

Z historie mezinárodního letiště Brno–Tuřany

Koncem 2. světové války bombardovala letadla spojeneckých vojsk prostory vojenského letiště v Černovicích a zneemožnila tím k odvetné útoky německé Luftwaffe z jeho rozjezdových ploch. Proto si němečtí vojenští odborníci vyhlédli náhradní letiště, a to v prostoru koňského závodiště, které se nacházelo mezi lesíky 2 km za Tuřanami podél silnice do Šlapanic. Po ústupu německých vojsk z Brna, byly využity lesní úkryty i pro sovětská letadla.

Poválečné budovatelské nadšení umožnilo rychlou obnovu

k provozu vojenských proudových letadel. Součástí důsledků normalizačního procesu po roce 1968 upevňujícího moc armády, byl pod rouškou "úsporných opatření, ve vnitrostátní letecké dopravě převeden veškerý majetek letiště do správy Federálního ministerstva národní obrany. Tehdejšímu velení vojenského letectva tak již nic nestálo v cestě přeměnit stávající civilní letiště na vojenské.

Pro civilní obyvatelstvo okolních obcí a měst, jihovýchodní části města Brna nastaly krušné časy. Vojenské letky prováděly výcvik s bojovými letouny MIG 19

a 21 ve dne i v noci, a to se souhlasem bývalého Národního výboru města Brna, jehož funkcionáři schválili výjimku z hygienických předpisů limitujících přípustnost hlukové zátěže na obyvatelstvo při provozu vojenských letišť. Normou stanovená hranice hlučnosti byla dlouhodobě překračována o 50–100 %, škodlivé ropné látky z leteckých motorů zamožovaly rostlinnou kulturu nejenom v okolí Brna, ale v celém kraji. Postižení obyvatelé neměli v období normalizace zastání ve stranických orgánech KSČ, funkcionářích Národní fronty ani v samosprávných orgánech ObNV Brno IV. a v Národním výboru města Brna. Přesto se našli odvážní občané, kteří se nebáli kritizovat na veřejných schůzích



zničených budov, radionavigačního zařízení a rozjezdové plochy. Již v červnu 1945 je na letišti v Černovicích obnoveno letecké spojení s ostatními městy v Československu. Letecká technika je modernizována sovětskými letadly IL 12 a 14, zvyšuje se počet přepravovaných osob i zboží, nastává éra dalšího rozvoje civilního letectví.

V roce 1947 rozhodl Národní výbor města Brna o vybudování nového letiště v Brně–Tuřanech na ploše 360 ha nákladem 250 mil. Kč. Město Brno se zavázalo, že bezplatně postoupí na výstavbu letiště pozemky přesto, že vlastnické vztahy k nim nebyly dorešeny. V roce 1950 byla zahájena výstavba civilního letiště, při které byly vykáceny oba lesíky a zrušena komunikace Tuřany – Šlapanice. Již v tehdejší době se ozývaly hlasy odborníků: „Bude-li mít Vídeň vybudované letiště dříve než Brno, mezíská brněnské letiště potřebnou důležitost v letecké dopravě!“ Přesto ministerstvo dopravy rozhodlo o prioritě letišť v Praze a Popradu.

Teprve v roce 1958 bylo brněnské letiště vybaveno moderní leteckou technikou a pozemním zabezpečovacím zařízením. V roce 1967 byla uvedena do provozu nová odbavovací hala. Dlouhodobá úspěšnost a rozvoj brněnských veletrhů přispěly k prodloužení vzletové a startovací dráhy, kterou se zvýšila kapacita letiště umožňující provoz moderní letecké techniky.

V roce 1970 rozhodla tehdejší vláda ČSFR na návrh Národního výboru města Brna o dalším rozšíření letiště v Brně–Tuřanech a zamítla návrh výstavby nového letiště u Medlova. V roce 1978 bylo dokončeno prodloužení rozjezdové dráhy o 650 m směrem k Tuřanům, brněnské letiště získává opět mezinárodní charakter, ale také výhodné podmínky

v Kulturním domě v Tuřanech členy vlády, krajských i městských orgánů KSČ a Národních výborů za jejich nečinnost a odmítání podpory občanům, domáhajícím se řešení neúnosného stavu způsobeného provozem vojenského letiště.

Připomenutí a veřejné poděkování si občané zaslouží za odvalu, protože žádná politická strana i po roce 1989 nenašla odvahu k aktivnímu protestu. Chceme veřejně poděkovat MUDr. P. Němcovi, Ing. B. Křesalovi, Ing. G. Kalandříkovi, A. Javorovi a dále členům vzniklého Občanského fóra P. Waidhoferovi, B. Sobotkovi, T. Petříčkovi, O. Zlochovi, Ing. J. Hrbáčkovi, J. Hrabálkovi, O. Oprchalovi, J. Vránovi, MUDr. Petrásové, J. Draholové, M. Šmardové, B. Skočovské, D. Wrbkové a dnes již nežijícím Josefu Daňkovi, Vladimíru Smrčkovi a Zdeňku Závodskému.

