

1. VYHODNOCENÍ KOORDINACE VYUŽÍVÁNÍ ÚZEMÍ Z HLEDISKA ŠIRŠÍCH VZTAHŮ

1.1. KOORDINACE S ÚPD SOUSEDNÍCH KRAJŮ

Rozvoj Středočeského kraje je koordinován z hlediska širších vztahů se sousedními kraji: Prahou, Jihočeským, Plzeňským, Ústeckým, Libereckým, Královéhradeckým, Pardubickým a Vysočinou.

V současné době mají ze sousedních krajů Zásady územního rozvoje vydány všechny s výjimkou Libereckého.

Z hlediska návazností koridorů nadřazených systémů, ÚSES a rozvojových os nejsou problémy v jejich návaznosti. V případě specifických oblastí krajského významu jsou dosud částečně odlišné přístupy k jejich vymezení.

1.2. SOULAD NÁVRHU ZÚR S PÚR 2008

Návrh ZÚR pro společné jednání byl zpracován v prosinci 2008, tzn. v souladu s PÚR 2006 (schválena vládou ČR 17. 5. 2006). V průběhu roku 2009 byla Ministerstvem pro místní rozvoj pořízena PÚR 2008, (schválena vládou ČR 20. 7. 2009). Na společném jednání a projednání vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území byly na tuto skutečnost dotčené orgány a sousední kraje upozorněny. Tento návrh ZÚR upravený a posouzený (podle § 39 odst. 1 stavebního zákona) již plně reflektuje schválenou PÚR 2008, tzn. že:

- a) specifická oblast republikového významu SOB 3 Rakovnicko - Kralovicko - Podbořansko (viz PÚR 2006) je vymezena jako specifická oblast krajského významu SOBk8 Jesenicko - Čistecsko,
- b) je doplněna územní rezerva pro jižní variantu kapacitní silnice R35 (v PÚR 2008 čl. 114 – S5) (v grafické části s označením D521).

1.2.1 REPUBLIKOVÉ PRIORITY ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ PRO ZAJIŠTĚNÍ UDRŽITELNÉHO ROZVOJE ÚZEMÍ

PÚR 2008 definuje tyto priority v člancích 14 – 32. Některé z nich jsou směřovány na úroveň nižší, resp. podrobnější než přísluší stanovenému obsahu ZÚR (např. čl. 17 či 19). Návrh ZÚR na základě jednotlivých článků PÚR 2008 stanovil priority pro územní plánování na krajské úrovni (viz čl. 01 – 09) a dále republikové priority reflektoval svými jednotlivými řešeními. Rovněž u každé rozvojové i specifické oblasti a rozvojové osy (ať již republikového nebo krajského významu) byly stanoveny zásady pro usměrňování územního rozvoje, zásady rozhodování o změnách v území a úkoly pro územní plánování, tzn., že byl reflektován čl. 39 PÚR 2008.

1.2.2 ROZVOJOVÁ OBLAST A ROZVOJOVÉ OSY

Rozvojová oblast OB1 Praha

a) PÚR 2008 vymezuje rozvojovou oblast **OB1 Praha**, která mimo území hl. m. Prahy zahrnuje rozsáhlé území Středočeského kraje. ZÚR vymezení rozvojové oblasti OB1 zpřesňuje. Zahrnují ze sledovaných SO ORP území, která se vyznačují významným rozvojovým potenciálem.

Mimo v PÚR 2008 uvažovaných SO ORP sledují ZÚR rozšíření ve dvou případech.

- První se týká prostoru Kladenska, kde do rozvojové oblasti jsou zařazována dvě města ležící bezprostředně za hranicemi SO ORP Kladno – Nové Strašecí a Smečno. Tato města leží v bezprostřední blízkosti významných radiál R6 a R7.

