

4 URČENÍ PROBLÉMŮ K ŘEŠENÍ

Na základě vyhodnocení stavu a tendencí ve vývoji hlavního města, dílčích tematických SWOT analýz a z vyhodnocení nevyváženosti, problémů a disparit uvnitř pilířů udržitelnosti vývoje i mezi nimi navzájem lze vyvodit, jaké problémy a možnosti řešení z nich vyplývají pro územní plánování a které musí být řešeny jinými nástroji plánování a seberegulace v kompetenci hlavního města Prahy nebo jiných subjektů. Je zřejmé, že z pestré palety problémů k řešení je jich jen část řešitelná nástroji územního plánování a rozhodování.

Území hl. m. Prahy je velmi rozmanité co se týče rozmístění kulturních a přírodních hodnot hodných respektu a ochrany i co se týče ekonomických a dalších aktivit, které přirozeně směřují k proměnám pražského území. Zároveň je to území velmi živé a atraktivní, čehož nevyhnutelným důsledkem je i velké množství střetů a interferencí, které je nutné průběžně předvídat, koordinovat a zmírňovat jejich možné negativní dopady. V rámci územní podrobnosti UAP hl. m. Prahy je možné popsat pouze omezenou část těchto problémů, a to zejména takových, které mají nadmístní význam, dotýkají se širšího území nebo širší skupiny obyvatel. Detailní studium a návrhy řešení lokálních disparit je možné provést v rámci dalších podrobně orientovaných územních rozborů a podkladů, které by měly navazovat na tento celoměstský dokument.

Výběr rozhodujících disparit, střetů a problémů k řešení, které ovlivňují principy urbanistické koncepce území, ochrany hodnot území, principy udržitelného rozvoje, dopravních a infrastrukturních systémů a dalších důležitých aspektů je dále sledován v rámci tohoto rozboru a je graficky vyjádřen a územně lokalizován v rámci Problémového výkresu. Zvolený přístup je nezbytný pro zajištění východisek a argumentační podpory pro zpracování navazující územně plánovací dokumentace – Územního plánu hl. m. Prahy. Tomuto primárnímu účelu je přizpůsobena i struktura popisu vybraných problémů.

Nalezené problémové jevy byly na základní úrovni rozděleny na závady, ohrožení, omezení a střety, specifické oblasti a problémy k řešení.

4.1 VÝCHODISKA A OBEČNÉ CELOMĚSTSKÉ PROBLÉMY

Jak již bylo několikrát konstatováno, rozvoj fyzické stránky území je v mnoha směrech ovlivňován obecnými faktory a problémy ekonomického, sociálního, kulturního a jiného charakteru a které územní plánování může ovlivnit pouze nepřímo.

Mezi tyto aspekty je možné zařadit také problematiku stanovení základních východisek pro plánování rozvoje území. Územně analytické podklady pro tyto východiska přináší faktografickou a syntetickou oporu, ukazují pravděpodobné trendy vývoje, jejichž znalost je nezbytná pro reálné nastavení cílových předpokladů nebo milníků pro rozvoj území.

Problémy obecné povahy ovlivnitelné územně plánovací činností nebo tuto činnost podmiňující jsou rozděleny do čtyř kategorií: východiska rozvoje území a požadavky na územně plánovací činnost v území, problémy urbanistické struktury města a funkčního využití území, problémy ochrany přírody, krajiny a městské zeleně a problémy hygieny životního prostředí.

Východiska rozvoje území, požadavky na územně plánovací činnost v území

- Nedostatečná koordinace zájmů a záměrů v rozvoji i ochraně se Středočeským krajem a se sousedními obcemi.
- Absence aktuální podrobnější územně plánovací dokumentace pro Pražskou památkovou rezervaci.
- Zvyšující se tlak na změny územního plánu v nezastavitelných plochách a využití přírodně hodnotných území.
- Nedostatečná aktivní podpora při hledání vhodného funkčního využití pro transformační území, devastovaná území a brownfields.

Problémy urbanistické struktury města a funkčního využití území

- Nedostatečná prostorová a výšková regulace zástavby ve vazbě na požadavky ochrany kulturních hodnot města a zejména jeho vizuální stránky ve vztahu k Památkové rezervaci v hlavním městě Praze a ve vazbě na omezení dalšího zatěžování systémů dopravní a technické infrastruktury v exponovaných lokalitách.
- Nedostatečná ochrana bydlení v centrální části města, trvající pokles trvale bydlících obyvatel.

- Nedostatečné kapacity vybraných druhů zařízení sociální a zdravotní péče, nedostatečná ochrana územních rezerv pro tato zařízení.
- Nedostatečná podpora územní přípravy pro umístění vědeckotechnických/technologických parků, inkubátorů a dalších zařízení výzkumu, vývoje a inovací.
- Nedostatečná regulace rozvoje velkokapacitních nákupních center.
- Nedostatečná podpora pro rozvoj vysokoškolské funkce v rámci jádrové oblasti městské struktury, nevyhovující prostorová struktura stávajících zařízení.
- Problém deficitů parkovacích stání v rozsáhlých částech území hl. m. Prahy a deficitů územních příležitostí pro realizaci nových odstavných ploch.
- Malá ochrana územní rezervy pro multimodální způsoby zásobování centrální části města.

Problémy ochrany přírody, krajiny a městské zeleně

- Postupující fragmentace volné příměstské krajiny a zhoršování její prostupnosti v souvislosti se zahušťováním dopravní sítě a rozšiřováním urbanizovaného území.
- Problém nedostatečného radiálního propojení městské zeleně na středočeský region a tangenciálního propojení v rámci města, oslabující systémový charakter celoměstského systému zeleně.

Problémy hygieny životního prostředí

- Problém přetrvávajícího překračování imisních limitů znečištění ovzduší na značné části území hl. m. Prahy pro vybrané polutanty.
- Problém přetrvávající hlukové zátěže zejména v okolí významných dopravních koridorů.
- Nedostatečné územní podmínky zpracování odpadů a pro tříděný sběr.