Po neúspěšných jednáních s velením vojenského letiště a Federálním ministerstvem národní obrany se všichni zapojili do organizace protestního pochodu. Ten se uskutečnil za koordinovaného přispění všech zástupců Občanského fóra obcí a měst okresů Brno–město, Brno–venkov, Vyškov a stávkového výboru studentů města Brna dne 13. ledna 1990. Ani mrazivé počasí neodradilo od protestního pochodu 30 000 občanů, kteří svou účastí, hlasivkami a transparenty nesoucimi v průvodech dali odvážně najevo zúčastněným zástupcům armády a veliteli vojenského letiště generálmajorovi Vaňovi, že nesouhlasí s provozem vojenského letiště a žádají jeho úplné zrušení a vymístění. Svou účastí a rozhodným postojem dali také svým zástupcům jasný mandát k jednáním s představiteli armády a členy vlády o naplnění jejich požadavků.

Pokračování v příštím vydání Listů

Organizátoři tehdejších protestů Ivan Drahola a Jan Medek

Z historie mezinárodního letiště Brno–Tuřany

(Pokračování z minulého čísla)

Protestní hvězdicový pochod na letiště v Tuřanech, který se uskutečnil 13. 1. 1990 dal zástupcům Občanského fóra obcí postižených provozem vojenského letiště mandát, a byl signálem k dalším jednáním. O podpoře zrušení vojenského letiště, nápravě hmotných a ekologických škod způsobených jeho provozem se uskutečnila jednání s vedením města Brna a bylo dosaženo intervence osobním jednáním s předsedou federální vlády Ing. M. Čálfou. O zrušení vojenského letiště byla vedena další jednání na velitelských úrovních ozbrojených složek zastřešená ministrem národní obrany generálem Vackem.

Po dobu provádění dílčích oprav a úprav letiště, byl jeho provoz na omezenou dobu přerušen. Doufali jsme, že se jeho další využívání pro vojenské účely již nepodaří obnovit.

Nesouhlas se zrušením vojenského letiště v ozbrojených složkách však přetrvával. Tomu odpovídaly i pronikající informace o možném návratu vojenského letectva na letiště po dokončení prováděných oprav. Možnost zvratu vývoje a vznikající situace nás přiměly k ráznějším krokům. Vyčerpali jsme již možnost pomoci od orgánů zvolené samosprávy interpelacemi kooptovaných poslanců na zasedáních poslanců Národního výboru města Brna i Jihomoravského KNV. Proto jsme se obrátili o pomoc na nové poslance Federálního shromáždění za Brno–město JUDr. Z. Kesslera (nynějšího předsedy Ústavního soudu v Brně) a pana Slámy za okres Brno–venkov. Tehdejší poslanci Jenerál a Korčák nepodporovali názory a zásadní požadavek občanů postižených obcí které zastupovali, proto jsme iniciovali jejich odvolání z poslaneckých funkcí.

V tlaku na zrušení vojenského letiště na základě stížností jednotlivých občanů, skupin a koordinačního výboru Občanského fóra obcí postižených provozem vojenského letiště bylo nutné pokračovat, protože čas k úspěšnému završení veškerého snažení se postupujícím společenským vývojem krátil. Byli proto osloveni a o pomoc požádáni představitelé Výboru československé veřejnosti pro lidská práva a humanitární spolupráci, Výboru strany zelených, předseda Federálního shromáždění pan Kukrál a předseda vlády České republiky pan Pithart. Velitel letectva generálmajor Kubizniak nás v závěru vedených jednání informoval o vznikajícím dokumentu připravovaném pro jednání vlády Československé federativní republiky. Ten soustřeďoval informace a podklady k rozhodnutí o budoucnosti všech letišť Československé armády se stanovením termínu ukončení provozu nadzvukových letadel na letiště v Brně–Tuřanech.

Tato informace nás sice potěšila, byla však jen dílčím úspěchem. Byli jsme si vědomi toho, že konečné rozhodnutí o zrušení vojenského letiště musí učinit Rada obrany státu. Proto jsme opětovně požádali nově ustanovené poslance o pomoc vyjádřenou jejich poslaneckou interpelací na půdě Federálního shromáždění.

OBČANSKÉ FÓRUM BRNO, JAKUBSKÉ NÁMĚSTÍ 7

JUDr. Zdeněk Kessler

poslanec Federálního shromáždění

Brno – Údolní 46

V Brně dne 12. 9. 1990

Vážený pane poslanče.

