




**POLYFUNKČNÁ STAVBA TWIN CITY
BRATISLAVA-STARÉ MESTO
OBJEKT A1
DOPRAVNO-INŽINIERSKA ŠTÚDIA-VARIANT**

Objednávateľ :
**CENTRAL EUROPEAN
PROJECT MANAGEMENT, spol.s r.o.,**
Karadžičova ul.č.12,
821 09 Bratislava

Zhotoviteľ:
 **PUDOS-PLUS, spol. s r.o.**
Račianske Mýto 1/A
839 21 Bratislava

V Bratislave ,10.2013

Zák.č.:427/10

OBSAH

A - TEXTOVÁ ČASŤ

1. - Identifikačné údaje dokumentácie
2. - Úvod - cieľ vypracovania dokumentácie
3. - Širšie dopravno-urbanistické vzťahy
4. - Podkladové materiály
5. - Návrh dopravného riešenia
 - 5.1 - Návrh riešenia automobilovej dopravy
 - 5.2 - Návrh riešenia mestskej hromadnej dopravy
6. - Statická doprava a dopravný regulatív
7. - Dopravno-kapacitné posúdenie zámeru
 - 7.1 - Úvod
 - 7.2 - Použité podklady, východiská a ich zhodnotenie
 - 7.3 - Metodika posúdenia, použité nástroje
 - 7.4 - Výpočet objemov novej zdrojovej a cieľovej dopravy, časová identifikácia špičkovej hodiny
 - 7.5 - Dopravno-kapacitné posúdenie (simulácia dopravného stavu)
8. - Podmienky realizovateľnosti zámeru

B - GRAFICKÁ PRÍLOHA

- Návrh dopravného riešenia - variantov
- situácia M - 1 : 1 000

1. - Identifikačné údaje dokumentácie

Názov zámeru: Polyfunkčná stavba TWIN CITY
Objekt A1

Miesto zámeru: Bratislava I. - Staré mesto
lokalita ulíc Dostojevského rad - Mlynské nivy

Stupeň dokumentácie: Dopravno-inžinierska štúdia

Objednávateľ dokumentácie: CENTRAL EUROPEAN PROJECT
MANAGEMENT, spol. s r. o.
Karadžičova 12
821 09 Bratislava

Stavebník: TWIN CITY, a. s.
Prievozska 4, 821 09 Bratislava

Zhotoviteľ dokumentácie: PUDOS-PLUS, spol. s r. o.
Račianske myto 1/A
839 21 Bratislava 32

Ing. Ľuboš Čižmár (tf.: 0905 32 84 60)
Ing. Svetozár Sládek (tf.: 0905 32 84 61)
Ing. Tomáš Mucha (tf.: 0907 62 48 05)

IR DATA
Ing. Igor Ripka (tf.: 0903 41 50 35)

2. - Úvod - cieľ vypracovania dokumentácie

Vývojom spracovania prípravnej dokumentácie zámeru vznikla aktuálna situácia posúdiť možnosť pôvodne navrhovaného vjazdu vozidiel do hromadnej garáže objektu A1 z ul. Dostojevského rad s cieľom zjednodušenia dopravnej situácie a eliminácie možných kolíznych bodov.

Táto dokumentácia logicky – vecne nadväzuje na dokumentáciu „Polyfunkčná stavba TWIN CITY Bratislava – Staré mesto – objekt A1“ – dopravno-inžinierska štúdia (PUDOS-PLUS, spol. s r. o. – 10. 2012) a tvorí jej organickú súčasť v zmysle variantov dopravného riešenia. Súčasne s tým je upravený aj objem statickej dopravy pri zachovaní funkčnosti parkovacích stojísk (administratíva).

3. - Širšie dopravno-urbanistické vzťahy

Tieto sa voči pôvodnej – tým v horeuvedenej dokumentácii nezmenil.

4. - Podkladové materiály

- § Územný plán hlavného mesta SR Bratislavy (r. 2007)
- § Návrh Územného plánu zóny Chalupkova (JELA, spol. s r. o. - r. 2009 - 2010)
- § Dopravno-inžinierska štúdia „Polyfunkčná stavba TWIN CITY, Bratislava - Staré mesto“ (PUDOS-PLUS, spol. s r. o. - 09. 2010)
- § OFFICE TOWER ČULENOVA - 1. etapa (Správa o hodnotení - dopravná štúdia - ALFA 04, a. s. - 11. 2011)
- § PARK + PARKING Alžbetínska - Dobrovičova - Hromadná garáž (HG) Šafárikovo námestie (Dopravno-inžinierska štúdia - PUDOS-PLUS, s. r. o. - 09. 2012)
- § Dopravné prieskumy, signálne plány križovatiek (MGS hl. m. SR Bratislavy)
- § Dopravno-inžinierska štúdia „Polyfunkčná stavba TWIN CITY Bratislava – Staré mesto – objekt A1“ (PUDOS-PLUS, spol. s r. o. – 10. 2012)

5. - Návrh dopravného riešenia

5.1 - Návrh riešenia automobilovej dopravy

Dopravné napojenie podzemných hromadných garáží objektu A1 zámeru „Polyfunkčná stavba TWIN CITY (juh)“ je navrhnuté vjazdom a výjazdom z Mlynských nív pravými odbočeniami. Súčasne je potrebné konštatovať, že suterénne priestory podzemných, hromadných garáží sú kontinuálne prepojené s podzemnými garážami Polyfunkčnej stavby TWIN CITYN (juh) - objektmi A2, 34, B a C, čím je umožnené dopravné prepojenie do ulíc Továrenská, Bottova a Košická. Z ul. Dostojevského rad je dopravné napojenie objektu A1 výlučne pre zásobovanie a odvoz domového odpadu.

