

# Noční lety beze změny

**Loni v květnu se zástupci spolků a radnice setkali s letištěm kvůli uzavěře hlavní dráhy. Navazující jednání k omezení nočních letů proběhlo až letos v únoru, k žádnému posunu ale nedošlo a ani pro letošní sezónu se změny nechystají.**

Letiště dlouhodobě tvrdí, že noční lety nelze omezit kvůli nedostatečné kapacitě ve dne a že jejich přesun bude možný až s paralelní dráhou. Z dat poskytnutých letištěm ale vyplývá, že prostor existuje už dnes: Loni nebyla plná kapacita dráhy využita ani jednou a nad 85 % hodinové kapacity se dostala jen osmkrát. Celkově byla dráha vytižena zhruba z poloviny své kapacity.

Letiště také argumentovalo tím, že nelze rušit historické noční sloty. Z diskuze ale vyplynulo, že pokud je dopravci nevyužijí, jsou přidělovány jiným až do výše sezónní kapacity (8 103 nočních letů).

Nejde tedy o výkon historického práva, ale o nové přidělování slotů.

Jako nástroj regulace nočního provozu uvádí letiště hlukové poplatky. Tišší hlukové kategorie ale létají v noci zdarma a u ostatních jsou částky velmi nízké – například Boeing 737 v hlukové kategorii 8 zaplatí v hluboké noci zhruba 2 880 Kč, zatímco v Ženevě stojí srovnatelný noční let přibližně 120 000 Kč. Letiště připustilo, že cílem poplatků není počet nočních letů omezovat, ale motivovat dopravce k nasazování tišších letadel.

Noční provoz tak pokračuje prakticky beze změny. V červenci 2025 probíhalo přibližně 60 nočních pohybů za noc a téměř polovina z nich nebyla zpoplatněna vůbec. Ani při letošní uzavěře letiště neplánuje noční provoz omezit.

Důležitým tématem je také dodržování hygienických limitů hluku. Spolek Šá-

recké údolí z dat poskytnutých letištěm provedl v souladu s platným nařízením vlády č. 272/2011 Sb. výpočet za rok 2025 a zjistil překročení hygienických limitů na stanicích Bílá hora a Dobrovíz. Letiště zatím svou roční zprávu o vyhodnocení hluku nezveřejnilo.

Ani po roce jednání tak nedošlo k posunu směrem k omezení nočních letů. Noční provoz přitom dlouhodobě ohrožuje kvalitu života obyvatel v okolí letiště. V řadě evropských měst je jeho omezení samozřejmostí, v Praze se k tomu zatím nenašla vůle. Ke změně tak může vést buď rozhodnutí státní správy, nebo situace, kdy bude ve třech po sobě jdoucích letech prokázáno překračování hlukových limitů a letiště bude muset noční provoz omezit. Hlukové poplatky má přitom letiště ve svých rukou – mohly by sloužit jako skutečný regulační nástroj, pokud by byly nastaveny tak, aby noční provoz reálně omezovaly. ■

**J. Koňářiková, J. Kučera,**  
**Spolek Šárecké údolí**

# „Participace“ Hradčanské rozhraní



Testovací plánování k přeměně území chátrajících vil na Špejcharu, nově označovaného jako Hradčanské rozhraní, mělo pomoci hledat podobu budoucí zástavby v souladu s charakterem lokality. Uzavřená veřejnoprávní smlouva MČ Praha 6 však podle našeho názoru těmto výstupům neodpovídá a výrazně překračuje kapacitu území danou platným plánovacím rámcem.

Lokalita je podle územního plánu vedena jako stabilizované území s omezenou intenzitou zástavby. Pokud mají být skutečně zachovány stávající vily, zbývá pro novou výstavbu plocha přibližně 5 240 m<sup>2</sup>, čemuž odpovídá hrubá podlažní plocha všech podlaží zhruba 6 290 m<sup>2</sup>. Ve smlouvě je však uvažována kapacita kolem 21 400 m<sup>2</sup> nové zástavby (celkově přibližně 25 000 m<sup>2</sup> HPP), tedy

více než trojnásobná. Takto zásadnímu navýšení by měla předcházet změna územního plánu, případně regulační plán, nikoli pouhé regulační schéma. Bez této změny vzniká dojem, že se participace organizovaná developerem využívá k legitimizaci kapacity, která neodpovídá stabilizovanému charakteru území.

Rozdíl v kapacitě se promítá i do výše spoluúčasti investora. Podle metodiky hl. m. Prahy je zástavba odpovídající územnímu plánu zpoplatněna částkou 700 Kč/m<sup>2</sup>, zatímco výstavba nad jeho rámec podléhá sazbě 2 300 Kč/m<sup>2</sup>. V uzavřené plánovací smlouvě však byla sjednána částka 948 Kč/m<sup>2</sup>. Je proto namísto otázka, zda výše kontribuce odpovídá skutečnému rozsahu navrhované zástavby.

Proces testovacího plánování tak nezaplnil očekávání, která do něj veřejnost vkládala, zejména proto, že finální řešení vychází z variant maximalizujících zastavitelnost a výšku zástavby. ■

**J. Hušek, Spolu na Petřinách**

### Stránka spolků a občanských iniciativ Prahy 6

publikuje názory jejich členů činících v Praze 6. Příspěvky zasílejte na spolky-redakce@praha6.org. Archiv a plné verze článků na praha6.org. Texty nevyjadřují postoje MČ, odpovídají za ně podepsané spolky a iniciativy.