Rada Občanského fóra v Brně byla seznámena s vývojem situace vojenského letiště v Brně–Tuřanech, stanoviskem občanů odeslaným primátorovi města Brna i žádostí Koordinačního centra OF obcí postižených provozem letiště.

Protože je Rada obeznámena s uvedenou problematikou, žádáme Vás po osobní konzultaci o pomoc při řešení pro Brno tohoto naléhavého problému. Na rozdíl od jiných problémů jeho vyřízení nevyžaduje žádný finanční náklad. Naopak, jeho vyřešením dojde k okamžité mnohamilionové úspoře a nevyčísitelným přínosům ekologickým a na zdraví občanů.

Věříme, že naléhavost žádosti je Vám dobře známa. Proto i Rada OF v Brně vyvine úsilí u KC OF Praha, aby byl urychleně tento problém, neuralgický bod v Brně co nejdříve vyřešen a umožněn tak i potřebný ekonomický rozvoj v civilním letectví.

Rada OF v Brně za gremium

Na vědomí: KC OF obcí postižených provozem vojenského letectva, Rada OF Brno–venkov

Nyní když nastala příznivá mezinárodní vojenskopolitická situace a také možná dočasně příznivá vnitropolitická situace, jsme považovali za jedině možné a trvalé vyřešení závažného zdroje zdravotního problému tisíců lidí zrušením vojenského letiště. Snaha o dosažení tohoto cíle vyvíjená na úrovni města Brna, JmKNV, oslovených poslanců zákonodárných sborů i členů vlády České republiky přesto nemusela být úspěšná. Proto bylo i nadále pokračováno v koordinování občanské aktivity 38 obcí a měst postižených provozem vojenského letiště s cílem obnovení a dodržování základních práv na zdraví a osobní bezpečnost spoluobčanů, jak je zakotveno ve Všeobecné deklaraci lidských práv a svobod.

Usilovná, mnohdy nedoceněná práce mnoha občanů nejen z naší městské části, ale i z obcí a měst okresu Brno–venkov a Vyškov však nebyla marná. Úspěšného završení bylo dosaženo rozhodnutím nejvyššího kompetentního orgánu, a to Radou obrany státu. Ta na svém jednání dne 12. listopadu 1990 rozhodla o zrušení vojenského letiště v Brně–Tuřanech. Sluší se připomenout, že toto pro nás a další generace nejdůležitější rozhodnutí učinili prezident republiky Václav Havel, tehdejší předseda vlády ČSFR, předseda Federálního shromáždění, ministr národní obrany ČSFR a předsedové České a Slovenské republiky.

Organizátoři protestů za zrušení vojenského

letiště v Brně–Tuřanech

Ivan Drahola, Jan Medek

(Pokračování v příštím vydání Listů)

Z historie mezinárodního letiště Brno-Tuřany

(Pokračování)

V listopadu 1990 se uskutečnily komunální volby, ze kterých vzešlo první zastupitelstvo nové městské části Brno-Tuřany, zvolené občany Brněnských Ivanovic, Dvorsk, Holásek a Tuřan pro období let 1991-1994. Nově vytvořený samosprávný orgán postupně vytvářel úřad státní správy po zrušení dosavadního Obvodního národního výboru Brno-IV, aby mohl vyřizovat občanům jejich záležitosti týkající se zejména stavební činnosti, životnostenského oprávnění, sociálních záležitostí, matriky, zdravotnictví a životního prostředí. Pro novou radu městské části bylo v samosprávné působnosti prioritní začít řešit dlouhodobě opomíjenou infrastrukturu městské části, zejména rozsah a stav komunikací, kanalizace, vodovodního řádu a plynofikace. Důsledky neřízených skládek škodlivých odpadů v Čemovicích a Brněnských Ivanovicích, ekologické škody způsobené provozem vojenského letiště, obojí s katastrofálním dopadem na ovzduší a místní zdroje pitné vody ve všech studních naší městské části, byly okamžitou výzvou k dlouhodobému řešení nápravy.

Po zrušení vojenského letiště a postupné obnově demokracie vyvstal před samosprávným orgánem nejenom naší městské části, ale i okolních obcí neočekávaný, avšak velmi závažný problém. Tím se stala ochrana občanů před zájmy různých podnikatelských společností prosadit megalomanský plán výstavby superobřího nákladového letiště v Brně-Tuřanech.

Vedení města Brna ve spolupráci s radou naší městské části nechtělo připustit živelný vývoj ve věci budoucího využívání letiště a jeho okolí. Stanovilo proto po projednání s Útvarem hlavního architekta města Brna a ve spolupráci s Českou správou letišť zadávací podmínky ke zpracování studie možného budoucího rozvoje tohoto zájmového území. V závěru roku 1991 předložila českofrancouzská společnost MOST studii proveditelnosti rozšířeného letiště Brno-Tuřany, která již obsahovala návrh nových ochranných hygienických pásem. Protože ve studii nebyly dodrženy všechny zadávací podmínky, nebyla v dubnu 1992 schválena Zastupitelstvem města Brna.