4.2 URBANISTICKÉ, DOPRAVNÍ A HYGIENICKÉ ZÁVADY

Do kategorie závad spadají především stávající jevy nebo územní situace, které negativně ovlivňují nebo problematizují možnosti vyváženého fungování stavu a dalšího rozvoje města, které však přímo neznamenají přímý střet s jiným jevem nebo aspektem v území a které nemají ani povahu bezprostředního ohrožení pro budoucí vývoj města. V rámci této kategorie byly definovány zejména jevy dopravní a technické vybavenosti:

- Celoměstsky významné lokality skládky a spalovny představující zdroj znečištění prostředí a estetickou závadu s dlouhodobými dopady do území
- Zdroje znečištění ovzduší REZZO, ať už velké stacionární zdroje, plošné zdroje s agregací středních zdrojů, kotelen a středních topenišť, nebo liniové zdroje, které představují úseky komunikační sítě města, na kterých je sledována zátěž automobilovou dopravou.
- Území zatížené hlukem nad 50 dB, který je významným celoměstským problémem.
- Parametry čištění a lokalizace stávající ÚČOV v zátopovém území a v těsném kontaktu s přírodně hodnotným územím.
- Přetížení lokálních ČOV.
- Stále existují oblasti bez veřejného vodovodu - Zbraslav – Strnady, Zbraslav – Závist a Zadní Kopanina – Zmrzlík.
- Existují i menší oblasti bez napojení na stokovou síť nebo lokální čističku, jako jsou Cholupice a Točná.
- Nedokončená realizace protipovodňových opatření na Vltavě a Berounce. Většina protipovodňových opatření podél těchto toků byla realizována. Mimo PPO na Zbraslavi (Q100) jsou PPO realizována na úroveň ochrany na Q2002 + 30 cm. Zbývá ještě dokončení protipovodňových opatření zajišťovaných městem v Troji, Radotíně, Velké Chuchli a na Zbraslavi.

- Komunikace v urbanizovaném území výrazně zatížené tranzitní kamionovou dopravou
V důsledku absence značné části Pražského okruhu na okraji Prahy dochází k využívání vybraných kapacitních komunikací v urbanizovaném území města tranzitní automobilovou dopravou se všemi z toho plynoucími negativními dopady na okolní zástavbu a obyvatele např. Jižní spojka, ul. K Barrandovu, Brněnská, Kbelská, Průmyslová a další.
- Úseky komunikací s dlouhodobým vytvářením kolon vozidel se nacházejí především na území rozšířeného celoměstského centra. Mimo uvedenou oblast patří k těmto komunikacím úseky severojižní magistrály, východní část ul. K Barrandovu, Jižní spojka v úseku mezi Barrandovským mostem a Kačerovem a řada dalších.
- Problematické podjezdy ve vazbě na výhledové záměry v území.
Podjezd pod železniční tratí Praha-Benešov tvoří problémové a kapacitně kritické místo v dopravním systému východní části města. V budoucnu se zde navíc předpokládá založení přestupní vazby mezi novou železniční zastávkou na modernizované železniční trati a MHD. Podjezd pod železniční tratí v ul. U Slavie a U Vršovického hřbitova v Edenu má parametry, které neodpovídají předpokládanému budoucímu rozvoji v oblasti velkého rozvojového území Bohdalec – Slatiny.
- Nedostatky v uspořádání stávajících mimoúrovňových křižovatek nalezneme v řadě případů např. MÚK Pražský okruh – Rozvadovská spojka (chybí propojení do ul. Na radosti), nebo MÚK Jižní spojka – 5.května (stávající uspořádání křižovatky je provozně problematické zejména s ohledem na enormní zatížení křižovatky s velkým podílem tranzitní kamionové dopravy).
- Provozně kritické křižovatky se nacházejí především na sběrných komunikacích v území rozšířeného celoměstského centra, v menší míře i mimo tuto oblast.
- Značně zatížené úseky metra.
Atraktivita a spolehlivost systému metra v Praze, značná koncentrace pracovních příležitostí a dojíždka, značné množství návštěvníků města způsobují výrazné zatížení tras metra v centru Prahy. Na trase A metra se jedná o úsek Malostranská – Muzeum, na trase B úsek Anděl – Florenc, na trase C úsek Pankrác – Muzeum.
- Značně zatížené úseky tramvajových tratí nalezneme u některých tramvajových úseků zejména v historické části města. Např. úsek mezi I. P. Pavlova a Karlovým náměstím, tramvajové tratě na Karlově náměstí a úsek Karlovo náměstí-Národní třída.
- Mezi problematické přestupní terminály veřejné dopravy (z hlediska kapacity, vybavení nebo lokalizace) patří přestupní terminál Zličín, kde rostoucí nároky na autobusovou dopravu a omezená kapacita křižovatek v ul. Řevnické vytvářejí v období dopravních špiček provozní problémy, problematický z hlediska uspořádání a vlivu na území je terminál u stanice metra Dejvická, odpovídající zázemí a vybavení postrádá přestupní terminál u stanice metra Opatov a Budějovická.
- Železničními tratěmi s potřebou oddělení dálkové a příměstské dopravy v důsledku rostoucích nároků na kvalitu, rychlost a kapacitu železniční dopravy jsou nejzatíženější tratě v relaci Praha – Beroun, Praha – Kolín, Praha – Benešov.
- Nedostatečná kapacita železničního koridoru mezi žst. Praha Smíchov a žst. Praha hlavní nádraží je způsobena současným uspořádáním a parametry traťového úseku představuje problematickou část železničního uzlu Praha ve vztahu k současným a zejména výhledovým přepravním nárokům.
- Pro lepší využití železniční dopravy v Praze je třeba na území města zvýšit počet železničních zastávek.
- Zvyšující se nároky na dopravu a vybavenost vlivem spádovosti nevybavených rozvojových oblastí za hranicí Prahy se promítá zejména v jižním sektoru Prahy, ale i ze západu a severovýchodu Prahy.
- Oblasti představující bariéry kontinuity rozvoje městské struktury. Rozsáhlé monofunkční zóny vytvářejí prostorový předěl a komplikují vzájemné vztahy smíšených městských struktur např. Malešicko-Hostivařská oblast, nebo svými vlivy omezují možnost jejich výraznějšího rozvoje, např. vliv letiště Ruzyně a Kbely.
- Oblasti srůstání zástavby přes hranici Prahy. V současné době již existuje několik míst srostlé zástavby, mezi městem a regionem přinášející administrativní a funkční problémy, které kladou zvýšené nároky na koordinaci vzájemných vazeb a spolupráci.
- Zástavba sledující hranici Prahy znamená problematické uzavírání prostupů do volné krajiny. Stávající, nebo připravovaná nabídka rozvojových ploch v Praze, ale zejména v regionu se často soustřeďuje do poloh v těsném kontaktu s hranicí HMP, bez ohledu na potřebu systémových propojení, přijatelnou koncepci sídla i krajiny, fungující vazby, nebo místní podmínky.

