 150 voz/h. Rezerva C_j pre návrhové obdobie r. 2035 je nasledovná pre najnepriaznivejší scenár :

DRUH JAZDNÉHO ÚKONU	C_j (voz/h)	G_j (voz/h)	N_j voz/hd)
Odbočovanie vľavo z hlavnej	730	750	20
Odbočovanie vpravo z vedľajšej	575	760	185
Odbočovanie vľavo z vedľajšej	248	435	187

V zmysle čl. 7.1.8 STN 73 6102 je rezerva kapacity pre ľavé odbočenie z vedľajšej do centra mesta Banská Bystrica cca 248 voz/h, čo je na hranici malej prekážky pri hodnotení stupňa prekážky podľa tabuľky 15 – STN 736102.

Pre odbočenie vpravo z vedľajšej ulice je križovatka nepatrnou prekážkou ($C_j = 575$ voz/h).

Pre odbočenie vľavo od Podlavíc nie je pre križovátku prekážkou ($C_j = 730$ voz/h).

VIII. ZÁVER

Dopravnoinžinierske posúdenie pre potreby návrhu vjazdu na parcely pod FNsP F. D. Roosevelta bolo vykonané v zmysle STN 73 6102, ktorá spolu s STN 73 6110 platí aj na projektovanie nových križovatiek na miestnych komunikáciách. V zmysle čl. 2.2 STN 73 6102 sa zjazdy k nehnuteľnostiam nepovažujú za križovatky, avšak pruh na odbočenie vľavo sa na ostatných komunikáciách zriaďuje vtedy, ak sa dosiahne intenzita vozidiel odbočujúcich vľavo (čl. 6.35 STN 73 6102) hodnotu 50 voz/h, čo v danom prípade dosahuje 185 voz/h. Z tohto dôvodu som použil pri navrhovaní úrovňových neriadených križovatiek čl. 7.1.5 STN 73 6102 a orientačné posúdenie úrovňovej križovatky s posúdením dopravného využitia kapacity jednotlivých križovatkových prúdov podľa čl. 7.1.8 STN 73 6102.

V zmysle uvedeného je rezerva kapacity C_j (voz/h) nasledovná :

- Odbočenie vľavo z hlavnej od Podlavíc – $C_j = 730$ voz/h, nie je prekážka
- Odbočenie vpravo z vedľajšej do centra BB – $C_j = 595$ voz/h, nepatrná prekážka
- Odbočenie vľavo z vedľajšej do centra BB – $C_j = 268$ voz/h, malá prekážka

Dopravnoinžinierske posúdenie bolo vykonané pre výhľadový rok 2035 na základe prognózy na ceste II/578, predikcie dopravy od RADIX, CRM – BB a Parkovacieho domu ako i superiórnej prognózy pre r. 2035.

Predmetné dopravnoinžinierske posúdenie je orientačné pre potreby investičného zámeru, keďže vychádza z teoretických predpokladov o podiele dlhodobého a krátkodobého parkovania, nakoľko pre investičný zámer nebolo možné vykonať príslušný dopravný prieskum podľa STN 73 6110/Z1, vzhľadom na to ešte nedošlo k realizácii investičného zámeru.

V zmysle STN 73 6110/Z1 z decembra 2011 čl. 3.6.5 sa dopravný prieskum statickej dopravy pre posúdenie dopravy v riešenom území spolu s novou investíciou (pri predpokladanom počte nad 200 parkovacích miest v mestách s viac ako 50000 obyvateľov) vykonáva v min. dĺžke 12 hodín a 2 pracovných dní a jedného dňa cez víkend. Prieskum musí stanoviť pomer krátkodobého a dlhodobého státia a zdroj a cieľ statickej dopravy v riešenom území.

Scenáre v zmysle čl. 3.6.6 STN 73 6110/Z1 boli vypracované pre obdobie rannej a popoludňajšej dopravnej špičkovej hodiny na základe teoretických predpokladov pre rok 2035, takže navrhovaná križovatka bude vyhovovať predpokladaným dopravným podmienkam vo výhľade min. 20 rokov.

Keďže v zmysle ÚGD mesta Banská Bystrica je najmenšia vzdialenosť križovatiek pre kategórie funkčnej triedy B3 (tak je predmetná zberná komunikácia zaradená) bez smerového rozdelenia min. 80 m (odporúčané 100 m) nie je problém zriadiť

v predmetnej lokalite križovatku. Vzhľadom na plynulý príjazd vozidiel do parkovacieho domu ako i na parkoviská RADIX a CRM sa doporučuje zriadenie vyradovacieho pravého prídavného pruhu.

V zmysle orientačného posúdenia podľa STN 73 6102 je križovatka pre funkčnú triedu B3 len malou prekážkou, takže nie je potrebné zriaďovať na ceste II/578 prídavný pruh pre ľavé odbočenie smerom ku malej okružnej križovatke pri LIDL.

V Badíne 4.2.2013

Obsadenosť v okolí Fakultnej Nemocnice F.D. Roosevelta Banská Bystrica

Ozn.	Popis	Počet parkovacích miest	Obsadenosť v pracovné dni v čase				
			7:00 - 7:30	9:00 - 9:30	13:30 - 14:00	17:30 - 18:00	19:30 - 20:00
1	Jedľová	0	15	33	15	0	0
2	Jedľová - Nám. Ľ. Svobodu - nespevnená plocha	0	45	70	28	3	2
3	Jedľová - Nám. Ľ. Svobodu - spevnená plocha	0					
4	Jedľová - prístupová cesta k chatám	0	5	30	10	0	0
5	Nám. Ľ. Svobodu - pri Jedľovej ulici	0	60	65	62	10	5
6	Nám. Ľ. Svobodu - parkovacia plocha - otočisko trolejbusov	117	123	146	128	70	25
7	Nám. Ľ. Svobodu - pri parkovacej ploche	26	28	37	33	15	10
8	Nám. Ľ. Svobodu – za hl. prístupovou komun. do nemocnice	0	110	120	100	10	5
9	Hlavný vstup do nemocnice	0	70	80	57	30	22
10	Hlavný vstup do nemocnice	23	22	23	21	15	7
11	Nám. Ľ. Svobodu - pozdĺžne státia	0	49	70	22	2	3
12	Parkovacia plocha pri Univerzite Mateja Bela	68	40	70	60	30	10
13	Parkovacia plocha na Tajovského	13	10	20	14	7	5
14	Nespevnená plocha na Tajovského	0	15	26	16	2	0
Spolu		247	592	790	566	194	94