5.2 - Návrh riešenia mestskej hromadnej dopravy

Mestská hromadná doprava obsluhujúca územia médiom BUS - linkami na ul. Dostojevského rad - Karadžičova a BUS, T-BUS - linkami na ul. Mlynské nivy je dostatočne výkonná, pešou dostupnosťou zabezpečí obsluhu navrhovaného územia.

6. - Statická doprava a dopravný regulatív

Podľa STN 736110 a 736110/Z1

1. - Účelové jednotky

- § Administratíva
„Čistá“ adm. plocha 18 733 m²
- § Obchod, služby

„Hrubá“ plocha 1 060 m²

2. - Koefficienty

kmp - regulačný koeficient mestskej polohy (širšie centrum mesta - stredný okruh)	0,8
kd - súčiniteľ dĺžby prepravnej práce IAD : ostatná doprava = 35 : 65 a 40 : 60	0,9

3. - Výpočet

§ Administratíva - zamestnanci – 18 733 m²
 1 pracovisko - 12 m², 18 733 : 12 = 1 562 zamestnancov
 1 stojisko/4 zamestnancov
 1,1 x (1 562 : 4) x kmp x kd =
 1,1 x 390,50 x 0,8 x 0,9 = 309,28 **dlhodobých** **310 p. m.**

§ Administratíva - návštevy – 18 733 m²
 1 stojisko/20 m²
 1,1 x (18 733 : 20) x kmp x kd =
 1,1 x 936,65 x 0,8 x 0,9 = 741,83 = 742
 S využitím striedania vozidiel na stojisku
 4 x za pracovnú smenu: 742 : 4 =
 185,50 **krátkodobých** **186 p. m.**

§ Obchod, služby - návštevy – 1 060 m²
 „Čistá“ (úžitková) predajná plocha - maloobchod
 70 % z hrubej plochy: 1 060 x 0,7 = 742 m²
 1 stojisko/25 m²
 1,1 x (742 : 25) x kmp x kd =
 1,1 x 29,68 x 0,8 x 0,9 = 23,50 **krátkodobých** **24 p. m.**

§ Obchod, služby - zamestnanci - odhadom 20
 1 stojisko/4 zamestnancov
 1,1 x (20 : 4) x kmp x kd = 1,1 x 5,0 x 0,8 x 0,9 =
 3,96 = **dlhodobé** **4 p. m.**

Celková potreba statickej dopravy pre A1	524 p. m.
---	------------------

Disponibilných je 483 parkovacích miest v hromadných garážach v suteréne. Z nich je potrebné vyhradiť 4 %, t. zn. 20 parkovacích miest pre osoby so zníženou pohyblivosťou. Zvyšok – 41 parkovacích miest – bude umiestnených v objektoch A2, 3, 4 (v suterénoch prepojených prostredníctvom suterénu objektu A4 s objektom A1), v ktorých je po vypracovaní ďalších stupňov PD prebytok p. m. a ich objem je už bilancovaný v kapacitnom posúdení stavby „Polyfunkčná stavba TWIN CITY Bratislava – Staré Mesto“.

Dopravný regulatív

Porovnanie s dopravným regulatívom, ktorý v prepočte na 1 ha rozvojového územia predstavuje maximálny potenciál zámerom generovanej dopravy v hodnote 232 zdrojových a cieľových jazd na hektár developovaného územia počas rannej špičkovej hodiny (list primátora Hl. m. SR Bratislavy zn. MAGS OKDSV 4067/2009 – 152042 z 27. 04. 2009).

Developované územie – 0,7535 ha.

Pri použití uvedeného dopravného regulatívu je maximálny počet ciest v rannej špičkovej hodine $0,7535 \times 232 = 174,8 = 175$ jázd. Počet ciest, vygenerovaných navrhovaným zámerom je 159 (kap. 7.4), čo predstavuje 90,86 % prípustnej hodnoty a zámer tak aj z hľadiska kapacity funkčných plôch dopravného regulatívu územia vyhovuje.

7. - Dopravno-kapacitné posúdenie zámeru

7.1 - Úvod

Predmetom tejto dokumentácie je dopravno-kapacitné posúdenie variantného návrhu dopravného riešenia zámeru Twin City, sektor A1 (TCA1), ktoré reprezentuje návrh na upustenie od vybudovania samostatného jednosmerného vjazdu do podzemnej garáže objektu z komunikácie Karadžičovej ulice. Znamená to, že objekt TCA1 by bol samostatne dopravne napojený len z komunikácie Mlynské nivy obojsmerne. Pritom návrh predpokladá zachovanie koncepcie vzájomného prepojenia podzemných garáží celého komplexu Twin City juh, čo pre objekt TCA1 ponúka zabezpečenie jeho dopravnej dostupnosti vo viacerých bodoch a vo viacerých smeroch.

Navrhovaný zámer v podobe výškovej budovy je v zásade identický s tým, ktorého vplyvy na dopravnú situáciu v okolí boli posúdené v roku 2012 (PUDOS-PLUS, spol. s r. o.), malá zmena nastala v kapacite podzemnej garáže nárastom počtu státí z 381 miest na 483 miest viazaných výlučne na funkciu administratívy. Táto podzemná garáž je teda priamo dopravne napojená z komunikácie Mlynské nivy (príjazdy + odjazdy) a nepriamo aj na novú Továrenskú ul. a to prepojením s garážami navrhovanými v rámci komplexu Twin City juh (objekty A2, A3, A4).