4.3 OHROŽENÍ V ÚZEMÍ

Ohrožení v území představují zejména možné projevy katastrofických přírodních procesů a také některé obtížně odstranitelné doprovodné projevy související s funkcí dopravních terminálů nebo s riziky souvisejícími s předchozím nešetrným nakládáním s územím. Mezi tyto celoměstsky významná ohrožení, jejichž ochranu je možno podpořit s využitím nástrojů územního plánování na úrovni kraje jsou zejména:

- záplavová území,
- poddolovaná a sesuvná území,
- oblasti a lokality se starými zátěžemi,
- oblasti havarijního plánování,
- oblasti zasažené provozem letišť.

4.4 MÍSTA ÚZEMNÍCH STŘETŮ ZÁMĚRŮ S LIMITY

Další skupinu problémů v území tvoří střety záměrů s limity využití území. Vzhledem k vysoké heterogenitě městského prostředí, charakterizované extrémní hustotou územních limitů, vztahujících se jak k antropogenním tak i přírodním prvkům a zároveň vysoké investiční atraktivitě území, vyvolává v praxi de facto každý větší záměr na rozvoj území více či méně kritický střet s limity využití území. Většina střetů je řešitelná v rámci podrobnějšího prověření záměru, tyto střety představují spíše omezení, spočívající v úpravě programu či koncepce záměru, nebo nalezení vhodných technických řešení. Pro vymezení střetů proto byly sledovány pouze záměry bez reálnějšího prověření, zejména požadované změny platného ÚPn.

Střety nalezneme zejména v oblastech kde je přímo omezováno přírodně chráněné území jako například v případě modernizace železniční trati do Prahy Ruzyně v prostoru přírodní památky Královská obora, dále při modernizaci železniční trati v Hostivaři poblíž významného krajinného prvku Mokřady Triangl, uvažované výstavbě koridorů vysokorychlostní trati (VRT) pod Letištěm Letňany a Klánovickým lesem (v obou případech jde zároveň o evropsky významné lokality soustavy NATURA 2000) apod. Vedle toho řada staveb nadřazené komunikační sítě v mnoha místech křížuje stávající i navrhované prvky územního systému ekologické stability (ÚSES), jak vyplývá z výkresu problémů. Ve většině těchto případů bude nutno v rámci podrobnějšího technického upřesnění stavby hledat mimoúrovňové vykřížení s dotčeným prvkem ÚSES. V několika případech (tramvajové trati Podbaba – Suchdol, resp. Barrandov – Holyně, metro D atd.) se potřeba korekce podoby stavby kvůli ÚSES může týkat i jiných dopravních staveb.

Významný je podíl počtu změn ÚPn na kvalitní zemědělské půdě, který představuje až 55 %, z toho změny převážně na zastavitelné území tvoří plných 30 % (12 % celkové rozlohy změn).

4.5 SPECIFICKÉ OBLASTI A PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

Čtvrtou kategorií sledovanou v rámci definice problémů v území tvoří oblasti či území, ovlivněné specifickým jevem či fenoménem negativně ovlivňujícím možnosti stávajícího fungování a budoucího rozvoje. Tímto negativně ovlivňujícím fenoménem může být často i skupina souvisejících a vzájemně se překrývajících faktorů, z nichž žádný sám o sobě nemusí znamenat závažnou závadu, která vzniká až jako negativní výsledek vzájemného spolupůsobení. Tyto specifické oblasti jsou definovány na základě pojmenování ovlivňujících faktorů. Z toho důvodu se mohou jednotlivé vymezené oblasti prostorově překrývat. Vedle vlastních problémových území jsou v rámci skupiny specifických oblastí vymezeny také lokality s významným pozitivním potenciálem dalšího rozvoje, vyplývající z jeho polohy v rámci města, předchozího urbanistického vývoje a dalších faktorů, které jsou však zatíženy starými ekologickými zátěžemi a souvisejícími negativy. Na základě vývoje území, změn názorů na využití a potřeb rozvoje území byly též vytipovány oblasti s předpoklady vývoje stávající koncepce patného územního plánu.

Pro účely tohoto rozboru byly stanoveny následující specifické oblasti nebo problémy zasahující širší územní oblast:

Oblasti s problémy urbanistické koncepce a ochrany urbanistických, přírodních a kulturních hodnot

- Oblast celoměstského centra.**

Oblast označovaná za celoměstské centrum se nachází částečně na území Památkové rezervace v hlavním městě Praze (PPR), s navazujícími okrajovými částmi historických čtvrtí Vinohrad, Karlína a Smíchova, převážně na území městských částí Praha 1 a částí Praha 2, Praha 5 a Praha 8.

Celoměstské centrum tvoří převážně historicky cenná zástavba s památkovou ochrannou, nabízející širokou škálu městských funkcí, realizují se zde mezinárodní přestupní vazby železniční, autobusové, výrazně se projevuje zvyšující se turistická atraktivita Prahy. Oblast představuje soustředění celostátně významných institucí správních, kulturních, vzdělávacích i zdravotních, je zdrojem výrazné nabídky pracovních příležitostí, s kterou souvisí i četnost zásobovacích a obslužných cest a zvyšování zatížení městské hromadné dopravy a celého komunikačního systému

Turistický ruch a dopravní zatížení jsou nejproblematičtějšími funkcemi v souvislosti s památkovou ochranou městské zástavby, s ochranou veřejných prostranství a s podmínkami pro udržitelný život obyvatel centra. Funkce celoměstského centra by měla být posílena jeho rozšířením v navazujících plochách a částečně přenesena do ostatních významných městských center. Permanentně je ohrožena zeleň v celoměstském centru, která nemá památkovou ochranu.

- Oblast pohledově exponovaná ve vztahu k Památkové rezervaci v hlavním městě Praze - s problémy s měřítkem umísťovaných staveb.**

Památková rezervace v hlavním městě Praze představuje unikátní urbanistickou strukturu velmi citlivou pro měřítko umísťovaných staveb. Soudobý tlak na nové realizace v bezprostředním okolí znamená nebezpečí možného narušení tohoto unikátního celku např. nově i vzhledem k zájmu na umísťování výškových staveb. Potřeba je stanovit odpovídající pravidla, regulativy i podmínky. Citlivá oblast pro umísťování staveb je vymezena pohledovými horizonty PPR a jejího ochranného pásma (I. a II.), které vznikly na základě podrobnější analýzy viditelnosti území z ověřených vyhlídkových míst a související prostorové analýzy území. Zdůrazněny jsou též výrazně exponované lokality z PPR a jejího ochranného pásma.

