

E. Vyhodnocení přínosu zásad územního rozvoje k naplnění priorit územního plánování stanovených v PÚR

E.I. Naplnění priorit

Vláda ČR dne 20.7.2009 na svém jednání schválila usnesením č. 929 návrh Politiky územního rozvoje ČR 2008 (celostátní nástroj územního plánování), který byl pořízen Ministerstvem pro místní rozvoj. V kapitole 2.2 Republikové priority je devatenáct článků. V následujícím textu je uvedeno vyhodnocení přínosu ZÚR k naplnění těchto priorit.

Články jsou očíslovány dle PÚR:

(14) Ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Zachovat ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice. Tato území mají značnou hodnotu, např. i jako turistické atraktivity. Jejich ochrana by měla být provázána s potřebami ekonomického a sociálního rozvoje v souladu s principy udržitelného rozvoje. Bránit upadání venkovské krajiny jako důsledku nedostatku lidských zásahů.

Vliv řešení ZÚR na stav a vývoj hodnot řešeného území je posouzen v kapitole D.IV. tohoto vyhodnocení.

Již v územně analytických podkladech kraje byly stanoveny hodnoty území, a to jak vyplývající ze zákonných předpisů, tak hodnoty zjištěné aktuálním průzkumem a rozbořem.

ZÚR Středočeského kraje všechny tyto hodnoty respektují, vytvářejí podmínky pro jejich zachování a rozvíjení. Jedná se o přírodní, kulturně historické i civilizační hodnoty (*viz kap. 4.6 Územní podmínky ochrany a rozvoje přírodních, kulturně historických a civilizačních hodnot v textu Odůvodnění ZÚR*).

Přírodní hodnoty byly v ZÚR kraje zohledněny jak při návrhu oblastí a os, tak i koridorů a ploch. Významně ovlivnily i návrh oblastí se shodným krajinným typem a cílových charakteristik krajiny (*viz kap. Cílové charakteristiky krajiny v textu Odůvodnění ZÚR*).

Pro ochranu a rozvoj kulturně historických hodnot kraje byly stanoveny zásady:

„při navazující výstavbě podřídít využití okolního území potřebám ochrany kulturně historických hodnot, podporovat rozvoj trvale udržitelného cestovního ruchu a doprovodných služeb (informační centra, infrastruktura veřejné dopravy apod.)“.

Také pro ochranu a rozvoj civilizačních hodnot kraje byly stanoveny zásady: *„podporovat trvale udržitelný rozvoj center sídelní struktury, podporovat obslužnost a veřejnou dopravu“.*

(15) Předcházet při změnách nebo vytváření urbánního prostředí prostorově sociální segregaci s negativními vlivy na sociální soudržnost obyvatel.

ZÚR nemají na tyto procesy přímý vliv. Vytvářením územně technických podmínek pro sociální rozvoj území je stanoven základní rámec i pro řešení těchto negativních jevů.

(16) Při stanovování způsobu využití území v územně plánovací dokumentaci dávat přednost komplexním řešením před uplatňováním jednostranných hledisek a požadavků, které ve svých důsledcích zhoršují stav i hodnoty území. Při řešení ochrany hodnot území je nezbytné zohledňovat také požadavky na zvyšování kvality života obyvatel a hospodářského rozvoje území. Vhodná řešení územního rozvoje je zapotřebí hledat ve spolupráci s obyvateli území i s jeho uživateli.

Při návrhu jednotlivých částí ZÚR byly zohledňovány důsledky pro všechny tři „pilíře“ udržitelného rozvoje území. Souhrnné vyhodnocení vyváženosti pilířů udržitelného rozvoje území je součástí tohoto vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území a je uvedeno v závěrečné kapitole F.

V ZÚR byla tato priorita promítnuta i do vymezení oblastí se shodným krajinným typem a při stanovování cílových charakteristik krajiny.

ZÚR Středočeského kraje stanovují takové podmínky pro využívání a rozvoj území, aby disproporce ve vyváženém rozvoji, zjištěné v RURÚ, byly postupně vyrovnávány (viz například specifické oblasti).