Aby vyhodnotenie posúdenia navrhovaného variantu bolo porovnateľné s vyhodnotením pôvodného riešenia, je v tejto dokumentácii spracované v kontexte tých ďalších relatívne blízko lokalizovaných zámerov, menovite Twin City juh (TC), Office Tower Čulenova (OT) a Hromadná garáž Šafárikovo nám. (HG), ktorých príprava časovo predstihuje zámer HG a ktoré sú t.č. definované konkrétnymi funkciami, kapacitami a výsledkami ich vlastného kapacitného posúdenia. A to aj napriek tomu, že s odstupom času zámer HG nijako nepostúpil v príprave v dôsledku jeho pretrvávajúceho odmietania verejnosťou.

Poslednou odlišnosťou tejto dokumentácie od predchádzajúcej je korekcia výpočtu objemov novej dopravy generovanej zámerom TC, menovite vo výpočte odjazdov zamestnancov administratívy v popoludňajšej špičkovej hodine v zmysle aktualizovanej (hoci ešte nie účinnej) Metodiky dopravno-kapacitného posúdenia veľkých investičných projektov.

7.2 - Použité podklady, východiská a ich zhodnotenie

V súlade s účelom tohto dopravno-kapacitného posúdenia boli použité nasledovné východiskové podklady:

- Návrh zmeny dopravného riešenia zámeru TCA1 a nový výpočet jeho požiadaviek na statickú dopravu;
- Pôvodná dokumentácia dopravno-kapacitného posúdenia zámeru TCA1 TC (PUDOS-PLUS, spol. s r. o. - rok 2012).

7.3 - Metodika posúdenia, použité nástroje

V súlade s uvedenou metodikou je posúdenie spracované v nasledovných krokoch:

- A. Výpočet objemov novej cieľovej a zdrojovej špičkovej dopravy samostatne pre všetky uvedené zámery
- B. Aplikácia zmenených objemov novej dopravy do pôvodného simulačného modelu
- C. Aplikácia zmeneného dopravného riešenia (upustenie od vjazdu Dostojevského rad) do pôvodného simulačného modelu
- D. Dopravno-kapacitné posúdenie celkovej dopravy
- E. Vyhodnotenie posúdenia a závery.

7.4 - Výpočet objemov novej zdrojovej a cieľovej dopravy, časová identifikácia špičkovej hodiny

Výpočet je spracovaný v tabuľkovej forme samostatne pre jednotlivé posudzované zámery. Údaje o špičkovej novej doprave generovanej ostatnými zámermi TC, OT a HG sú prevzaté z ich dokumentácií s tým, že údaje týkajúce sa zámeru TC sú prepočítané podľa aktualizovanej Metodiky (odjazdy pre administratívu v popoludňajšej špičkovej hodine)

S ohľadom na vyššie uvedené predpoklady je zrejmé, že z hľadiska zaťaženia rozhodujúcich komunikácií Dostojevského rad, Karadžičova, Mlynské nivy, resp. Košická ul. budú pre stanovenie maximálnej špičky počas priemerného pracovného dňa určujúce hodnoty nielen základnej, ale i novej dopravy. Pre základnú dopravu z výsledkov križovatkových prieskumov uvedených v predchádzajúcom zozname a poskytnutých magistrátom je zrejmé, že v dennom priebehu je v uvedenej oblasti približná číselná rovnováha medzi rannou a popoludňajšou špičkovou hodinou s miernou prevahou v popoludňajšej špičke, rozdiely sú v zásade len v smerovaní dopravy. Ak však prihliadneme na reálnu dopravnú situáciu v predmetnej oblasti, pozorovaním sa možno presvedčiť, že v popoludňajšej špičke sa vykonáva väčšie množstvo ľavých odbočení v hlavných križovatkách a dopravná situácia v nich je zjavne zložitejšia. Hodnoty novej dopravy sú zrejmé z tabuľky č. 1, a tieto definitívne potvrdzujú vyššie (takmer dvojnásobné) objemy novej dopravy v popoludňajšej špičke.

VÝPOČET OBJEMOV NOVEJ ŠPIČKOVEJ DOPRAVY

tabuľka č.1

Funkcia	potreba parkovísk (STN)	počet jazd v šp. h. 7.00 - 8.00				Spolu voz/hod ráno	počet jazd v šp. h. 16.00 - 17.00				Spolu voz/hod poobede
		zdroj-odjazd		cieľ-príjazd			zdroj-odjazd		cieľ-príjazd		
		%	voz/hod	%	voz/hod		%	voz/hod	%	voz/hod	
TCA1 administratíva zam.	310	0	0	40	124	124	40	124	6	19	143
TCA1 administratíva návšt.	173	0	0	20	35	35	20	35	0	0	35
TCA1 spolu	483		0	60	159	159		159		19	177
Twin City A	1 446		22		498	520		1 187		65	1 252
Twin City B	1 357		31		469	500		1 194		64	1 258
Office Tower Čulenova	773		0		282	282		258		31	289
garáž Šafárikovo nám.	316	50	158	50	158	316	60	190	50	159	349
SPOLU	4 375		211		1566	1777		2 988		338	3 325

Z vyššie uvedenej tabuľky je zrejmé, že v tomto posúdení sa uvažuje s hodinovým obratom vozidiel viazaných na TCA1-variant v objeme 159 v rannej špičkovej hodine a 177 vozidiel v popoludňajšej špičkovej hodine. U zámeru OT je vzájomná bilancia takmer vyrovnaná pri zámere TC jednoznačne dominuje popoludňajšia špička.