- Oblast s vysokou koncentrací celoměstských aktivit - se zájmy ochrany přírody a krajiny a s aktivitami nadmístního, celostátního a nadstátního významu s vysokou návštěvností.**

Oblast zahrnuje Draháň, k. ú. Troju a Bubeneč a z malé části katastr Bohnice a Kobylisy. Jedná se o unikátní prostor s řadou přírodně rekreačních a kulturních hodnot, které byly rozšířeny založením ZOO, Pražské botanické zahrady, výstaviště Holešovice, Stromovky a které jsou využívány hojně místními i mimopražskými návštěvníky. Návštěvnost oblasti se stále zvyšuje, vyvolává vysoké nároky na dopravu a MHD a dostává se do konfliktu s potřebami místních obyvatel i zájmy ochrany přírody.

Oblast je negativně ovlivňována intenzifikovanou Ústřední čistírnou odpadních vod na Císařském ostrově.

- Oblast související se zájmy v okolí Vltavy - se zájmy památkové ochrany, ochrany přírody a krajiny, s dopravním významem řeky, s omezením vyplývajícím ze zaplavovaného území, se zájmy rekreace a všech souvisejících aktivit.**

Specifickou oblastí města je samotná řeka Vltava, řeka Berounka a jejich související záplavová území, regulovaná protipovodňovou ochranou. Tyto dva největší vodní toky na území hl. m. Prahy, jsou výrazným krajinným prvkem, který ovlivnil založení i vývoj města. Střetávají se zde zájmy památkové ochrany, ochrany přírody a krajiny s dopravním významem řeky, s omezením vyplývajícím ze zaplavovaného území, se zájmy rekreace a všech souvisejících aktivit. Území kolem těchto vodních toků čelí tlakům na vytváření komerčního zázemí pro rekreační a sportovní funkce.

- Oblast s výraznými požadavky na rekreační a jiné využití - se zájmy ochrany přírody a krajiny**

Rekreační území Dolní Počernice – Běchovice – Černý Most se nachází při Pražském okruhu na území městských částí Praha – Dolní Počernice, Praha – Běchovice a Praha 14, z větší části tvoří oblast přírodní park Klánovice – Čihadla. Připravuje se doplnění rekreačním parkem v lokalitě U Čeňku, které má tvořit zázemí pro kapacitní obytnou zástavbu Černého mostu a realizace golfového hřiště. Ohrožení území může být posíleno i existující transformací oblastí – Běchovice i dalšími záměry na rozvoj oblasti spojenými s nároky na dopravní obsluhu.

Trojmezí - území na rozhraní 3 městských částí Prahy 10, 15 a 11. Území tvoří rezervu rekreačních ploch pro navazující kapacitní obytnou zástavbu sídlišť. Kromě rekreačního využití jsou kladeny na území nároky na

další kapacitní zástavbu, i přes problémy s dopravní infrastrukturou, ale i s negativním dopadem na drobné vodní toky – Botič, Košíkovský a Chodovecký potok.

Soutok Vltavy a Berounky - podstatnou proměnu čeká údolní nivou na soutoku řek Berounky a Vltavy, na území městských částí Praha 5, Praha 12, Lipence, Radotín, Zbraslav. Jedná se o záplavovou oblast s vymezenou aktivní zónou, nacházejí se zde významná ložiska štěrkopísku, jejichž vytěžením se podstatně promění charakter i funkční využití krajiny. Území má silný celoměstský rekreační potenciál. Problémy jsou s umístěním a organizací vodních ploch Radotín – Velká Chuchle.

Radotínské údolí – významné území přírodního parku Radotínsko-chuchelský háj na území městských částí Radotín, Lochkova a Zadní Kopaniny, částečně zasahující do chráněné krajinné oblasti Český kras a s řadou dalších zvláště chráněných území, je též významnou těžební oblastí s několika aktivními lomy.

Přírodní park Prokopské a Dalejské údolí - údolí podél Prokopského a Dalejského potoka na území městských částí Řeporyje, Stodůlky, Holyně, Jinonice a Hlubočepy, zahrnuje řadu zvláště chráněných území, tvoří významné rekreační zázemí Jihozápadního města.

Vidoule – Cibulka – Motol - součást přírodního parku Košíře – Motol na území městské části Praha 5, zahrnuje některé zvláště chráněné území, obsahuje golfové hřiště a sportovní areály a zejména vrch Vidoule, který je předmětem zájmu o výstavbu, kde navýšení zpevněných ploch bude mít výrazně negativní dopad na NPP Dalejský profil. Území je významným rekreačním potenciálem pro Jihozápadní město.

Šárka - součást přírodního parku Šárka – Lysolaje, na území městské části Praha 6, území s výjimečnými krajinnými a přírodními hodnotami. Území má významný rekreační potenciál a odolává tlakům na jejich zintenzivnění i komercializaci.

- Oblast s výrazným deficitem zeleně a rekreačních příležitostí**

Zeleň v Praze je rozložena nestejně. Historické jádro se středověkou dispozicí a část kompaktního města dává menší možnosti, kde by se uplatnily plochy veřejné zeleně oproti čtvrtím ve vnějším pásmu města. Výraznější deficit zeleně je v MČ Praha 2 - 14 m²/obyvatele, Praze 3 - 12 m²/obyvatele, Praze 4 - 36 m²/obyvatele, Praze 7 - 45 m²/obyvatele, Praze 8 - 44 m²/obyvatele a v Praze 10 - 22 m²/obyvatele. Hustě osídlená panelová sídliště vytváří deficit v MČ Praha 11 - 33 m²/obyvatele (Chodov, Háje), Praha 17 - 23 m²/obyvatele (Řepy) a Praha 18 - 33 m²/obyvatele (Letňany).

Přetrvávajícím problémem je severovýchodní oblast města - území na okraji kompaktního města a vnějšího pásma mezi městskou částí Ďáblice a Kbely kde je evidentní nedostatek souvislejších ploch zeleně, fungujícího systému zeleně a ÚSES, související s monotónností otevřené zemědělské krajiny. Chybí nabídka rekreačních příležitostí pro související kompaktní městskou strukturu Proseka a městské části Letňan, kde stoupá zájem o další bytovou a komerční zástavbu. Rozvíjející se obchodní plochy a další komerční příležitosti navíc výrazně zvyšují podíl zpevněných ploch a zmenšují možnosti založení odpovídajícího podílu zeleně.