(17) Vytvářet v území podmínky k odstraňování důsledků náhlých hospodářských změn lokalizací zastavitelných ploch pro vytváření pracovních příležitostí, zejména v regionech strukturálně postižených a hospodářsky slabých a napomoci tak řešení problémů v těchto územích.

ZÚR vymezily specifické oblasti, které dlouhodobě vykazují depresi. Po obvodě kraje v některých případech tato území vytvářejí souvislé oblasti. Téměř vždy přesahují tyto oblasti i do území sousedních krajů.

Byly formulovány zásady pro udržitelný rozvoj těchto území. Cílem ZÚR je vytvoření předpokladů pro zachování struktury osídlení, nezbytné pro udržování kulturní krajiny a ochranu hodnot území. Podmínky pro lokalizaci zastavěných ploch budou promítnuty konkrétně až v úrovni územních plánů.

(18) Podporovat polycentrický rozvoj sídelní struktury. Vytvářet předpoklady pro posílení partnerství mezi městskými a venkovskými oblastmi a zlepšit tak jejich konkurenceschopnost.

Tématu rozvoje sídelní struktury věnují ZÚR velkou pozornost, protože fungující střediska osídlení hrají významnou roli jak v rozvojových oblastech a osách, tak i v oblastech specifických. Prostřednictvím navržené kategorizace center vytvářejí ZÚR podmínky pro rozvíjení polycentrické struktury osídlení kraje a posílení některých center pro rozvoj či zachování jejich obslužné funkce v území. ZÚR vytvářejí návrhem koridorů dopravy podmínky pro realizaci potřebných dopravních staveb sloužících pro zlepšení dopravní dostupnosti měst a regionů kraje.

(19) Vytvářet předpoklady pro polyfunkční využívání opuštěných areálů a ploch (tzv. brownfields průmyslového, zemědělského, vojenského a jiného původu). Hospodárně využívat zastavěné území (podpora přestaveb revitalizací a sanací území) a zajistit ochranu nezastavěného území (zejména zemědělské a lesní půdy) a zachování veřejné zeleně, včetně minimalizace její fragmentace. Cílem je účelné využívání a uspořádání

území úsporné v nárocích na veřejné rozpočty na dopravu a energie, které koordinací veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území omezuje negativní důsledky suburbanizace pro udržitelný rozvoj území.

Zásady územního rozvoje Středočeského kraje reagují na tuto prioritu v celém svém obsahu: Ve stanovení krajských priorit, v zásad stanovených pro osy a oblasti o pro oblasti se shodným krajinným typem i v upřesnění podmínek koncepce ochrany hodnot území. Například stanovují zásady pro usměrňování územního rozvoje:

„rozvoj ekonomických aktivit soustřeďovat do ploch s vazbou na železnici, silnice nadřazené sítě a na letiště, zejména na plochy brownfields; logistické a výrobní areály umísťovat tak, aby nezatěžovaly svými dopravními vazbami centrální a obytná území sídel; využívat možnosti transformace dřívějších výrobních a jiných areálů a dostavby ploch ve stávajících výrobních či komerčních zónách; ve vyšších centrech osídlení vytvářet podmínky pro integrovaný systém hromadné dopravy; v nižších a lokálních centrech zlepšit situaci v dopravním napojení a dopravní obsluze spádového území“.

(20) Rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat potřebná kompenzační opatření. S ohledem na to při územně plánovací činnosti, pokud je to možné a odůvodněné, respektovat veřejné zájmy např. ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí, zejména formou důsledné ochrany zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000, mokřadů, ochranných pásem vodních zdrojů, chráněné oblasti přirozené akumulace vod a nerostného bohatství, ochrany zemědělského a lesního půdního fondu. Vytvářet územní podmínky pro implementaci a respektování územních systémů ekologické stability a zvyšování a udržování ekologické stability a k zajištění ekologických funkcí krajiny i v ostatní volné krajině a pro ochranu krajinných prvků přírodního charakteru v zastavěných územích, zvyšování a udržování rozmanitosti venkovské krajiny. V rámci územně plánovací činnosti vytvářet podmínky pro ochranu krajinného rázu s ohledem na cílové charakteristiky a typy krajiny a vytvářet podmínky pro využití přírodních zdrojů.