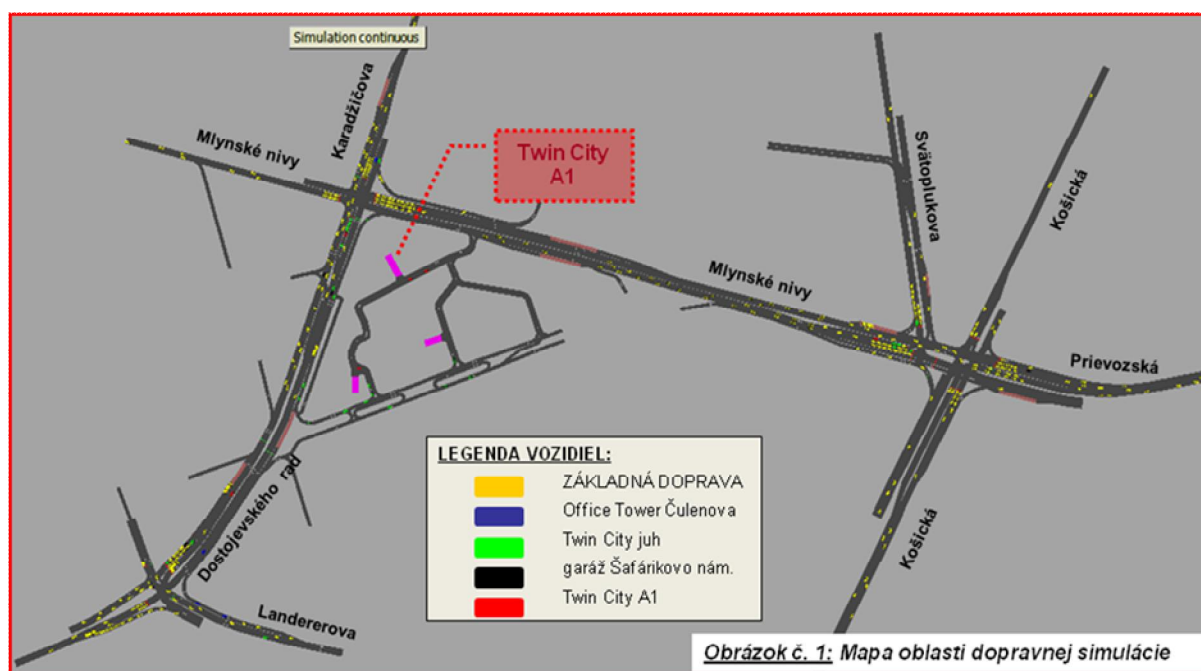
7.5 - Dopravno-kapacitné posúdenie (simulácia dopravného stavu)

Ako už bolo v úvode spomenuté, dopravno-kapacitné posúdenie bude spracované formou úpravy vstupných údajov virtuálnej simulácie pôvodného riešenia.

Simulačná aplikácia VISSIM umožňuje dodatočnú zmenu týchto údajov, a táto bola uskutočnená v nasledovnom rozsahu:

- Manuálna úprava komunikačnej siete a jej parametrov zodpovedajúca upusteniu od pôvodne navrhovaného vjazdu z Dostojevského radu;
- Manuálna úprava trás (routes) obsahujúcich úsek pôvodného a teraz zrušeného vjazdu do podzemnej garáže TCA1-variant z Dostojevského radu ich presmerovaním do alternatívnych trás – prevažne do Továrenskej ul., tranzitom cez podzemnú garáž TC, čiastočne pokračovaním po Karadžičovej ul. na Mlynské nivy a samostatný vjazd do TCA1;
- Manuálna úprava hodnôt počtu vozidiel na sieti (hodnoty vehicle inputs navýšené primerane navýšeným hodnotám v segmentoch novej dopravy TC a TCA1-variant);
- Manuálna úprava hodnôt počtu vozidiel v trasách (routes) v segmentoch novej dopravy TC a TCA1.

Základ videosimulácie teda tvorí príslušná sieť v rozsahu uvedenom na obrázku č. 8 s atribútmi a hodnotami jej celkového špičkového dopravného zaťaženia (výsledky simulácie sa uvádzajú pre počet ciest (vozidiel) na sieti za hodinu 11420, čo je o 1035 viac ako v posúdení pôvodného riešenia. Tento rozdiel reprezentuje súčet navýšenia dopravy v segmente TCA1-variant (vyšší počet parkovacích miest) a segmente TC (prepočet popoludňajších odjazdov z administratívy podľa aktualizovanej Metodiky). Všetky ostatné atribúty posudzovanej komunikačnej siete, ako aj doplnené vozidlá verejnej dopravy zostali v porovnaní s posúdením pôvodného návrhu nezmenené. Za kritérium uspokojivého dopravného stavu je plynulá doprava bez kongescií, ktoré by zjavne spôsobovali trvalé stavy problematickej dopravnej situácie. Rozsah simulačného modelu importovaného z výrezu komunikačnej siete je zrejmy z obrázku č. 1.



Obrázok č. 1: Mapa oblasti dopravnej simulácie

Spustením videosimulácie možno v priebehu celej špičkovej hodiny (16:00 – 17:00) sledovať dopravné stavy na celej komunikačnej sieti zodpovedajúcej výrezu záujmového územia. S cieľom rozlíšenia základnej a novej dopravy je aj táto simulácia vyhotovená v piatich farbách vozidiel zodpovedajúcich doterajšiemu zobrazeniu dopravných potenciálov:

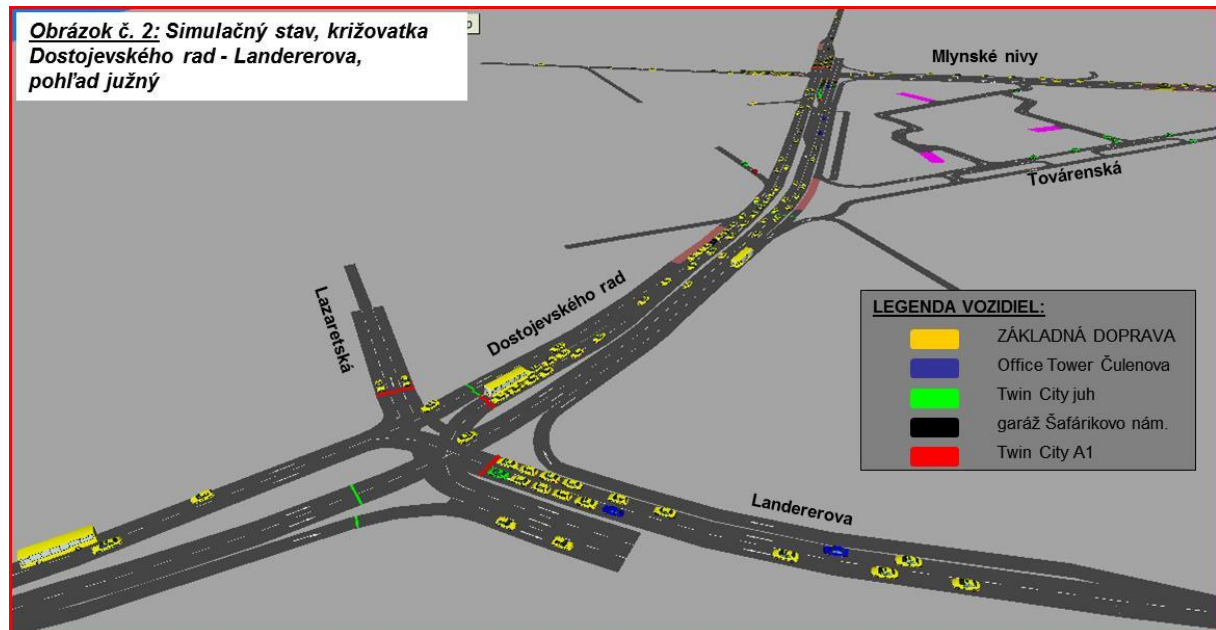
- žlté vozidlá predstavujú základnú dopravu;
- modré vozidlá predstavujú dopravu generovanú zámerom Office Tower Čulenova;
- zelené vozidlá predstavujú dopravu generovanú zámerom Twin City juh;
- čierne vozidlá predstavujú dopravu generovanú zámerom HG Šafárikovo nám.;
- červené vozidlá predstavujú dopravu generovanú zámerom Twin City A1-variant.

Nižšie sú pre ilustráciu vo forme statických obrázkov č. 2 - 4 uvedené stavy typickej dopravnej situácie troch vybraných posudzovaných križovatiek, ktoré dokumentujú stav po uvedení posudzovaných zámerov do prevádzky. Treba dodať, že hodnoty základnej dopravy boli už v pôvodnom posúdení navýšené až do 15% a tieto zostali nezmenené.

Križovatka č. 606 Dostojevského rad - Landererova (obr. č. 2):

Križovatka č. 606 je riadená súčasným pevným signálnym plánom (obrázok č. 6). Sledovaním simulácie počas celej špičkovej hodiny sa možno presvedčiť, že doprava v križovatke je plynulá, prechádza križovatkou spravidla na 1. cyklus, takže jej priráženie novou dopravou nespôsobuje stavy, ktoré by vytvárali nadmerné zdržania dopravy. Obe prítomné ľavé odbočenia sú riešené ako dvojpruhové, jednosmerné vstupné rameno Lazaretská s rádovo nižším dopravným zaťažením má samostatne riešené radenie pre každý smer. Z hľadiska navrhovaného upustenia od vjazdu do TCA1-variant z Dostojevského radu križovatkou prechádza identický počet vozidiel ako v pôvodnom riešení.

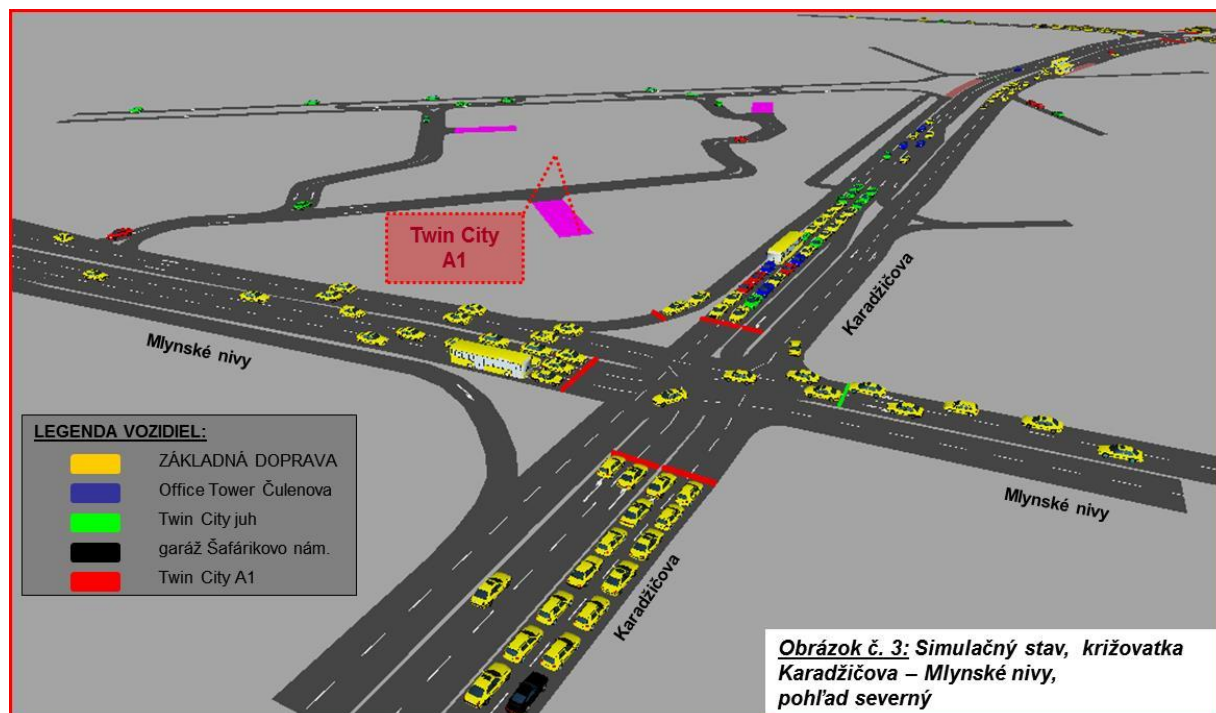
Záver posúdenia: **križovatka vyhovuje.**