- Druhý se týká dvou měst Týnec n. Sáz. a Čerčan (a jejich okolí), které jsou součástí SO ORP Benešov. Severně těchto měst došlo v úpravě hranic z původního zařazení z okresu Praha-východ do okresu Benešov.

Území severně Sázavy s velmi dobrou dostupností hl. m. Prahy tratí Praha – Benešov a silnicí I/3 je integrální součástí Pražského metropolitního regionu.

b) PÚR 2008 vymezuje rozvojové osy:

OS1 Praha – Beroun - Plzeň,

OS2 Praha – Kralupy nad Vltavou - Ústí n. L.,

OS3 Praha – Mladá Boleslav - Liberec,

OS4 Praha – Poděbrady/Kolín - Hradec Králové/Pardubice (- Wrocław),

OS5 Praha – Kolín – Jihlava (- Brno),

OS6 Praha – Benešov - České Budějovice.

ZÚR vymezení těchto os zpřesňují. Rozvojovou osu OS4 sledují ve dvou koridorech pro vazby v severním směru - Poděbrady - Hradec Králové – Trutnov, jižním pro vazby ve směru Kolín - Pardubice v návaznosti na osu OS8 Pardubice – Olomouc.

Důvodem je nízký rozvojový potenciál území mezi dálnicí D11 a Labem i ochrana přírodních hodnot tohoto území.

V území mezi rozvojovou oblastí Praha a rozvojovou oblastí Střední Polabí jsou osy OS4 a OS5 vedeny v jednom koridoru.

Dopravní páteří severní části osy OS4 je dálnice D11 a železniční trať Praha – Nymburk – Velký Osek – Hradec Králové.

Dopravní páteří jižní části osy OS4 je železniční trať (tranzitní koridor) Praha – Kolín – Pardubice a silnice I/12 Praha – Kolín, která je v úseku (SOKP) Běchovice – Český Brod vedena v novém kapacitním koridoru, obchvat Kolína na silnici I/38 (před dokončením) a dále nová trasa silnice I/2 Hlízov – Záboří nad Labem – Pardubice.

1.2.3. SPECIFICKÉ OBLASTI

PÚR 2006 vymezovala specifickou oblast **SOB3 Rakovnicko – Kralovicko – Podbořansko**. Jedná se o nejrozsáhlejší vnitřní periferii na území ČR zasahující do krajů Středočeského, Plzeňského, Karlovarského (Žluticko) a Ústeckého. V PÚR 2008 byla tato oblast vypuštěna. Na území Středočeského kraje je sledována jako specifická oblast krajského významu Jesenicko-Čistecsko.

1.2.4. PLOCHY A KORIDORY DOPRAVY

V silniční dopravě

Záměry na silniční síti jsou v souladu s PÚR 2008. ZÚR respektují a zpřesňují koridory:

mezinárodního významu, a to:

a) dálnice D3 Praha – Mezno (- Tábor – České Budějovice),

b) rychlostních silnic:

- R1 silniční okruh kolem Prahy (SOKP) – chybějící úseky, významná část je na území kraje Praha

- R6 Nové Strašecí – Kolečov (- Karlovy Vary)

republikového významu, a to:

c) rychlostních a kapacitních silnic:

- R4 Dubenec – Zalužany (- Strakonice/Písek)

- R7 Slaný – Hořešovice (- Louny – Chomutov)

- S5 (dle PÚR 2008) kapacitní silnice R35 v úseku R10/R35 (Mnichovo Hradiště – Rádelský Mlýn) – Úlibice; ZÚR přebírají jižní variantu tohoto úseku jako územní rezervu s označením D521

- silnice I/38 Mladá Boleslav – Nymburk – Kolín – Kutná Hora – Čáslav

V železniční dopravě

PÚR 2008 sleduje na území Středočeského kraje následující koridory a ZÚR tyto koridory zpřesňují:

a) VR1 – vysokorychlostní tratě (výstupní úseky z Prahy ZÚR sledují jako VPS, další úseky pak jako územní rezervy):

- na Ústí nad Labem (VPS úsek Praha – hranice kraje),
- na Plzeň (VPS úsek Praha – Beroun),
- na Brno (VPS úsek Praha – Poříčany).

b) železniční tratě dle dohody AGC:

- E55 Praha – České Budějovice (značené v PÚR C-E 551a),
- E61 Děčín – Lysá n. L. – Kolín – Havlíčkův Brod – Brno (značené v PÚR C-E 61).