Zásady územního rozvoje Středočeského kraje stanovily „*Opatření pro předcházení, snížení a kompenzaci možných vlivů na životní prostředí*“ (viz kapitola 4.3 Návrhu ZÚR).

Na základě doporučení SEA navrhuje ZÚR řadu společných prostorových a projektových opatření pro plochy a koridory dopravy a technické infrastruktury.

Co se týče územního systému ekologické stability ZÚR Středočeského kraje navrhuje systém regionálních i nadregionálních ÚSES jako veřejně prospěšná opatření. Vymezení je v souladu se Studií ÚSES Středočeského kraje – viz kapitola 7.7 návrhu ZÚR. V rámci projednání návrhu ZÚR s dotčenými orgány (s Českým báňským úřadem) bylo upřesněno vymezení prvků ÚSES ve vazbě na regionálně významná ložiska surovin.

Zásady územního rozvoje Středočeského kraje stanovují cílové charakteristiky krajiny ve vztahu k vymezeným oblastem krajinného typu. Oblasti krajinných typů a jejich cílové charakteristiky byly vymezeny zejména na podkladě krajských územně analytických podkladů, s využitím „Výkresu hodnot“. ZÚR vymezují krajiny sídelní, příměstské, rekreační, relativně vyvážené, přírodní, vodárenské, krajiny zvýšených hodnot, krajiny s komparativními předpoklady zemědělské produkce (krajiny polní, chmelařské, vinařské). K jednotlivým typům krajiny byly vedle cílových charakteristik stanoveny „základní zásady péče o krajinu při plánování změn v území a rozhodování o nich“ a „úkoly pro územní plánování“.

(21) Vymežit a chránit ve spolupráci s dotčenými obcemi před zastavěním pozemky nezbytné pro vytvoření souvislých ploch veřejně přístupné zeleně (zelené pásy) v rozvojových oblastech a v rozvojových osách a ve specifických oblastech, na jejichž území je krajina negativně poznamenána lidskou činností, s využitím její přirozené obnovy; cílem je zachování souvislých pásů nezastavěného území v bezprostředním okolí velkých měst, způsobilých pro nenáročné formy krátkodobé rekreace a dále pro vznik a rozvoj lesních porostů a zachování prostupnosti krajiny.

Kromě biokoridorů, prvků územního systému ekologické stability, jsou v návrhu řešení vyznačeny krajinářské vazby správního území hl. m. Prahy a jeho zázemí – **koridorové vazby v krajině**. Jedná se o koridory vyjadřující přírodní a rekreační vazby, tzv. „zelené klíny“ a jejich propojení. Charakteristický fenomén „**zelených klínů**“ a jejich příčného propojení spočívá v polyfunkčním charakteru koridoru a jeho veřejném charakteru. Dlouhodobá cílová charakteristika spočívá v zajištění zejména přírodních, ekologických, vodohospodářských a rekreačních vazeb správního území hl.m. Prahy a jeho zázemí. Koridory jsou v návrhu ZÚR vyznačeny jejich osou – osa by měla být promítnuta v ÚPD dotčených obcí do pásu, vyjádřeného plochou s rozdílným způsobem využití typu - plochy smíšené v nezastavěném území. Pokud osu představuje vodoteč, měla by být dle možnosti v těžišti pásu. Minimální šířka pásu by kromě odůvodněných případů neměla klesnout pod 100 m.

(22) Vytvářet podmínky pro rozvoj a využití předpokladů území pro různé formy cestovního ruchu (např. cykloturistika, agroturistika, poznávací turistika), při zachování a rozvoji hodnot území. Podporovat propojení míst, atraktivních z hlediska cestovního ruchu, turistickými cestami, které umožňují celoroční využití pro různé formy turistiky (např. pěší, cyklo, lyžařská, hipo).