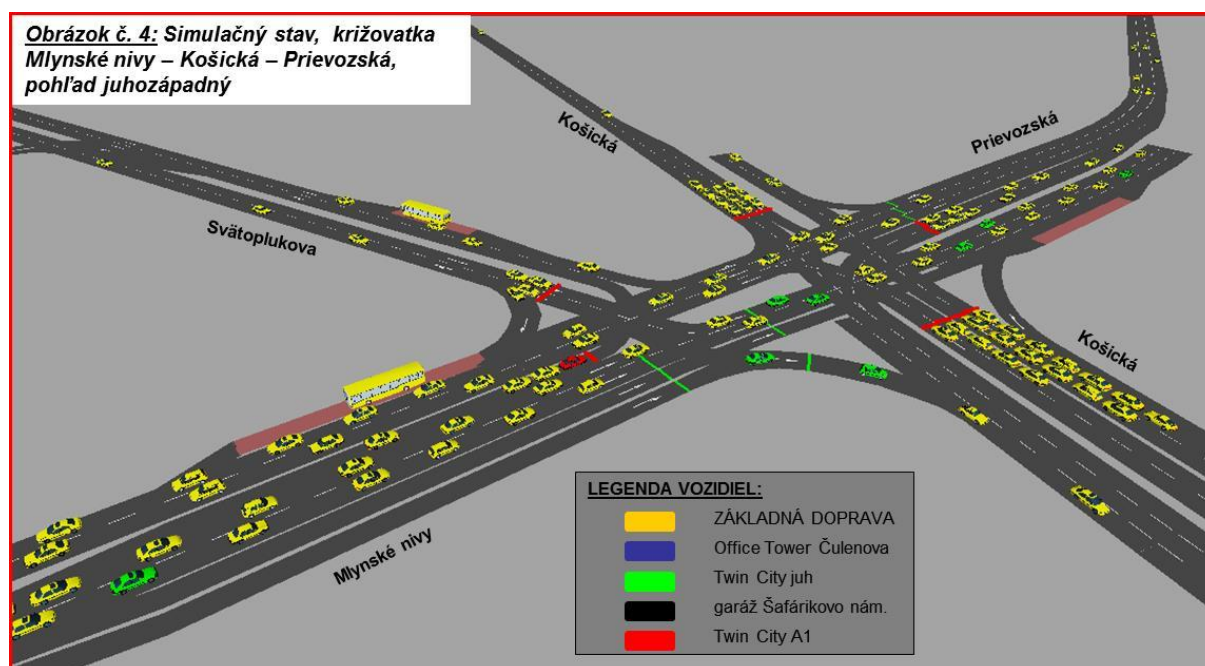
Križovatka č. 608 Karadžičova – Mlynské nivy (obr. č. 3):

Táto križovatka riadená pevným signálnym plánom (obrázok č. 7) je v porovnaní s jej súčasným stavom posilnená na vstupnom ramene Karadžičova (od Poľnej ul.) o jeden radiaci pruh pre ľavé odbočenie, ktoré je navrhované v rámci zámeru TC. Nová doprava generovaná zámerom TCA1-variant križovatkou prechádza v prakticky nezmenených objemoch. Sledovaním simulácie počas celej hodiny sa možno uistiť, že dopravné zaťaženie križovatky nespôsobuje kongescie, ktoré by sa šírili do susedných uzlov a tak v nich spôsobovali stavy zahltenia.

Záver posúdenia: **križovatka vyhovuje.**



Križovatka č. 212 Mlynské nivy – Košická – Prievozská (obr. č. 4):