- Oblast se společensky významnými aktivitami s nedokončenou koncepcí**

Ve městě existuje několik lokalit, které byly určeny a založeny pro specifické celoměstsky významné využití, jejich současné využití však neslouží svému účelu, nebo jejich koncepce nebyla zcela naplněna a dnes se hledá způsob jejich dokončení:

Strahov - území v přímém kontaktu s historickým centrem města, založené jako stadion pro masová tělovýchovná vystoupení, později sloužící z části pro vrcholové středisko sportu ČSTV a pro ubytování a sportovní aktivity vysokých škol, je v současné době omezeně využíván, zejména neadekvátní je funkce hlavního Masarykova stadionu, zpochybněná je funkce strahovských vysokoškolských kolejí. Území má potenciál pro nové funkční využití, včetně navazujícího rekreačního území směrem k oboře Hvězda. Problémy v území jsou spojeny s novými nejasnými funkcemi, automobilovou dopravní obsluhou a obsluhou MHD, s památkovou ochranou Masarykova stadionu

Výstaviště Letňany - v poloze přímo navazující na stanici metra Letňany na okraji kompaktního města, bylo vymezeno území pro realizaci stálého kapacitního výstaviště, které by mělo nahradit dnes provizorní výstaviště umístěné v této poloze na transformačních plochách VZLÚ Letňany. Vybudován by měl být komplex celostátního i mezinárodního významu. Koncepce území se již několikrát změnila, zejména s ohledem na chráněné území sysla obecného v bezprostředně související lokalitě letňanského letiště, i nároky na další využití v souvislosti s možností pořádání OH.

Pelc Tyrolka - území na severním předpolí mostu Barikádníků bylo vymezeno pro založení vysokoškolského komplexu ČVUT; z velkorysé koncepce byla založena pouze část patřící matematicko-fyzikální fakultě a objekt vysokoškolských kolejí. Koncepce již byla překonána a novější řešení nebylo dosud potvrzeno, včetně protipovodňové ochrany i souvisejícího řešení dopravního.

Vítězné náměstí – Dejvice – území doplňující nedokončenou Engelovu kompozici podle regulačního plánu Dejvic. Vítězné náměstí je dlouhodobě uvažováno pro doplnění městskou strukturou obvodového centra při respektování vysokoškolského programu reflektující potřeby ČVUT a Vysoké školy chemicko - technologické ve vazbě na stávající areál.

Pankrác – území navazující na stanici metra Pankrác, bylo vymezeno jako výrazné soustředění celoměstsky významných funkcí a prostorové zvýraznění pravobřežní části města s významem rozšířeného celoměstského centra a obvodového centra městské části Praha 4, prostorová koncepce však nebyla dosud potvrzena.

Vysočany – Ocelářská – lokalita s realizovanou multifunkční O₂ Arénou o kapacitě 17 000 diváků, s postupným naplňováním programu tzv. Zeleného ostrova s komerční a sportovně rekreační funkcí. Investorský zájem o dokončení koncepce není v současné době výrazný.

Černý most – Z původní koncepce velkoryse založeného centra při konečné stanici metra byla realizováno pouze Nákupní centrum Černý most s komplexem prodejních hal a multikina. Předpokládaná smíšená městská zástavba a kancelářské prostory nebyly realizovány.

Jižní město Opatov – dosud nerealizované obvodové centrum Prahy 11 kolem stanice metra Opatov, výrazně ovlivněné výstavbou obchodně společenských aktivit velkokapacitního nákupního centra Chodov a kapacitních kancelářských ploch západně od komunikace D1 při stanici Chodov a ploch bývalé komerčně industriální zóny, které představují pro centrum Opatov velmi silnou konkurenci.

Nové Butovice – postupně se realizující koncepce dostavby obvodového centra Prahy 13 s výrazným podílem pronajimatelných kancelářských ploch kolem stanice metra Nové Butovice, s realizovaným nákupním centrem, které musí čelit silné konkurenci rozsáhlých obchodních ploch na Zličíně.

- **Oblasti obchodně – společenských center s celoměstským a regionálním významem – velkokapacitní nákupní centra**

Oblasti velkokapacitních nákupních center vykazují v současné době problémy související se zájmy na jejich dalším zkapacitnění, které přináší řadu problémů ekologických – zvyšování podílu zpevněných ploch s min. podílem zeleně, dopravních - výrazná závislost na IAD, ale i urbanistických – špatné zapojení do městské struktury, apod. Potřeby kapacit obchodních ploch tohoto typu jsou navíc již hlediska potřeb města v Praze naplněny a jejich další navyšování zůstává konkurenční prostředí s nebezpečím stagnace a degradace některých lokalit.

Jedná se o centra Letňany, Černý Most, Štěrbohol a Zličín.

- **Oblasti citlivé na zvyšování podílu zpevněných ploch z hlediska odtokových poměrů drobných vodních toků na území hl. m. Prahy a Středočeského kraje**

Na dotčených katastrech v povodí Vltavy i Labe je nezbytné na dosud nezastavěných lokalitách snižovat míru zastavěnosti území a využívat protipovodňových opatření nestavebního charakteru, stejně jako opatření proti vysušování území, za účelem zlepšování mikroklimatu oblastí pro zlepšení životního prostředí a zdraví obyvatel.

Oblasti s významným rozvojovým potenciálem na transformačních plochách, ale s problémy se starými zátěžemi životního prostředí, případně s nalezením odpovídajícího využití

- **Plochy brownfields**

Zličín - (U nádraží), Zličín (V Pískovně), Zličín – Plzeňská, Podbaba, Papírenská, Hradčanská, Holešovice – Bubny, Maniny, Frant. Kadlece, Pelc Tyrolka, Žižkovské nádraží, Strahov, Vrchlického, Jinonická, Hořejší nábřeží, Čimická – Šutka, Slatiny, Podle Náhonu, Waltrovka, Prokopské údolí, Klíčov, Odkolek, ČKD – Vysočany, Vysočany – Praga, Štěrboholy - sklad. areál, Radotín – skleníky, Velká Chuchle - Radotínská, Komořany - Modřanské strojírny, Lipence západ, Letňany – Avia, Smíchovské nádraží, Horní Počernice – Xaverov, Smíchov – Nádražní, Libeň – Palmovka.