Tato problematika je řešena Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje v několika rovinách:

- v prioritách územního plánování kraje (priorita 07 c),
- v zásadách pro oblasti a osy (jak v oblastech a osách rozvojových – například v OB1 – v rozvojové oblasti celorepublikového významu, kde je zvýšený tlak na rekreační využívání území, které je také rekreačním zázemím hlavního města Prahy, tak i ve specifických oblastech, kde je cestovní ruch podporován jako jeden z potenciálů rozvoje těchto území),
- v rámci návrhu cílových charakteristik krajiny byla řešena i problematika rekreace a cestovního ruchu; rekreační využívání je zohledněno zejména v krajinných typech rekreačních a příměstských,
- ZÚR se zabývají také cyklistickou dopravou v souladu s Generelem cyklotras a cyklostezek Středočeského kraje (CityPlan 2007/2008).

(23) Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny. Při umístění dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umístit tato zařízení souběžně. Nepřípustné je vytváření nových úzkých hrdel na trasách dálnic, rychlostních silnic a kapacitních silnic; jejich trasy, jsou-li součástí transevropské silniční sítě, volit tak, aby byly v dostatečném odstupu od obytné zástavby hlavních center osídlení.

Zlepšování dostupnosti, zejména středisek osídlení, je jedním z hlavních cílů ZÚR. Při návrhu dopravní obslužnosti i technické infrastruktury bylo dbáno na omezení nové fragmentace krajiny. Pokud to bylo technicky možné, byly trasy umísťovány do společných koridorů. ZÚR stanovily „Opatření pro předcházení, snížení a kompenzaci možných vlivů na životní prostředí“, které jsou zaměřeny zejména na koridory pro navrhovanou dopravní a technickou infrastrukturu.

(24) Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os. Možnosti nové výstavby posuzovat vždy s ohledem na to, jaké vyvolá nároky na změny veřejné dopravní infrastruktury a veřejné dopravy. Vytvářet podmínky pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochrany a bezpečnosti obyvatelstva a zlepšování jeho ochrany před hlukem a emisemi, s ohledem na to vytvářet v území podmínky pro environmentálně šetrné formy dopravy (např. železniční, cyklistickou).

Rozšiřování sítě veřejné hromadné dopravy šetrné k životnímu prostředí je zásadou stanovenou v ZÚR zejména pro rozvojové oblasti a osy. Pro rozvoj bydlení v těchto oblastech je stanovena zásada orientovat je do lokalit s možností kvalitní hromadné dopravy, zejména kolejové a s vazbou na sídla s odpovídající sociální infrastrukturou. Další zásadou je vytvářet podmínky pro integrovaný systém hromadné dopravy. ZÚR se zabývají také cyklistikou, kterou chápou jako významnou součást infrastruktury pro rozvoj turistiky, ale i jako dopravní prostředek šetrný k životnímu prostředí.

(25) Vytvářet podmínky pro preventivní ochranu území a obyvatelstva před potenciálními riziky a přírodními katastrofami v území (záplavy, sesuvy půdy, eroze atd.) s cílem minimalizovat rozsah případných škod. Zejména zajistit územní ochranu ploch potřebných pro umístění staveb a opatření na ochranu před povodněmi a pro vymezení území určených k řízeným rozlivům povodní. Vytvářet podmínky pro zvýšení přirozené retence srážkových vod v území s ohledem na strukturu osídlení a kulturní krajinu jako alternativy k umělé akumulaci vod. V zastavěných územích a zastavitelných plochách vytvářet podmínky pro zadržování, vsakování i využívání dešťových vod jako zdroje vody a s cílem zmírňování účinků povodní.

Z hlediska rozvoje technické infrastruktury jsou významné přínosy ZÚR ke splnění cíle minimalizovat rizika v případě havárií a jiných mimořádných událostí (např. terorismus) ve zdvojení zdrojů a přenosových tras v energetice tak, jak je to již zajištěno u vícezdrojového zásobování Prahy pitnou vodou.

Významné pro omezení rizik hrožících v případě klimatických změn je zapracování lokalit vhodných pro akumulaci povrchových vod jako územních rezerv.