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

c) železniční trať pro kombinovanou dopravu dle dohody AGTC (značenou KD1):

- Praha – Liberec

ZÚR tuto trať uvažují nikoliv ve stávajícím vedení přes Neratovice / Všetaty, ale v koridoru Praha – Lysá n. L. – Milovice – Mladá Boleslav. Toto řešení předpokládá lokální přestavbu v prostoru Mstětic a Čelákovic, výstavbu nové trati Lysá n. L. – Milovice – Čachovice a zdvoukolejnění navazujícího úseku Čachovice – Mladá Boleslav. Předpokládá se též následná přestavba úseku Mladá Boleslav – Turnov.

Tato trať má mimořádný význam zejména pro příměstské spojení Milovice – Praha a pro meziregionální spojení Praha - Mladá Boleslav.

Ve vodní dopravě

PÚR 2008 sleduje následující vodní cesty, které ZÚR přebírají:

- VD1 Labe (Pardubice – hranice ČR),
- VD2 Dolní Vltava (Mělník – Praha – Třeбенice)
- VD5 Střední Vltava

ZÚR v souladu s PÚR navrhuje doplnění chybějících plavebních objektů (lodních zdvihadel) přehradních nádrží Slapy a Orlík.

V letecké dopravě

PÚR 2008 vymezuje v čl. 131 úkol vybudování nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (VPD) Letiště Praha Ruzyně. S ohledem na úkol pro územní plánování stanovený pod písm. a) v tomto čl. zní čl. 132 ZÚR: „ZÚR zpřesňují rozvoj Letiště Praha Ruzyně, který se projeví částečně na území Středočeského kraje rozšířením dráhového systému (paralelní vzletová a přistávací dráha – plocha pro veřejně prospěšnou stavbu D300) a zvětšením území, kde se projeví vliv hluku z letecké dopravy. Rozvoj obce Jeneč a města Hostivice navrhovat tak, aby nové plochy pro bydlení, školství a zdravotnictví nebyly vymezovány směrem k letovému koridoru (ose paralelní dráhy).“ ZÚR reflektují úkol pro územní plánování stanovený pod písm. b) čl. 131 PÚR 2008 navržením 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

PÚR 2008 sleduje koridor Praha - České Budějovice - hranice ČR/Rakousko (- Linz). V ZÚR je navrhován multimodální koridor M1 Praha – České Budějovice zahrnující koridor dálnice D3, koridor modernizované železniční tratě č. 220 (na parametry AGC) a Vltavskou vodní cestu.

ZÚR problematiku neřeší, jedná se o organizační opatření na silničních a železničních koridorech. Vltavská vodní cesta jižně hl. m. Prahy bude sloužit především obsluze rekreačního území Středního Povltaví, její význam pro nákladní dopravu je omezený.

1.2.5. PLOCHY A KORIDORY TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

Elektroenergetika

PÚR 2008 sleduje koridory elektrického vedení VVN 400 kV (E10)

- v propojení rozvoden Výškov Čechy střed
Výškov – Řeporyje

ZÚR tyto záměry zpřesňují.

Plynárenství

PÚR 2008 sleduje koridor VVTL plynovodu DN500 PN63 (P8) Drahelčice – Háje

ZÚR tento koridor zpřesňují.

Dálkovody

PÚR 2008 sleduje koridory ropovodů:

- DV1 – zkapacitnění ropovodu Družba
- DV2 – zkapacitnění ropovodu IKL včetně napojení na CTR Nelahozeves.