- **Ostatní transformační plochy:**

Ocelářská, Kbely – Hůlkova, Bohnice - Za léčebnou, Dolní Chabry, Březiněves - Na Bobrovce, Letňany Letov, Řeporyje - staveb. základna, Řeporyje - Ve Výrech, Zličín – Strojírenská, Praha13 - Rozvadovská spojka, Ruzyně - Vlastina, Nové Butovice - sever Radlická, Radlická, Strahov, Chaloupeckého (koleje VŠ), Prašný most, Jinonická, Pankrác – věznice, Holešovice - Most Barikádníků (za nádražím Holešovický přístav, Na Hrázi, Na Vyhlídce, Vackov, Slatiny sever, Vysočany - Na Vysočanských vinicích, Vysočany ČKD, Vysočany – Poděbradská Záběhlice – Práčská, Vysočany ČKD východ, Xaverov, Lipence – velkotržnice, Radotín - Nám. Osvoboditelů, Slivenec - K Barrandovu, Řeporyje - Na Požáru, Modřany – Pomořanská, Modřany – cukrovar, Modřany - V Náklích), Holešovice – Jankovcova, Zbraslav - Nad Kamínkou.

Oblasti s očekávaným vývojem koncepce ÚPn ve vybraných lokalitách:

Vybrané lokality představují významná území, kde názory a požadavky na využití prochází dlouhodobější diskusí, navržené využití ploch se dlouhodobě nenaplnuje, nebo je potřeba reagovat na vývoj v lokalitě i v širším území. Patří sem kromě lokalit se společensko významnými aktivitami s nedokončenou koncepcí - **Strahov, Pelc Tyrolka**, i některé lokality s výrazným přírodním potenciálem – **Dolní Počernice – Černý Most, Soutok Vltavy a Berounky** a vybrané významnější prostory transformačních a rozvojových území na volných plochách.

Letňany – Čakovice – transformační plochy bývalé AVIE, dnes částečně nevyužívané s předpokladem změny na smíšené městské plochy včetně občanského vybavení a ploch pro podnikání při zachování pracovních příležitostí pro severní sektor Prahy.

Komunikační systém spádového území bude doplněn o severovýchodní část Pražského okruhu a komunikační propojení Letňany-Kbely, komunikační propojení mezi MUK Kbelská-Beranových a Pražským okruhem podél severního okraje letiště Letňany. Systém metra je stabilizován nedávno zprovozněným úsekem trasy C do Letňan. V souvislosti s dalším rozvojem lze v předmětném území předpokládat posílení autobusové dopravy ve vazbě na kolejové systémy.

Malešice – severovýchod – transformace území průmyslové Malešicko-Hostivařské oblasti s kvalitativní změnou využití z monofunkčních průmyslových podniků na aktivity smíšených výrobních ploch a obslužné sféry, zmírňující působení oblasti jako územní bariéry v kontextu související obytné zástavby. Komunikační systém širšího spádového území bude v budoucnu doplněn o východní část městského okruhu v oblasti Malešic, lokálně bude v předmětném území komunikační systém doplněn v souladu s urbanistickými požadavky na rozvoj území. Sleduje se možnost optimalizace možného zavlečkování území a zkvalitnění plošné obsluhy území veřejnou dopravou v souvislosti s potenciálním rozvojem území v oblasti Štěrbohol.

Žižkov – transformace - území bývalého nákladového nádraží a dostavba Bazilejského náměstí kolem budoucí stanice metra na nové obvodové centrum Prahy 3 s podílem celoměstských funkcí, s občanským vybavením a významným podílem bydlení. Předpokládaný rozvoj v prostoru nákladového nádraží klade nové požadavky na zkvalitnění jeho dopravní obsluhy. Komunikační systém bude doplněn o Jarovskou spojku, umožňující napojení území na budoucí Městský okruh v prostoru Jarova a Hrdlořez, sleduje se možnost zkvalitnění obsluhy území kolejovou MHD.

Bohdalec Slatiny – vyjasnění podmínek transformace z málo využívaného a degradovaného území s nefunkčním seřaďovacím nádražím na novou městskou strukturu, začleněnou do okolní zástavby jako nové těžiště území, dořešit je nutno odvodnění. V souvislosti s budoucí předpokládanou kvalitní urbanizací předmětného území bude třeba stávající komunikační systém doplnit o nové úseky komunikací, které zlepší vazby na nadřazený komunikační systém města a zajistí odpovídající plošnou obsluhu území, zkvalitnit bude třeba též obsluhu území veřejnou kolejovou dopravou. Zatraktivnění území zvýší i nové železniční zastávky Zahradní Město a Eden.

Písnice – transformace území bývalého masokombinátu s nalezením nové funkční náplně a jeho začlenění do stávající struktury okolí, dořešit je nutno odvodnění a zabezpečení existence drobných vodních toků. Komunikační systém spádového území bude v budoucnu doplněn o východní obchvat Písnice, který umožní napojení území na realizovanou jižní část Pražského okruhu na hranici města. V návaznosti na východní obchvat Písnice bude komunikační systém území rovněž doplněn o novou severojižní komunikaci mezi Kunraticemi a Libuší navrhovanou podél východního okraje areálu bývalého masokombinátu.. Kvalitativní změnu v obsluze území veřejnou dopravou přinese budoucí trasa metra D, u její koncové stanice se počítá s terminálem veřejné dopravy umožňující přestupní vazby na systém veřejné dopravy v regionu. Optimalizace umístění přestupního terminálu u depa Písnice je předmětem prověřování.

Modřany – plochy bývalého cukrovaru dnes uvolněné pro nové využití převážně pro obytnou funkci, využívající atraktivní vazbu na Vltavu, s podílem občanského vybavení, s nevyjasněnou mírou využití území a charakterem budoucí zástavby. Dopravní obsluhu území by v budoucnu mělo zkvalitnit napojení přeložky ul. Komořanské na nadřazený komunikační systém města na jihu Prahy. V souvislosti s rozvojem území je zvažována možnost zkvalitnění veřejné dopravy kolejovou MHD.

Čokoládovny Nestle Modřany – částečná transformace monofunkčního průmyslového území, na smíšené využití převážně pro komerční funkce a podnikání.. Dopravní systém v navazujícím území je stabilizován, dopravní obsluha lokality bude přizpůsobena urbanistickým požadavkům.

Smíchov nádraží – transformace severní a severozápadní části území, navazující na realizovanou přeměnu bývalých průmyslových ploch na těžiště obvodového centra Smíchova s významným podílem celoměstských funkcí, s předpokladem doplnění městské obytné struktury s nezbytným doplněním občanského vybavení, s novým parkem, autobusovým nádražím, doplněním systému P+R a s prostorem pro centrum city logistiky v přímé vazbě na železniční stanici. Dopravní systém území bude třeba koordinovat s celoměstskou koncepcí výhledového uspořádání železničního uzlu v oblasti celoměstského centra, komunikační systém pro obsluhu nové zástavby

naváže na založenou komunikační síť Smíchova. Základem obsluhy území městskou hromadnou dopravou zůstane stávající trasa metra B se stanicemi Anděl a Smíchovské nádraží a tramvajová doprava v tradičních stopách.