Pro ochranu území ohrožených povodněmi navrhuje ZÚR jedenáct protipovodňových opatření. Další preventivní opatření budou navrhována v územních plánech. Kromě návrhu konkrétních protipovodňových opatření ZÚR stanovují obecné zásady péče o krajinu při plánování změn v území a rozhodování o nich. Mezi těmito zásadami je i požadavek „rozvíjet retenční schopnost krajiny“. V rámci zobrazení limitů obsahuje koordinační výkres ZÚR záplavové čáry Q100, které hrají roli při prevenci ohrožení hodnot území povodněmi.

(26) Vymezovat zastavitelné plochy v záplavových územích a umísťovat do nich veřejnou infrastrukturu jen ve zcela výjimečných a zvlášt' odůvodněných případech. Vymezovat a chránit zastavitelné plochy pro přemísťení zástavby z území s vysokou mírou rizika vzniku povodňových škod.

Priorita se týká zejména územních plánů obcí. V ZÚR jsou tyto požadavky stanoveny obecně.

(27) Vytvářet podmínky pro koordinované umísťování veřejné infrastruktury v území a její rozvoj a tím podporovat její účelné využívání v rámci sídelní struktury. Vytvářet rovněž podmínky pro zkvalitnění dopravní dostupnosti obcí (měst), které jsou přirozenými regionálními centry v území tak, aby se díky možnostem, poloze i infrastruktuře těchto obcí zlepšovaly i podmínky pro rozvoj okolních obcí ve venkovských oblastech a v oblastech se specifickými geografickými podmínkami. Při územně plánovací činnosti stanovovat podmínky pro vytvoření výkonné sítě osobní i nákladní železniční, silniční, vodní a letecké dopravy, včetně sítě regionálních letišť, efektivní dopravní sítě pro spojení městských oblastí s venkovskými oblastmi, stejně jako řešení přeshraniční dopravy, protože mobilita a dostupnost jsou klíčovými předpoklady hospodářského rozvoje ve všech regionech.

Tato problematika je řešena Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje v několika rovinách:

- v prioritách územního plánování kraje (priorita 07 g),
„vytvářet podmínky pro stabilizaci a vyvážený rozvoj hospodářských činností na území kraje zvláště ve vymezených rozvojových oblastech a vymezených rozvojových osách. Přitom se soustředit zejména na rozvíjení systémů dopravní obsluhy a technické vybavenosti, soustav zásobování energiemi a vodou a na využití surovinových zdrojů pro výstavbu, s cílem zabezpečit podmínky pro hospodářský rozvoj vybraných území kraje a pro stabilizaci hospodářských činností v ostatním území kraje.
- v zásadách pro oblasti a osy (jak v oblastech a osách, tak i ve specifických oblastech),
- v zásadách pro centra osídlení,
- v úkolech pro územní plánování směřovaných na úroveň obcí.

(28) Pro zajištění kvality života obyvatel zohledňovat nároky dalšího vývoje území, požadovat jeho řešení ve všech potřebných dlouhodobých souvislostech, včetně nároků na veřejnou infrastrukturu. Návrh a ochranu kvalitních městských prostorů a veřejné infrastruktury je nutné řešit ve spolupráci veřejného i soukromého sektoru s veřejností.

Priorita se týká zejména územních plánů obcí. V ZÚR jsou tyto požadavky stanoveny obecně – viz například priorita pro územní plánování kraje 07 a).

(29) Zvláštní pozornost věnovat návaznosti různých druhů dopravy. S ohledem na to vymezovat plochy a koridory nezbytné pro efektivní městskou hromadnou dopravu umožňující účelné propojení ploch bydlení, ploch rekreace, občanského vybavení, veřejných prostranství, výroby a dalších ploch, s požadavky na kvalitní životní prostředí. Vytvářet tak podmínky pro rozvoj účinného a dostupného systému, který bude poskytovat obyvatelům rovné možnosti mobility a dosažitelnosti v území. S ohledem na to vytvářet podmínky pro vybudování a užívání vhodné sítě pěších a cyklistických cest.