Vedení města Brna i naší městské části podporovalo snahu České správy letišť o získání Statutu mezinárodního civilního letiště v Brně-Tuřanech, což se v červenci roku 1992 rozhodnutím ministerstva dopravy podařilo.

K ovlivnění dalšího vývoje tohoto zájmového území přesahujícího dosah města Brna jmenovala Rada města Brna v únoru roku 1993 komisi pro podporu rozvoje letiště Brno-Tuřany, jejíž členy tvořili 4 zastupitelé města Brna, starosta města Šlapanic a starosta městské části Tuřany. K tomu měla komise získat informace o tvorbě Generelu letiště a koncepci veřejné letištní sítě v České republice, financování jejich provozu, dotací a majetkových záležitostí. Komise byla pověřena spolupracovat se zainteresovanými podnikateli k propagaci využívání letiště, navázáním kontaktů se zahraničním prostřednictvím zastupitelských úřadů při vytváření podmínek privatizace letiště se zapojením města Brna. Cílem měla být snaha o rozvinutí letecké dopravy na evropskou úroveň s posílením významu a postavení Brna a regionu Jižní Moravy. Tomuto zadání odpovídaly v březnu 1993 schválené „Zásady územního rozvoje města Brna“, které mimo jiné v kapitole Letecká doprava předpokládají ve spolupráci s Okresním úřadem Brno-venkov:

- přiblížit se evropské úrovni odpovídající velikosti a významu města Brna

- podporovat rozvoj civilního letectví využitím letiště s ohledem na předpokládané rozšíření

- včetně zajištění podmínek stanovených pro kvalitu životního prostředí

- zajistit územní rezervu pro rozvoj letiště i mimo město Brno.

Vhodnost směřování k rozvoji civilní letecké přepravy potvrdila statistická informace České správy letišť, že frekvence pohybu letadel na letišti Brno-Tuřany se zvýšila o 100 %, další rozvoj je očekáván od charterových letů cestovních kanceláří a možné nákladní přepravy.

Soukromá společnost BIP GROUP, kterou založil zastupitel města Brna pan Michal Dymáček, však začala prosazovat ve spolupráci s firmou ECONZULT návrh na zřízení letiště uzlového typu. V červnu 1993 předložil pan Dymáček jako zastupitel města Brna, který je současně předsedou představenstva společnosti BIP GROUP, návrh zásad koncepce hospodářského rozvoje města Brna a Jižní Moravy, ve kterých požadoval prioritně projednat a schválit společný postup jeho firmy a města Brna při realizaci rozvoje mezinárodního letiště Brno-Tuřany s projektem uzlového letiště a dotčeného zájmového území. Základní myšlenkou výstavby superobřího letiště s překladištěm nákladní přepravy, je vybudování leteckého dopravního centra uzlového typu pro přepravu nákladů ve vazbě na východní Evropu, Dálný východ a Asii, popsanou ve zpracovaném memorandu o přípravě a realizaci projektu uzlového letiště. V prosinci 1993 na semináři v Denveru a v červnu 1994 na konferenci v Barceloně, byl za účasti představitelů města Brna a pana Dymáčka prezentován projekt uzlového letiště s důrazem na pohyb nákladů po ose Severní Amerika-Evropa-Východní Asie. Účastníky obou setkání byla údajně vyslovena shoda o potřebě nového evropského leteckého uzlu. Náročnost projektu a vliv na zájmové území zpracované v memorandu bývalým primátorem Ing. J. Horákem, vlastníkem společnosti BIP GROUP panem Dymáčkem a předsedou komise pro rozvoj letiště Ing. P. Podsedníkem, je zřejmý. Proto je nutný souhlas občanů dané lokality s jeho umístěním, podpora místních a vládních orgánů.

Česká správa letišť zadala ve spolupráci s Útvarem hlavního architekta města Brna a nezávisle na záměru vybudovat uzlové letiště vypracování Generelu letiště Brno-Tuřany, který řeší jako hlavní úkol zachování současného letiště na úrovni mezinárodního provozu a jeho postupné rozvíjení podle potřeby a ekonomických možností.

Začátkem dubna 1994 však uložila Rada města Brna zadavateli konceptu územního plánu města Brna zajistit územní a infrastrukturní potřeby komplexu uzlového letiště včetně ochrany zájmového území před jinou činností nesouvisející s projektem. Okamžitě po tomto bezprecedentním a účelovém rozhodnutí Rady města Brna se sešli na Obecním úřadě v Sokolnicích zástupci okolních obcí a městských částí Brna dotčených provozem letiště a schválili stanovisko k připravovanému záměru výstavby uzlového letiště Brno-Tuřany, které obsahovalo ve stručnosti tyto požadavky na orgány státní správy a samosprávy.