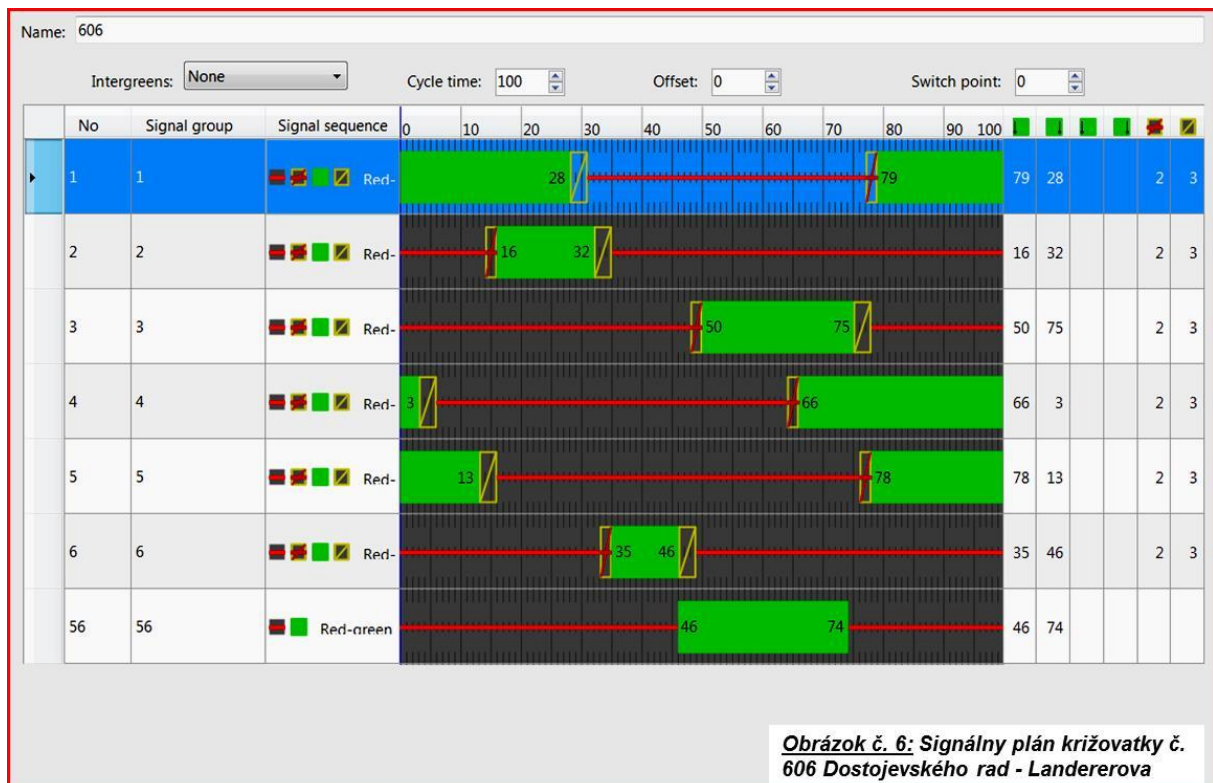
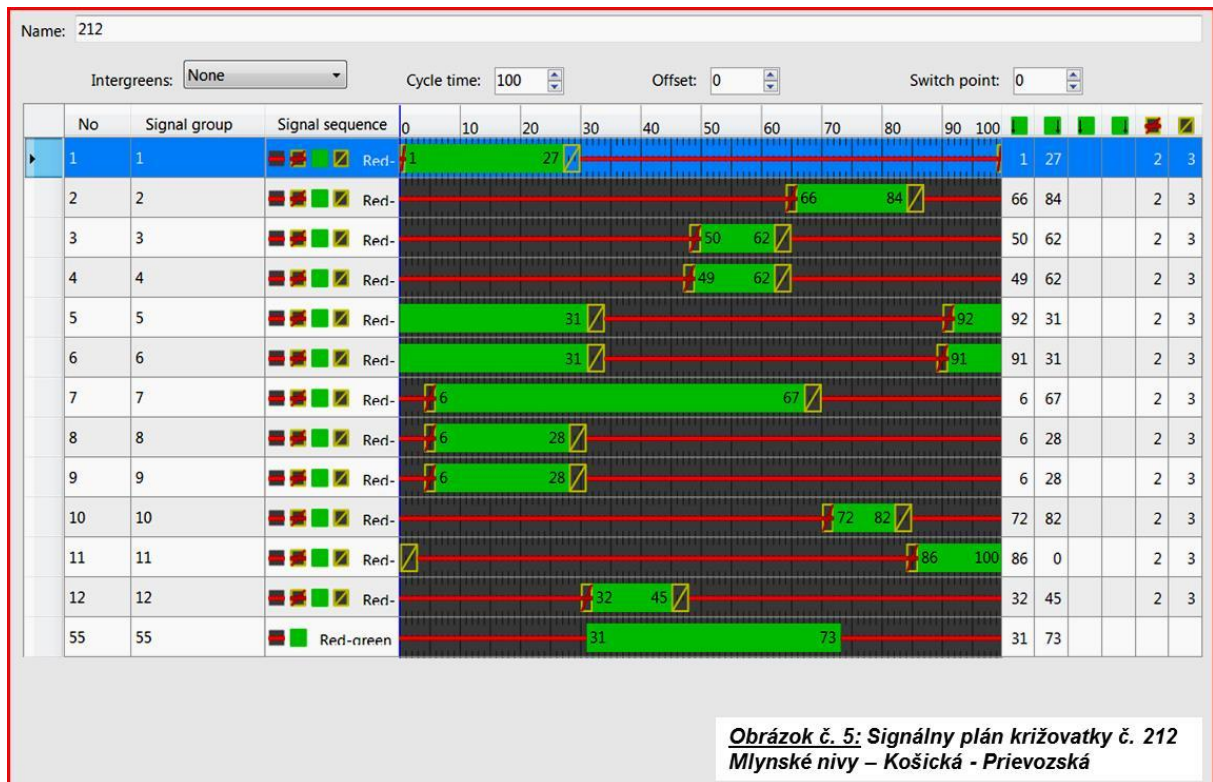