ZÚR tyto záměry reflektují, jedná se o položení dalšího potrubí ve stávající trase.

PÚR 2008 sleduje koridor produktovodu DV4 Kolín – Potěhy.

ZÚR tento záměr přejímají, jedná se o potrubí vedené v souběhu se stávajícím ropovodem.

Vodní hospodářství

PÚR 2008 sleduje následující 2 úkoly, na které ZÚR reagují:

- a) vymezit plochy morfologicky, geologicky a hydrologicky vhodné pro akumulaci povrchových vod (LAPV). Ministerstvo zemědělství poskytlo podklady z vypracovaného „Generelu území chráněných pro akumulaci povrchových vod“. V rámci projednávání ZÚR Středočeského kraje bylo dohodnuto, že všechny LAPV (v počtu 10) budou převzaty do návrhu ZÚR v kategorii „územní rezerva“,
- b) vymezit plochy a koridory vhodné pro provozně samostatné soubory staveb a zařízení vodovodů a kanalizací pro veřejnou potřebu. Návrh ZÚR reflektoval prověření schválených ÚP VÚC na území Středočeského kraje (dle § 187 odst. 2) a vymezil 7 veřejně prospěšných staveb splňujících daná kritéria.

1.2.6. DALŠÍ ÚKOLY PRO ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ

PÚR 2008 v části 7. „Další úkoly pro územní plánování“:

1. uvádí území vykazující relativně zvýšené požadavky na změny v území: pás Praha – Louny – Chomutov – hranice ČR/Německo. V návrhu ZÚR je v souladu s požadavkem PÚR 2008 vymezena krajská rozvojová osa OSk1 Praha – Slaný – Chomutov,

2. uvádí následující území ve Středočeském kraji vyznačující se vyšší mírou problémů z hlediska udržitelného rozvoje s úkolem vymezit je jako **nadmístní specifické oblasti**:

- a) Rokycansko - Berounsko (ve Středočeském kraji části ORP Beroun a Hořovice) – na území Středočeského kraje není specifická oblast vymezena, neboť pro to nejsou objektivní důvody. Část obcí na hranici Středočeského kraje s Plzeňským je zařazena pro své vlastnosti do republikové rozvojové osy OS1 Praha – Beroun – Plzeň. Ty obce, které toto zařazení postrádají, jsou však velikostně střední, poměrně stabilní s předpoklady rozvoje. Jsou navázány (či leží v blízkosti) na republikové dopravní koridory dálnici D5 a I. tranzitní železniční koridor. V neposlední řadě jsou zázemím středisek osídlení Hořovice, Komárov a Žebrák. Ze zpracovaných ÚAP kraje - hlavně z rozboru udržitelného rozvoje území Středočeského kraje (projednaného v Zastupitelstvu Středočeského kraje dne 10. 9. 2008) - se na jejich území neprojeví výraznější problémy z hlediska vyváženosti třech pilířů. I v hodnocení jednotlivých pilířů je území Hořovicka a Berounska specifikováno jako neutrální či dobré (v pětistupňové kategorizaci). Ve schválených ZÚR Plzeňského kraje je vymezena specifická oblast nadmístního významu SON3 Radnicko bez obce Líšná, tzn., že by při vymezení specifické oblasti nadmístní-

ho či krajského významu v ZÚR Středočeského kraje nebyla zajištěna návaznost na Plzeňský kraj. SON3 Radnicko naopak logicky navazuje na specifickou oblast krajského významu vymezenou na území Středočeského kraje SOBk8 Jesenicko - Čistecsko.

- h) Příbramsko - Písecko – navržena specifická oblast SOBk2 Klučenicko - Petrovicko,
- n) Rakovnicko - Kralovicko - Podbořansko – navržena specifická oblast SOBk8 Jesenicko - Čistecsko,
- p) Jičínsko - Poděbradsko – navržena specifická oblast SOBk6 Kněžicko - Rožďalovicko,
- q) Brdy – navržena specifická oblast SOBk1 Brdy - Rožmitálsko.