Priorita se týká zejména územních plánů obcí. V ZÚR jsou tyto požadavky stanoveny obecně. Konkrétně lze zmínit návrhy hromadné dopravy směřující do příměstského prostoru Prahy (MetroBus, či zkapacitnění příměstské kolejové dopravy po uvolnění regionálních tratí od tranzitní dopravy, sledování systémů P+R a B+R). Naopak ve specifických oblastech je kladem důraz na zachování nezbytného rozsahu hromadné dopravy zejména směrem do center osídlení.

(30) Úroveň technické infrastruktury, zejména dodávku vody a zpracování odpadních vod je nutno koncipovat tak, aby splňovala požadavky na vysokou kvalitu života v současnosti i v budoucnosti.

Tuto problematiku řeší ZÚR standardně, doplnění nadobecních vodovodních systémů je zařazeno mezi veřejně prospěšné stavby.

(31) Vytvářet územní podmínky pro rozvoj decentralizované, efektivní a bezpečné výroby energie z obnovitelných zdrojů, šetrné k životnímu prostředí, s cílem minimalizace jejich negativních vlivů a rizik při respektování přednosti zajištění bezpečného zásobování území energiemi.

Priorita se týká zejména územních plánů obcí. V ZÚR jsou tyto požadavky stanoveny obecně. Konkrétně jsou z hlediska rozvoje technické infrastruktury je významné např. zdvojování zdrojů a přenosových tras v energetice.

(32) Při stanovování urbanistické koncepce posoudit kvalitu bytového fondu ve znevýhodněných městských částech a v souladu s požadavky na kvalitní městské struktury, zdravé prostředí a účinnou infrastrukturu věnovat pozornost vymezení ploch přestavby.

Priorita se týká zejména územních plánů obcí. V ZÚR jsou tyto požadavky stanoveny obecně.

E.II. Přínos ZÚR Středočeského kraje ke zlepšení integrace ČR do středoevropského prostoru

Středočeský kraj s centrem nadnárodního významu Prahou je součástí širšího středoevropského prostoru. Právě v centru kraje se setkávají a protínají významné dopravní trasy silniční a železniční, na hranici s Prahou leží nejvýznamnější republikové letiště Praha – Ruzyně.

ZÚR vytvářejí návrhem koridorů dopravy a technické infrastruktury podmínky pro realizaci potřebných dopravních staveb sloužících pro mezinárodní a republikové vazby.

Silniční doprava

Záměry na silniční síti jsou v souladu s PÚR 2008.

ZÚR respektují a zpřesňují nejvýznamnější koridory mezinárodního významu. V návrhu jsou dosud chybějící či nevyhovující součásti těchto koridorů, které leží na území kraje:

D3 (na území kraje Praha – Mezno, dále směr Tábor – České Budějovice),
SOKP (silniční okruh kolem Prahy, významná část i na území kraje Praha),
R6 (na území kraje Nové Strašecí – Koleč, dále směr Karlovy Vary).

Další chybějící plnohodnotné součásti koridorů republikového významu:

R4 (na území kraje Dubenec – Zalužany, dále směr Strakonice),

R7 (na území kraje Slaný – Hořešovice, dále směr Chomutov),

S5 (silnice I/35 Jičín – Turnov/Mnichovo Hradiště) - v současné době vede trasa I/35 mimo území Středočeského kraje koridorem po severovýchodním obvodu jižní části CHKO Český ráj. Trasa je vedena v kontaktu s CHKO v údolí řeky Libuňky a souběžně se stávající železniční tratí 041 Děčín – Turnov. Na základě PÚR 2008 je na území Středočeského kraje jako územní rezerva sledována jedna z variant řešení této trasy, která využívá koridor silnice I/16 a II/268 (Horní Bousov – Mnichovo Hradiště). Koridor územní rezervy kapacitní silnice S5 vychází ze Studie proveditelnosti a účelnosti pro trasu R35 Turnov – Jičín, zpracované společností Valbek, s. r. o.

Železniční doprava

Také záměry PÚR 2008 sledované v železniční dopravě ZÚR respektují a upřesňují.

Jedná se o: VR1 – vysokorychlostní trať do směrů Ústí nad Labem, Plzeň, Brno.