Strahov – transformace území. Území má potenciál pro nové funkční využití, včetně navazujícího rekreačního území směrem k oboře Hvězda. Problémy v území jsou spojeny s novými neujasněnými funkcemi, automobilovou dopravní obsluhou a obsluhou MHD, s památkovou ochranou Masarykova stadionu i řešením navazujících vysokoškolských kolejí, které vyžadují buď radikální obnovu nebo vymístění.

Problematika zkvalitnění obsluhy území MHD je limitována územně-technickými podmínkami a návazností na dopravní systémy města. Založení obslužné komunikační sítě území je odvislé od charakteru budoucí zástavby. Vazby na celoměstský komunikační systém budou realizovány převážně v prostoru Malovanky a na Vypichu.

Vysočanské průmyslové plochy – území s potenciálem zapojení do městské struktury již transformovaného vysočanského přednádražního prostoru a náměstí OSN. Předpokládané využití pro obytnou zástavbu mezi Kolbenovou a Rokytou a smíšenou městskou zástavbu s možným podílem celoměstských aktivit severně od ulice Kolbenovy.

Komunikační systém území bude doplněn o nové úseky komunikací pro obsluhu budoucí zástavby, v širším spádovém území se do výhledu prověřuje optimalizace řešení nového komunikačního propojení Kbelská – Balabenka, dále se v koridoru ul. Kbelské v Hloubětíně počítá s přestavbou stávajících světelně řízených křižovatek Kbelská-Kolbenova a Kbelská-Poděbradská na m?mourovňové. Obsluha území MHD je stabilizována trasou metra B se stanicí Kolbenova a tramvajovými linkami ve stávajících stopách.

Waltrovka - transformace území bývalého průmyslového podniku na novou obytnou strukturu s podílem nebytových funkcí kolem Radlické radiály, s problémy zvolení vhodné míry využití území a zapojení do okolní zástavby

Komunikační systém ve spádovém území bude v budoucnu doplněn n dosud chybějící úsek Radlické radiály a napojení stávající ul. Radlické na tuto komunikaci u žst. Praha Jinonice. Součástí nového využití areálu bude i nové komunikační propojení mezi ul. Radlická-Klikatá. Obsluha území MHD bude zajišťována prioritně trasou metra B se stanicí Jinonice.

Holešovice - Bubny – změna programové náplně s ohledem na změnu vlastnictví, hledání vhodného způsobu zástavby v koordinaci s dalšími záměry v území, zejména s transformací nádraží Holešovice . Bubny a nezbytným novým dopravním řešením.

Komunikační systém území dozná úpravy související s urbanizací daného prostoru. Nové přemostění Vltavy spolu s mostem Barikádníků nabídne na pravém břehu Vltavy napojení na Městský okruh, který je ve výstavbě, úpravy dozná technické řešení ul. Bubenské, která mimoúrovňově vykříží modernizované železniční tratě. Napojení území na oblast celoměstského centra bude s využitím stávajících mostů přes Vltavu. Prověřuje se problematika nového mostu přes Vltavu mezi Holešovicemi a Karlínem. Systém obsluhy území veřejnou dopravou se zkvalitní výstavbou druhého vestibulu stanice metra Vltavská, lze předpokládat rovněž úpravy v tramvajové síti zlepšující plošnou obsluhu území. V území dojde k modernizaci stávajících železničních tratí včetně zastávky Bubny a nové zastávky Výstaviště, zvažuje se možnost přesunu stávající zastávky na trati Praha-Kralupy n. Vlt.

Letňany – výstaviště – nevyjasněná programová náplň území, které by mělo mít funkci významného kulturně společenského centra se smíšenými a komerčními plochami, s nástupem do budoucího výstaviště od stanice metra Letňany

Komunikační systém území bude v budoucnu doplněn o nové komunikační propojení mezi oblastí u koncové stanice metra trasy C Letňany a severovýchodní částí Pražského okruhu (podél letiště Letňany), Obsluha území MHD je stabilizována zprovozněným úsekem metra s koncovou stanicí Letňany a přestupním terminálem na návazné autobusové linky včetně záchytného parkingu P+R.

Štěrboholy – Dolní Měcholupy – Dubeč – změna funkčního využití území, které je územní rezervou pro rozšíření kompaktního města a vytvoření nové městské struktury včetně občanského vybavení zejména nových ploch pro vysoké školství a včetně dopravní a technické infrastruktury jako protiva nezáhodoucí suburbanizace za hranici Prahy

Komunikační systém území bude v budoucnu doplněn o východní část Pražského okruhu (úsek Běchovice – D1, východní obchvat Dolních Měcholup a místní komunikace pro obsluhu budoucí zástavby. Základ obsluhy rozvojového území veřejnou dopravou bude reprezentovat kolejový systém MHD.

Západní Město – nové nároky na využití dosud nezastavěných ploch ve vazbě na zahájenou výstavbu a na trasu metra B s potenciálem vzniku nové části města, avšak s nedořešeným odvodněním plánované zástavby a nedořešeným zásobováním teplem, které by tvořilo protiva předpokládané kapacitní výstavbě na jihovýchodě Prahy. Rozvoj Západního města vyžaduje dořešení odpovídajícího odvodnění, zejména výstavby retenční nádrže

N7, tak aby nemohlo dojít k ohrožení stávající zástavby v obci Řeporyje lokálními záplavami při přivalových srážkách.

Komunikační systém území bude doplněn o chybějící úsek Jinočanské spojky a další komunikace pro obsluhu budoucí zástavby. Základ veřejné dopravy bude tvořit trasa B metra se stanicí Stodůlky a dále se v souvislosti s rozvojem v předmětném území zvažuje větev trasy B ze stanice Stodůlky do prostoru budoucí nové zástavby.

Ruzyně – Drnovská - nové nároky na využití ploch pro nebytové funkce jižně a jihovýchodně od mezinárodního letiště, s jeho limity v koordinaci se silničním okruhem SOKP 518, VTL plynovodu a dalších záměrů, zejména v souvislosti s obsluhou MHD, terminálem příměstské dopravy a železniční dopravou.