1.3. POSOUZENÍ STŘEDOČESKÉHO KRAJE V SYSTÉMU OSÍDLENÍ ČR

Středočeský kraj je svou rozlohou 11 016 km² největším krajem ČR.

Počtem obyvatel 1 264 478 k 1. 1. 2011 je na prvním místě před Prahou (1 257 151 obyv.) a krajem Moravskoslezským (1 243 220 obyv.).

Přestože kraj zaznamenává největší přírůstky obyvatel, je jeho hustota zalidnění 114,8 obyv./ km² nižší než průměr ČR (133,0 obyv./km²).

V období 1991 – 2011 (1. 1.) přibýlo v kraji cca 151,6 tis. obyvatel, z toho cca 46,7 tis. v okrese Praha-západ a 44,5 v okrese Praha-východ. Počet obyvatel v Praze se ve stejném období zvýšil o 93,0 tis. obyv. Souhrnně došlo ve středočeském prostoru k nárůstu o 194,6 tis. obyv., zatímco celá ČR zaznamenala nárůst 230,6 tis. obyv. Na nárůstu počtu obyvatel ČR se středočeský prostor podílel 84,4 %.

Specifikem kraje je, že uprostřed jeho území leží hl. m. Praha, které je samostatným krajem. Makroregionální působení Prahy zahrnuje v podstatě celé území Středočeského kraje, resp. jej přesahuje.

V roce 2008 kraj Praha vytvářel 25,3 % a Středočeský kraj 10,7 % HDP ČR. Ve středočeském prostoru to celkem bylo 36 % HDP ČR. Podíl na obyvatelstvu ČR Prahy a Středočeského kraje je shodný - 11,8 %, dohromady 23,6 %.

V rámci prací na územní prognóze Pražského regionu byla v r. 1995 zpracována prognóza vývoje obyvatel k r. 2015 pro města a vybrané obce v tomto území.

	počet obyvatel			
	1 991 stav	2 001 stav	2 015 prognóza	2 011 stav
Beroun	18 005	17 459	19 000	18 794
Králův Dvůr	5 391	5 562	5 700	7 036
Kladno	71 753	71 132	74 000	70 665
Slaný, Studeněves	15 586	15 540	17 300	15 526
Stochov	5 425	5 397	5 200	5 864
Český Brod	7 031	6 670	8 000	6 822
Mělník	19 625	19 271	20 500	19 225
Kralupy nad Vltavou	17 934	17 506	19 000	18 868
Neratovice, Libiš	17 404	18 087	18 700	16 414
Říčany	10 650	10 876	15 000	13 826
Brandýs n.L.-St. Boleslav, Zápy	16 195	15 894	17 000	17 312
Úvaly	4 604	4 690	5 500	5 937
Čelákovice	10 295	10 031	11 500	11 611
Mnichovice, Strančice, Všestary	3 786	3 725	5 000	5 680
Klecany, Zdiby	2 895	3 087	4 500	5 192
Černošice	4 351	4 631	6 000	6 306
Řevnice, Lety	3 609	3 733	5 500	4 322
Roztoky	5 756	5 733	7 000	7 669
Jesenice, Vestec	2 127	3 249	6 000	8 792
Průhonice, Čestlice	1 994	2 353	5 000	3 147
Hostivice	4 021	4 586	6 000	7 436
Mníšek pod Brdy	3 957	4 082	5 000	4 561

Uvažovaný rozvoj byl v r. 2011:

naplněn u měst/obcí:

Beroun, Kralupy n. Vlt., Brandýs n. L.- St. Boleslav, Čelákovice, Černošice

překročen u měst/obcí, resp. v prostoru (zvýrazněno):

Králův Dvůr, Stochov, Úvaly, Mnichovicko, Zdiby-Klecany, Roztoky, Jesenice-Vestec, Hostivice

nenaplněn u měst/obcí:

Kladno, Slaný, Český Brod, Mělník, Neratovice, Říčany, Řevnice, Průhonice/Čestlice, Mníšek p. B.