Ministerstvo životního prostředí - zpracovat studii ekologické zátěže na obyvatelstvo a přírodu

Ministerstvo dopravy - dořešit vlastnické vztahy k pozemkům tvořícím stávající areál letiště

Ministerstvo pro místní rozvoj - vyřešit komunikační spoje a ostatní infrastrukturu v zájmovém území uzlového letiště

Magistrát města Brna,

Okresní úřad Brno-venkov,

Okresní úřad Vyškov - projednat návrhy studie proveditelnosti uzlového letiště s představiteli samosprávy

Kolegium představitelů samospráv dotčených obcí a městských částí města Brna důrazně požadovalo, aby do doby závě-

Letiště Brno-Tuřany – malé létání

Provoz na letišti Brno-Tuřany, které má statut veřejného mezinárodního letiště, lze rozdělit do několika skupin, dle velikosti letadel.

Začnu od těch nejmenších – tzv. UL – ultralehkých letadel

Jedná se o letadla s maximální startovní hmotností do 450 kg, která bývají převážně vybavena motory Rotax 912. Jedná se o čtyřdobé motory, které jsou navíc opatřeny účinným tlumičem hluku. Tyto letouny smí být navíc provozovány, v souladu s platnými leteckými předpisy České republiky, pouze mezi východem a západem slunce, tzn. rušení nočního klidu touto kategorií letadel vůbec nepřipadá v úvahu. Aeroklub vlastní jeden takový letoun a firma Herbst Aero 4 letouny této kategorie. Z důvodu hlukového zatížení městské části Brno-Tuřany jsme již v březnu tohoto roku společně požádali Magistrát města Brna o výjimku, která nám byla schválena a tyto letouny smíme do 30. 8. 2002 nadále provozovat na bývalém travnatém letišti Brno-Černovice, nyní tzv. Černovické terasy.

Další kategorie je tvořena sportovními letadly

Aeroklub Brno-Slatina provozuje v současné době jeden letoun Zlin Z-142, jeden Z-43, Herbst Aero jednu Cessnu 172. Tato letadla jsou využitelná i pro noční provoz v řízeném okruhu letiště Brno-Tuřany, ale jedná se o minimální využití, neboť kromě vhodného typu letounu je zapotřebí i speciální pilotní klasifikace, kterou vlastní pouze nejzkušenější piloti.

Nejen při nočních letech, ale samozřejmě i při denním provozu je pilot těchto sportovních letounů povinen dodržovat při letu na okruhu minimální výšku nad terénem 300 metrů.

Krátce po startu, kdy ještě není dosažena požadovaná výška, pokračuje přímým letem v ose dráhy tak dlouho, aby se vyhnul nejen z hlukových, ale hlavně z bezpečnostních důvodů zastavěným oblastem, neboť v případě např. vysazení motoru se pilot snaží mít v dohledu plochu vhodnou pro nouzové přistání. Totéž platí i pro fázi přistání, kde je navíc motor letounu stažen téměř do volnoběžného režimu, aby se urychlila fáze vyklesání výšky.

Aeroklub Brno Slatina provedl v letošním roce po západu slunce pouze 2 starty, první se uskutečnil v pátek 7. 6., kdy letoun po startu ihned odletěl na 20 minut do prostoru brněnské přehrady a pak v sobotu 8. 6., kdy opět ihned po vzletu odletěl do prostoru hradu Špilberku, aby mohl realizovat fotodokumentaci ze slavnosti ohňostrojů.

Z historie mezinárodního letiště Brno-Tuřany

rečného projednání studie proveditelnosti uzlového letiště nebyla přijímána žádná rozhodnutí, která by se dotýkala územních plánů obcí a městských částí města Brna. I přes záporné stanovisko dotčených obecních samospráv projednala Rada města Brna v červnu r. 1994 memorandum o společném podnikání s BIP GROUP a doporučila jej schválit 40. zasedání Zastupitelstva města Brna. Nejzávažnější částí předloženého dokumentu bylo, že město Brno využije k prosazení záměru všech možností platné legislativy a zahrnutí záměru do územního plánu města Brna. Na tomto zasedání vystoupil starosta městské části Brno-Tuřany se stanoviskem ze setkání kolegia představi-

Pokud bychom připravovali v letošním roce nějaký další noční let, jsme schopni jej závčas avizovat např. prostřednictvím e-mailu, ale momentálně neočekáváme, že by k tomu mělo dojít.