Komunikační systém území bude doplněn o nové komunikační propojení oblasti budoucího terminálu Dlouha míle s rychlostní silnicí R6 u Hostivic. Dopravní obsluha území veřejnou dopravou dozná v budoucnu zásadních kvalitativních změn v souvislosti s novým kolejovým propojením letiště Ruzyně s celoměstským centrem.

Běchovice – Dolní Počernice TP – změna podmínek dopravní obsluhy území navazujícího na areál bývalých výzkumných ústavů se odrazí na funkčním využití území, směřujícím ke smíšeným funkčním plochám a bydlení ve vazbě na rekreační potenciál okolí.

V souvislosti s enormním nárůstem individuální automobilové dopravy se komplikuje možnost založení nové mimoúrovňové křižovatky na již zprovozněné části Pražského okruhu v úseku mezi Horními Počernicemi a Běchovicemi, která je limitujícím předpokladem možností využití předmětného území.

Jižní Město – rozšíření komerční zóny, dnes realizovaného nadmístního obchodně společenského centra Chodov a ploch pronajimatelných kanceláří o další nebytové plochy v jižní části území mezi D1 a ulicí Roztylskou

Komunikační systém území je stabilizován, otevřenou otázkou je v současné době problematika zkvalitnění plošné obsluhy území MHD a řešení stávající neuspokojivé situace v prostoru mimoúrovňové křižovatky Opatov.

Horní Počernice – transformace dosud nezastavěných území na rozšíření obytné a smíšené zástavby obce

V předmětném území na okraji města se počítá s úpravou průběhu silnice II/611 (Praha-Poděbrady), která by měla být odkloněna do budoucí mimoúrovňové křižovatky „Beranka“ na dálnici D11 u jihovýchodního okraje Horních Počernic. Počítá se rovněž se zkvalitněním napojení Obsluha území MHD bude zajišťována autobusovými linkami s vazbou na konečnou stanici metra B Černý Most.

Problémy koncepce dopravní infrastruktury

- Chybějící kolejové propojení jižního sektoru s centrem města, především trasa D metra a probíhající značný rozvoj na jihu Prahy a v přilehlé jižní části regionu kladou vysoké nároky na MHD resp. PID, která je dosud realizována do značné míry autobusovými linkami ve vazbě na trasu C metra, spolu se značně zatíženými úseky stávajících tras metra v centru Prahy vytváří potřebu realizace nového atraktivního kolejového spojení – trasy metra D.
- Chybějící kolejové spojení letiště Ruzyně s centrem Prahy. Probíhající rozvoj letiště Praha Ruzyně klade stále vyšší požadavky na kapacitu a komfort návazné dopravy mezi letištěm a oblastí celoměstského centra.
- Směry s rostoucími nároky na PID a IAD – s doprovodnými problémy v komunikační síti. Značný rozvoj v oblasti Pražského regionu se negativně projevuje nárůstem individuální automobilové dopravy v relaci Praha – region prakticky na všech komunikacích i na železnici. Na železnici na tratích Praha – Beroun, Praha – Kolín, Praha – Benešov. Z oblastí jižně od Prahy se veřejná doprava realizuje pouze autobusovými linkami po značně zatížené komunikační síti. Podobně nepříznivá situace je mezi Prahou a Kladnem. K velkému rozvoji dochází rovněž v regionu východně od Prahy.
- Dosud nenalezené přijatelné řešení trasy komunikace (Vysočanské, která by měla převzít významné radiální vztahy z centrální oblasti města směrem na východ.) Rozvoj v severovýchodním sektoru města klade stále vyšší nároky na komunikační systém. Dosud známé varianty takového propojení (západní část Vysočanské radiály) nepřinesly uspokojivé řešení, které je třeba dále hledat. Rozvoj jižně od Prahy i v jižním sektoru města vyvolává nárůst zatížení ul. Vídeňské. Ke zmírnění negativních vlivů automobilové dopravy by mohla přispět nová komunikace v koridoru mezi oběma městskými částmi.
- Upřesnění průběhu Městského okruhu ve východní části města od Pelc Tyrolky přes Balabenku, Jarov, Malešice k Rybníčkům je třeba optimalizovat se zřetelem na minimalizaci negativních dopadů stavby do území i za cenu vyšších investičních nároků. Severojižní magistrála představuje enormně zatíženou komunikaci navrženou v parametrech odpovídajících době svého vzniku, její negativní dopady je třeba alespoň zčásti zmírnit humanizací veřejného uličního prostoru a vhodnými úpravami.

- Četnost křižovatek ve východní části Pražského okruhu.
V souvislosti s enormním nárůstem automobilové dopravy na zrealizované části Pražského okruhu mezi Horními Počernicemi a Běchovicemi, ke kterému došlo vlivem nadměrné suburbanizace kolem Prahy, rozvojem města, vlivem dalších faktorů včetně integračních procesů v rámci Evropy a ještě dojde po zprovoznění chybějících úseků okruhu, se stává stále větším problémem otázka četnosti mimoúrovňových křižovatek na již zrealizovaném úseku předmětné komunikace.
- Průběh trasy D metra na území celoměstského centra a centrální oblasti.
Navržená trasa D metra v platném ÚPn hl.m.Prahy je s historickým celoměstským centrem Prahy (kde je značná koncentrace pracovních příležitostí) pouze okrajově v dotyku, je otázkou, zda v úseku od nám. Míru na sever by nebylo možné tradiční trasu v oblasti širšího celoměstského centra modifikovat v zájmu zvýšení atraktivity trasy D pro cestující.
- Chybějící kvalitní tangenciální spojení MHD mimo celoměstské centrum města.
Jednou z alternativních možností eliminovat riziko dalšího přitěžování sítě veřejné dopravy v historickém centru města je nabídka kvalitních tangenciálních spojení MHD mimo celoměstské centrum města, zejména mezi jižní a jihozápadní částí města (mezi MČ Praha 4 a 5) nebo mezi severozápadní a severní částí města (mezi MČ Praha 6 a 8).
- Uspořádání železničního uzlu na území celoměstského centra a centrální oblasti je často diskutovanou otázkou v souvislosti s uvolňovanými plochami nádraží na území města.
- Výhledový rozsah provozu na stávající VPD.
Problematická poloha stávající VPD 13/31 na letišti Praha Ruzyně, jejíž letecký provoz je směřován na silně urbanizované území města vyvolává potřebu minimalizace provozu na této VPD, která je však potřebná při mimořádných meteorologických situacích a ve velké míře je využívána v době oprav hlavní VPD 06L/24R.
- Sledovaná nová VPD, nová vzletová a přistávací dráha má významný vliv na možnosti funkčního využití území v přilehlé oblasti.