Mimo toto území z měst nad 10 tis. obyv. byl v období 1991 - 2011 pozitivní vývoj jen u (v tis. obyv.): Mladé Boleslavi (0,0), Benešova (0,5), Poděbrad (0,8), Čáslavi (0,1). Nejvíce ztratila města Příbram (-2,8), Vlašim (-0,8) a Nymburk (0,5).

Největší nárůst byl u Milovic (+8,2) v souvislosti s transformací rozsáhlého bytového fondu. Dále zaznamenaly nárůst Dobříš (+0,8), Benátky n. J. (+0,8), Bakov (+0,6), Kosmonosy (+0,8).

Pozn.: Kosmonosy byly dříve součástí Mladé Boleslavi a Králův Dvůr součástí Berouna

Středočeský kraj je centrální oblastí české kotliny. Sousedí s kraji Jihočeským, Plzeňským, Ústeckým, Libereckým, Královéhradeckým, Pardubickým a Vysočinou.

Přes území Středočeského kraje vedou hlavní silnice a železnice spojující Prahu s krajskými městy i významnými středoevropskými metropolitními regiony a aglomeracemi.

Tato spojení v silniční dopravě vyvolávají potřebu kapacitních tras (D, R).

V celém rozsahu jsou na území kraje dokončeny trasy:

Dálnice	D1 (E50) směr Brno
	D5 (E50) směr Norimberk
	D8 (E55) směr Drážďany
	D11 (E67) směr Hradec Králové - Wrocław
Rychlostní silnice	R10 směr Liberec – Görlitz.

Dosud chybí na území kraje:

- v celém rozsahu dálnice	D3 (E55) směr České Budějovice – Linec
- úseky rychlostních silnic	R4 směr Strakonice – Pasov (jižně Dubence)
	R6 (E48) směr Karlovy Vary (západně Nového Strašecí)
	R7 směr Chomutov – Chemnitz (severozápadně Slaného)

Ze silnic I. třídy jsou z hlediska vazeb kraje nejvýznamnější trasy:

I/38 Česká Lípa – Mladá Boleslav – Kolín – Čáslav – Jihlava, propojující též východní Sasko a Liberecko s Vídní,

I/12 s navazující I/2, která je osou osídlení v koridoru Praha – Kolín – Pardubice/Chrudim,

I/16 Mladá Boleslav – Jičín – Nová Paka (směr Krkonoše).

Přes území kraje vedou hlavní evropské železniční tratě v koridorech:

E40 Plzeň – Praha – Pardubice – Česká Třebová

E55 Ústí n. L. – Praha – České Budějovice

E61 Děčín – Lysá n. L. – Nymburk - Kolín – Havlíčkův Brod - Brno

Pražský metropolitní region, jehož součástí je i osídlení centrální oblasti Středočeského kraje je nejvýznamnější a největší koncentrací aktivit v ČR. Zaujímá i důležité místo ve středoevropském systému osídlení. Dle PÚR 2008 je tento region sledován jako rozvojová oblast Praha.

Součástí této oblasti je i největší středočeské město Kladno, jehož regionální význam je oslabován blízkostí Prahy i polohou mimo hlavní silniční a železniční radiály.

Ve středočeském prostoru jsou další dva významné rozvojové prostory: Střední Polabí s hlavními centry Kolín a Kutná Hora a Mladoboleslavsko s centry Mladá Boleslav a Mnichovo Hradiště. Oba tyto prostory disponují větším rozvojovým potenciálem než aglomerace některých krajských měst. Jejich regionální význam (zejména u Mladé Boleslavi) přesahuje hranice kraje.