Poslední kategorií jsou tzv. IFR – lety

Noční výcvikové lety, které jsou prováděny na letišti v Brně-Tuřanech jsou s největší pravděpodobností realizovány provozovateli, kteří vůbec nemají sídlo v Brně a okolí, jedná se například o provozovatele z Prahy, Benešova, Vidně a okolí a z Bratislavy

(Jen namátkou lze jmenovat aeroklub Benešov, rakouské aerokluby Vöslau, Wiener Neustadt a Schwechat). Letiště Brno-Tuřany má totiž nejen vhodnou polohu, ale i nízké provozní zatížení v nočních hodinách. Jedná se o tzv. IFR-výcvik (IFR – Instrument Flight Rules) – výcvik pro lety dle přístrojového vybavení, který je převážně určen pro piloty, kteří se ucházejí o zaměstnání dopravního pilota u velkých leteckých společností, dále pak kontrolní a zkušební lety firem jakými jsou ČSA, Fischer Air a Travel Service s letouny typu ATR či Boeing.

Tyto letouny provádějí většinou pouze navigační přiblížení, kdy pilot je usazen v ose dráhy již min. 5 námořních mil (cca 8 km) od prahu dráhy v Tuřanech a nesmí z této definované trajektorie vybočit, tzn. je neustále mimo území městské části Tuřany. Při těchto letech většinou ani nedochází k dosednutí na dráhu a letoun provádí průlet v minimální výšce 100 metrů nad osou dráhy, po zbylou část letu má výšku min. 700 metrů nad terénem.

Vzneseme rovněž požadavek na Řízení letového provozu, aby se pokusili přenést část letů do severního okraje letiště Brno-Tuřany, do prostoru Černovické terasy, kde zvýšené hlukové zatížení samozřejmě spojené s provozem letadel nepůsobí tak rušivě na okolní obyvatele.

Doufám, že se nám tímto vyjádřením alespoň částečně podařilo ozřejmit problematiku provozu na letišti Brno-Tuřany a budeme se nadále snažit, abychom s městskou částí Brno-Tuřany vycházeli v co možná nejlepších a jen přátelských vztazích. V případě dalších dotazů jsme Vám kdykoliv k dispozici a těšíme se na setkání při dni otevřených dveří. Den otevřených dveří bude v sobotu 20. července, 9-13 hodin, vstup z ulice Karkulínova. Sledujte plakáty!

Petr Hruška

Aeroklub Brno – Slatina, předseda motorového odboru

telů samospráv v Sokolnicích a s rozhodnutím Zastupitelstva městské části Brno-Tuřany, které nesouhlasilo s blokací pozemků dle návrhu memoranda, což zahrnovalo 75 % pozemků stávajícího letiště v katastrálním území Dvorská a Tuřany. Současně informoval Zastupitelstvo města Brna, že pokud má město Brno a Jižní Morava zájem o dobudování letiště v rozsahu generelu zpracovaného provozovatelem letiště Českou správou letišť Praha, získá podporu samospráv a občanů dotčené oblasti.

Organizátoři protestů proti uzlovému letišti
Ivan Drahola

Jan Medek

Z historie mezinárodního letiště Brno-Tuřany

Pokračování

Na pozvání Rady městské části Brno-Tuřany se zúčastnili v červenci 1994 zasedání Zastupitelstva naší městské části náměstek primátora Ing. L. Doležal, předseda komise pro rozvoj letiště Ing. P. Podsedník a předseda představenstva společnosti BIP GROUP pan Dymáček, oba členové Zastupitelstva města Brna. Jejich snahou bylo přesvědčit zastupitele o nutnosti zviditelnit město Brno vybudováním superobřího letiště situovaného do prostoru letiště Brno-Tuřany a jeho širokého okolí. V rovině úvah a dohadů byl záměr prezentován jako mimořádně výhodná a neopakovatelná šance i pro občany naší městské části. Na dotazy o míře opětovného znečišťování ovzduší a zvýšení hlukového zatížení navrhovaným provozem byli naši zastupitelé přesvědčováni, že obojí je zanedbatelné v důsledku provozu moderních letadel. Studie proveditelnosti uzlového letiště zajišťovaná společností BIP GROUP nebyla dokončena pro nedostatek finančních prostředků, termín dokončení dopravní koncepce jižní části města Brna zahrnující zájmovou oblast letiště byl odsunut. Jaká je budoucnost mezinárodního letiště se zastupitelé od přízvaných nedozvěděli. Skončené jednání však v nich utvrdilo přesvědčení, že na další vývoj letiště, skrytý i otevřený tanec zástupců města Brna okolo něj, si budou muset dávat i nadále dobrý pozor.