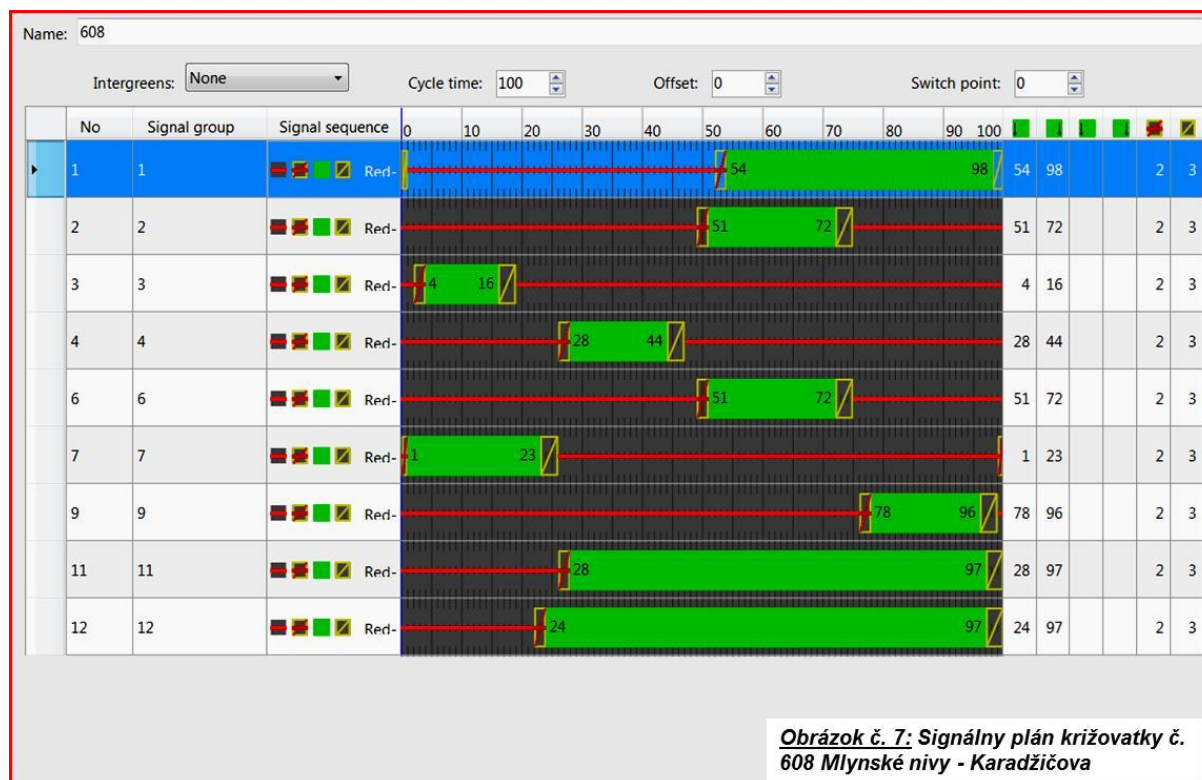
Križovatka č. 212 je riadená súčasným pevným signálnym plánom (obrázok č. 5) a neobsahuje žiaden nový prvok. Jej priráženie od TCA1-variant sa vyskytuje výlučne len na vstupe z Mlynských nív v takmer rovnakých objemoch ako v pôvodnom riešení, z čoho väčšina dopravy smeruje vpravo na Košickú ul. Z tohto dôvodu nie je ani dôvod očakávať viditeľný vplyv tohto zámeru na dopravnú situáciu v križovatke. Oveľa väčší vplyv na križovatku má prepočet zdrojovej dopravy zo zámeru TC, avšak sledovaním simulácie sa možno presvedčiť, že vstup z Mlynských nív sa do križovatky dostane maximálna na 2. cyklus riadenia, čo je jav pozorovateľný aj v súčasnosti, hoci v menšej miere.

Záver posúdenia: **križovatka vyhovuje.**

Uvedené statické obrázky č. 2-4 reprezentujú len statický náhľad na predpokladanú dopravnú situáciu v riešenom území počas popoludňajšej špičkovej hodiny. Statický pohľad však nemôže verne odzrkadliť aktuálny priebeh, preto vzhľadom na zvolenú simulačnú metódu môže byť relevantným spôsobom dokladovania očakávanej reality forma, z ktorej je zrejмый dynamický priebeh situácie.

Zo simulácie bolo vytvorené video vo formátoch *.avi a *.wmv, ktoré sú čitateľné bežnými dostupnými prehliadačmi (napr. Windows Media Player, Irfan View a pod). Toto video je nedeliteľnou súčasťou tejto dokumentácie. Pre úplnosť treba dodať, že pre účely kontroly použitých vstupných dát (najmä parametrov siete, riadenia, dopravných obmedzení, hodnôt prepravných vzťahov a pod.) subjektami disponujúcimi príslušným programovým vybavením (PTV VISSIM) je súčasťou dokumentácie i súbor so simuláciou v pôvodnom formáte jej vytvorenia *.inp vrátane sprievodných súborov *.sig pre načítanie atribútov riadenia dopravy (signálnych plánov križovatiek). Tieto sú uvedené na nasledujúcich obrázkoch č. 5-7.





8. - Podmienky realizovateľnosti zámeru

Na základe výsledkov dopravno-kapacitného posúdenia zámerov Twin City A1-variant, HG Šafárikovo nám., Twin City juh a Office Tower Čulenova možno preukázateľne uviesť, že tieto **zámery sú z dopravno-kapacitného hľadiska funkčné a bez výrazne negatívnych vplyvov na dopravnú situáciu na dotknutej komunikačnej sieti. Je preukázateľné, že upustenie od vybudovania samostatného vjazdu do podzemnej garáže TCA1 nemá žiaden vplyv na dopravnú situáciu na posudzovanej sieti, nakoľko tento je suplovaný alternatívou dostupnosti podzemnej garáže cez Továrenskú ul. a garáže zámeru TC napojené na túto komunikáciu.**

Zo spracovaného posúdenia je zrejmé, že oveľa väčší vplyv na dopravnú situáciu má aktualizácia prognózy novej dopravy generovanej zámerom TC spracovaná podľa aktualizovanej prílohy č. 1 Metodiky. Avšak ani tento vplyv nespôsobuje stavy neudržateľnej dopravnej situácie, preto nie je dôvod upravovať podmienky realizovateľnosti posudzovaných zámerov voči tým, ktoré boli definované v pôvodnej dokumentácii.