Dalšími významnými centry (mimo rozvojovou oblast Praha) jsou bývalá okresní města Příbram, Benešov, Mělník a Rakovník. Nymburk je součástí rozvojové oblasti Střední Polabí.

Rozložení středních a nižších center je velmi dobré. Řada z nich jsou bývalá královská města s vysokým kulturně historickým potenciálem.

Většina měst, které jsou v současné době centry ORP má více jak 10 tis. obyvatel. Nejslabším centrem (ORP) jsou Votice. Méně než 10 tis. obyvatel mají dále města: Hořovice (6,7), Český Brod (6,8), Sedlčany (7,6), Vlašim (8,5), Lysá n. L. (8,7).

Problematičtější je nikoliv rozložení, ale potenciál lokálních center, zejména těch, které se nacházejí na obvodě území kraje, které má v řadě případů periferní charakter (slabé je též často i navazující osídlení sousedních krajů, kde rovněž chybí silnější centra). Z těchto důvodů jsou mikroregionální vazby přes hranice kraje až na výjimky málo významné.

Hlavní urbanizované prostory

	rozloha km ²	tis. obyv.	hustota zalidnění obyv./km ²
Rozvojová oblast Praha	2305	1761,5	764
z toho Praha	496	1257,2	2535
z toho území Stč. kraje	1809	504,3	279
Rozvojová oblast Stř. Polabí	425	119,6	282
Rozvojová oblast Mladá Boleslav	178	69,7	392
Rozvojová oblast Příbram	109	42,8	391

Rozvojové oblasti měst Benešov, Mělník a Rakovník jsou výrazně menší, mají 20 – 25 tis. obyv.

V okrajových územích kraje, zejména na jeho jižním obvodě a na Rakovnicku je hustota zalidnění velmi nízká, u mnoha obcí nedosahuje ani 25 obyv./km². V ZÚR jsou některá tato území navrhována jako specifické oblasti.

Obdobné charakteristiky vykazuje i území jižně Votic protnuté rozvojovou osou Praha – Benešov – Tábor.

Rozvojové osy jsou vázány zejména na hlavní železniční tratě, ve směrech na České Budějovice, Plzeň, Ústí n. L. a Pardubice, v případě Liberce a Hradce Králové zejména na existující kapacitní silniční spojení.

Mimo bezprostředního okolí Prahy jsou rozvojové aktivity převážně soustředěny do území v koridorech rozvojových os. Na tuto skutečnost reaguje i vymezení rozvojové oblasti Praha, které nezahnuje mezilehlá území mezi těmito osami.

Po r. 1990 došlo k výrazným změnám v oblasti ekonomiky, které znamenaly oslabení potenciálu většiny průmyslových center v území severně hlavního města Prahy (Kladno, Kralupy nad Vltavou, Neratovice). Důsledkem bylo výrazné zvýšení vyjíždky z těchto měst (disponujících rozsáhlým bytovým fondem) do Prahy. Nové bydlení bylo orientováno převážně na nízkopodlažní formy a směřováno především do území jižně Prahy, které má vyšší obytný i rekreační potenciál. Za problematický lze považovat rozvoj bydlení v malých obcích s nedostatečnou sociální (i technickou) infrastrukturou bez vazby na kapacitní dopravní infrastrukturu. Určitým pozitivem tohoto vývoje však může být významné posílení některých středisek v příměstském území (např. Hostivice, Jesenice), kde dochází k rozvoji ekonomických aktivit i zlepšení jejich obslužné funkce pro spádové území.

Výraznější autonomii ve středočeském prostoru vykazují aglomerace:

- Středního Polabí zahrnující významná města Kolín, Kutná Hora, Poděbrady a Nymburk, ležící mezi Pražským metropolitním regionem a Hradeckopardubickou aglomerací
- Mladé Boleslavi, jejíž regionální význam přesahuje do sousedních krajů Libereckého a Královéhradeckého.