ZÚR tyto koridory zpřesňují, výstupní úseky z Prahy sledují jako veřejně prospěšné stavby, další úseky pak jako územní rezervy. Vysokorychlostní železniční spojení je nadnárodní koncepce, nelze je zejména na malém území ČR uvažovat jako izolovaný systém. Středoevropské koridory vysokorychlostního typu budované v sousedních zemích (SRN, Rakousko) vedou v hlavních osách středoevropského osídlení, tj. mimo území ČR. Napojení hl. m. Prahy na tyto koridory je nejvhodnější přes Drážďany a Regensburg.

Železniční tratě dle dohody AGC

(Evropská dohoda o mezinárodních železničních magistrálách):

C-E 551 Praha – České Budějovice – hranice ČR – (Linz),
C-E 61 Děčín – Lysá n. L. – Kolín – Havlíčkův Brod – Brno,
C-E 40a (Nurnberg-) hranice SRN/ČR – Cheb – Plzeň – Praha.

ZÚR tyto koridory zpřesňují. Významné zlepšení parametrů (modernizace vč. novostaveb) je na trati Praha – České Budějovice.

KD1 - železniční trať pro kombinovanou dopravu dle dohody AGTC (Evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované přepravy a souvisejících objektech): Praha – Liberec. ZÚR tuto trať uvažují nikoliv ve stávajícím vedení přes Neratovice / Všetaty, ale v koridoru Praha – Lysá n. L. – Milovice – Mladá Boleslav.

Vodní doprava

PÚR sleduje koridory vodní dopravy mezinárodního významu:

VD1 Labe (Pardubice – hranice ČR),

VD2 Dolní Vltava (Mělník – Praha – Třebenice)

Jedná se o stávající plavební úseky, které ZÚR přebírají.

VD5 Střední Vltava

ZÚR v souladu s PÚR navrhuje doplnění chybějících plavebních objektů – lodních zdvihadel na přehradních nádržích Slapy a Orlík (význam bude rekreační).

Letecká doprava

PÚR 2008 stanovuje v čl. 131 úkol rozšíření letiště Praha – Ruzyně - vybudování nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (VPD), které částečně zasahuje do území Středočeského kraje. ZÚR zpřesňují rozvoj Letiště Praha Ruzyně, který se projeví částečně na území Středočeského kraje rozšířením dráhového systému (nová paralelní dráha a prodloužení stávající dráhy západním směrem - plocha pro veřejně prospěšnou stavbu D300). ZÚR reflektují úkol pro územní plánování stanovený pod písm. b) čl. 131 PÚR 2008 návrhem přímého napojení na systém příměstské železniční dopravy, umožňující spojení jak s centrem hl. m. Prahy, tak i s největším středočeským městem Kladnem (VPS D208 a D209). ZÚR dále navrhuje dostavbu silničního okruhu kolem Prahy (severozápadní segment) a přestavbu navazujícího úseku rychlostní silnice R7, na kterou je areál letiště napojen.

Transevropské multimodální koridory sledované v PÚR

Využívají stávající či k modernizaci navrhované tzv. koridorové tratě ve směrech na Ústí n. L., Jihlavu a Plzeň a stávající dálnice ve směrech na Ústí n. L., Jihlavu a Plzeň.

Nově je navrhován koridor M1 Praha – České Budějovice zahrnující novou dálnici D3, modernizovanou železniční trať č. 220 (na parametry AGC). Doplnující význam (zejména pro rekreační dopravu v území Středního Povltaví) má Vltavská vodní cesta.

Plochy a koridory technické infrastruktury

Za strategicky nejvýznamnější lze pokládat zkapacitnění ropovodu Družba (v PÚR označení DV1) a ropovodu IKL Ingolstadt – Kralupy nad Vltavou – Litvínov (v PÚR označení DV2). Oba tyto záměry jsou do ZÚR zapracovány.

Také další záměry - elektrorozvodné – propojení rozvoden Výškov – Čechy Střed a Výškov – Řeporyje vedeními VVN 400kV (v PÚR označení E10) a plynárenské - VVTL plynovod DN500 PN63 (v PÚR označení P8) Drahelčice – Háje ZÚR Středočeského kraje obsahují.