

III. FILOSOFIE ÚKOLU

Dokumentace bude jedním z podkladů pro zpracování nového územního plánu velkého územního celku Olomouckého kraje a současně jedním z podkladů pro návrh investiční strategie kraje. Z toho vyplývá, že se v řešené problematice rozvoje dopravní infrastruktury vzájemně prolínají a ovlivňují dvě základní oblasti.

- územně-plánovací fáze, která definuje a územně hájí uspořádání dopravní sítě
- realizační fáze, činnost související se zajištěním údržby, rekonstrukce a výstavby dopravní infrastruktury, tj. investiční strategie

Společným prvkem pro obě dvě oblasti je zařazení rozvojových záměrů do návrhu či výhledu, tj.předpoklad realizace v návrhovém horizontu, či po návrhovém horizontu. Jedná se o první „časové zařazení“ konkrétního dopravního záměru, které prováděno v ÚPD. Vzájemná vazba těchto dvou oblastí je dokladována prvním ze dvou schémat dokladovaných přílohou na následující straně.

V územně-plánovací oblasti byla v prvním kroku provedena inventarizace všech zpracovaných územních plánů VÚC a obcí s cílem získat celkový přehled o navrhovaných opatřeních. Mezi prvky koncepce rozvoje dopravní infrastruktury dle schválené ÚPD byly vytipovány dvě skupiny, u kterých nelze vyloučit dílčí změnu sledované koncepce (podmíněno změnou ÚPD):

- *problémové prvky* - prvky dopravní infrastruktury dle schválené ÚPD vyžadující podrobnější rozpracování, které může vyvolat změnu schválené ÚPD (např. vedení přeložky sil.II/449 v Uničově v okrese Olomouc)
- *rušené prvky* – náměty na zrušení prvků, které jsou sice obsahem schválené ÚPD, ale jsou navrhovány k vypuštění z ÚPD (např. návrh na zrušení přeložky sil.II/369 v Lázních Lipová v okrese Šumperk).

Kromě toho byly nad rámec stávající ÚPD navrženy náměty na *nová řešení* dopravní sítě, tj. nové prvky, které nejsou obsahem schválené ÚPD. Je třeba říci, že se jedná se o první

náměty, které vyžadují studijní rozpracování a jejich zapracování do ÚPD je možné pouze v rámci jejich změn. Jedná se o náměty (např. návrh přeložky sil.II/449 v Litovli v okrese Olomouc).

Návrh nových prvků byl prováděn uvážlivě s ohledem na komplikace a obtížnost prosazení liniových dopravních staveb do ÚPD a v maximální míře vychází ze schválených ÚP VÚC a návazných ÚP obcí. Zohledňuje hodnoty v území a respektuje plošné a liniové limity vymezených zákonem (ochranná pásma dopravních a inženýrských sítí, ochranná pásma ložisek nerostných surovin, vodních zdrojů, ochranná pásma vyplývající ze zákona o ochraně přírody aj.)

V realizační oblasti byly vyhodnoceny požadavky na rozvoj dopravní infrastruktury a byly zpracovány návrhy etapizace její výstavby. Návrh priorit byl zpracován ve dvou krocích. Prvním krokem bylo rozdělení do tří skupin - „Návrh I“, „Návrh II“ a „Výhled“. Následně byl pro skupinu „Návrh I“ zpracován návrh na zařazení do čtyř etap, prezentujících čtyři verze možného scénáře postupu dostavby silniční sítě.