Na základě výzvy rady MČ části Brno-Tuřany se občané vyjadřovali v naprosté převaze záporně k záměru města Brna vybudovat superobří letiště. Současné vyslovovali obavy, aby volení zástupci města Brna nepodlehli ekonomickým slibům předkladatelů memoranda a neschválili závazné dokumenty umožňující jeho výstavbu. Změna územního plánu zahrnující záměr výstavby superobřího letiště byla předložena v listopadu r. 1994 Zastupitelstvu města Brna, které ji neschválilo. Díky dlouhodobému a trpělivému přesvědčování zastupitelů města Brna ve všech politických stranách, pochopení u odborných pracovníků Útvaru hlavního architekta a Odboru hospodářského rozvoje města Brna, se podařilo snahu „podnikatelů“ umrtvit. Tím bylo úspěšně završeno několikaleté úsilí zastupitelů zvolených občany naší městské části, oponentů záměru bezohledného a megalomanského rozšiřování leteckého provozu v Brně-Tuřanech na úkor kvality života brněnských obyvatel v celé jeho jihovýchodní části.

S touto prohrou se však prosazovatelé superobřího letiště nehodlali smířit. Po zvolení nových samosprávných orgánů města Brna v závěru roku 1994 schvaluje již v lednu 1995 Rada města Brna prohlášení o podpoře přípravy uzlového letiště za předpokladu:

- Realizace projektu povede k pozitivnímu

vlivu na životní prostředí v dané oblasti. (!)

- Komplex letiště bude vytvářet hrubý roční zisk 5-8 miliard US dolarů ze všech ekonomických aktivit. (Pozn. autorů. *Přepočtená částka 240 miliard Kč tvoří třetinu ročního rozpočtu České republiky* !)

- Založená akciová společnost bude rozšířena o účast města Brna a okolních obcí. Nejvýznamnější obchodní partneři včetně těch, kteří budou zajišťovat financování dokončení příprav, vlastní výstavbu i pozdější provoz letiště, budou ke své činnosti smluvně zavázáni.

Prohlášení Rady města Brna bylo jedním z podkladů k připravovaným jednáním ministra průmyslu ČR v USA a bylo prezentováno jako pozitivní signál pro velvyslanectví USA v naší republice. V únoru 1995 jmenovala Rada města Brna novou pracovní skupinu pro rozvoj letiště, jejímž předsedou byl opět jmenován Ing. Pavel Podsedník.

Zástupci městské části Brno-Tuřany a města Šlapanice se však již jejími členy nestali. Mohli být pouze přizváni v případě nutnosti jako externí konzultanti. Obě výše citovaná rozhodnutí vyburcovala samosprávné orgány měst, městských částí a dotčených obcí k dalším jednáním s odbory Magistrátu města Brna, komisí pro rozvoj letiště a interpelacím na zasedáních Zastupitelstva města Brna. Přímá jednání na úrovni samosprávných orgánů města Brna byla velmi ztížena, protože nikdo z kandidátů městských částí Tuřany, Chrlice, Brno-jih a Slatina nebyl nově zvolen do Zastupitelstva města Brna.

Vliv provozu stávajícího mezinárodního letiště v Brně-Tuřanech bylo nutné dokumentovat, zejména ve světle opakovaných snah vedení města Brna prosadit záměr výstavby uzlového letiště. Městská hygienická stanice v Brně proto předložila požadavek na zpracování hlukové studie včetně návrhu nových pásem hygienické ochrany provozu letiště, který Česká správa letišť akceptovala a vypracovala „Zásady zpracování hlukových zón letiště Brno-Tuřany“, které se staly jedním z nejdůležitějších výstupů nové hlukové studie zpracované firmou TECHSON PRAHA. Zastupitelé městské části Brno-Tuřany se seznámili s novou hlukovou studií a na jednání 29. července 1997 schválili tyto připomínky:

1. Zpracovat komunikační systém pro městskou část Brno-Tuřany, Brno-Slatina a město Šlapanice
2. Uvést do souladu územní plány dotčených obcí, měst a městských částí
3. Posuzovat vliv leteckého provozu na životního prostředí a občany ve stávající zástavbě dle zákona č. 244/1992 Sb.
4. Dořešit zásobování leteckými pohonnými hmotami se zamezením znečištění půdy
5. Dopracovat technická, organizační a eko-

nomická opatření pro snížení hladiny hluku s pověřením provádění kontrol hlukové zátěže Krajskou hygienickou stanicí v Brně

6. Městská část Brno-Tuřany požaduje úhradu vyvolaných protihlukových opatření na školských a předškolních zařízeních.

Zástupci firmy BIP GROUP v čele s panem Dymáčkem však nelenili a všemožně usilovali o trvalý zvrat situace v jejich prospěch. Jejich úsilí nebylo marné, protože opět uspěli se svým záměrem „Komplex uzlového letiště Brno“ u samosprávy města Brna nově zvolené v roce 1998. S podporou části zastupitelů se jim podařilo docílit v Radě města Brna i Zastupitelstvu města Brna opětovné zařazení tohoto návrhu na program jednání, a to na 6. zasedání ZMB dne 18. 5. 1999. Přetrvávající nesouhlas s uvedeným záměrem však umožnil doplnit usnesení připravené k schválení Zastupitelstvu města Brna o další varianty usnesení. To ve své výsledné podobě předložené zastupitelům obsahovalo tyto návrhy:

Varianta A „Pověřuje delegaci města Brna k účasti na konferenci pořádané WDF v Madridu 2.-5. května 1999 s tím, aby zde vedla jednání (za zpracovatele pan Dymáček) směřující k přípravě a realizaci komplexu, mimo jiné i prostřednictvím uspořádání mezinárodního setkání v Brně ve vzájemně dohodnutém termínu a podmínkách. Vedení města zajistí ve spolupráci se zpracovateli komplexu důkladné projednání projektu na půdě města Brna včetně přípravy příslušných usnesení, jakož i další kroky ve smyslu návrhů již dříve odsouhlasených.“

Varianta B „Nesouhlasí s dalším sledováním záměru realizace uzlového letiště v Brně.“

Varianta C „Schvaluje záměr pořídit změny územního plánu města Brna na plochách dříve posud rezervovaných pro případnou realizaci uzlového letiště.“

Úsilí tehdy již malého okruhu občanů, který zůstal z pracovního týmu odpůrců superobřího letiště, bylo přece jen úspěšné. Zastupitelstvo schválilo variantu B, a tím snad s konečnou platností řeklo NE tomuto záměru.

Je nutné podotknout, že zastupitelstvo při rozhodování o předložených variantách bylo informováno o zájmu zahraničních investorů o lokality, které dosud blokoval záměr výstavby uzlového letiště. Vyjasněním možnosti charakteru zástavby a provozu v okolí tuřanského letiště se vedení města Brna, Útvaru hlavního architekta a odborům Magistrátu města Brna vytvořily podmínky ke koncepčnímu přístupu tvorby zadávacích podmínek výhledového rozvoje jihovýchodní části města Brna ve všech jeho aspektech a potřebách.

Organizátoři tehdejších protestů

Ivan Drahotka a Jan Medek

Dokončení v příštím vydání LISTŮ

Z historie mezinárodního letiště Brno-Tuřany

(Dokončení)

Neschválení záměru vybudovat uzlové letiště v prostoru tuřanského letiště a jeho širokého okolí Zastupitelstvo města Brna dne 18. 5. 1999, umožnilo zrušit přetrvávající rezervaci vymezených ploch a navrhnout přípravu jejich dalšího využití a rozvoje. Po rozhodnutí o zřízení průmyslové zóny na Černovické terase vedením města Brna, schválilo Zastupitelstvo města Brna pro I. etapu její výstavby odkup soukromých pozemků, vybudování inženýrských sítí a potřebných komunikací v tomto zájmovém prostoru. Podmínky k podnikatelské činnosti ve vyhlášené průmyslové zóně mají povzbudit zájem investorů o její využívání i o rozvojové plochy v oblasti mezinárodního letiště v Brně-Tuřanech. Jejich postupná zástavba bude rozšiřovat podnikatelský potenciál města a vytvářet nová pracovní místa s možností odborné rekvalifikace budoucích zaměstnanců. Že to bude proces nelehký napovídá vývoj společnosti Flextronic, která po krátkém působení ukončila svoji činnost i přes obdrženou vládní dotaci, podporu města a úlevy poskytnuté k podnikání v této zóně.

Změna účelu využití Černovické terasy si také vynutila rozhodnutí o ukončení provozu letiště Aeroklubu v Brně-Slatině, které využívalo prostor původního brněnského civilního letiště. Na uvolněnou a průmyslovou zónou dosud nevyužívaných letištních plochách provozuje společnost HERBST AERO leteckou školu.

Jaký je stav a budoucnost mezinárodního letiště v Brně-Tuřanech? Fond vojenského letectva každoročně ve spolupráci s Českou správou letišť na tuřanském letišti pořádá mezinárodní letecký festival, na kterém představuje špičkovou leteckou techniku. Pro zúčastněné diváky je tato přehlídka vzrušující podívanou, pro většinu občanů širokého okolí je však důležitým připomenutím a mementem provozu vojenského letectva ještě v nedávné době.

Město Brno spolu se společností Veletrhy Brno finančně podporuje pravidelný

letecký provoz na lince Praha-Brno a zpět. Cestovní kanceláře využívají v turistické sezóně letiště k přepravě rekreativů zejména z jižní Moravy charterovými lety do desítek evropských destinací. Tento omezený rozsah leteckého provozu však letiště ekonomicky neoživí. Stávající provozovatel letiště Česká správa letišť Praha modernizující vysokým finančním nákladem letiště v Praze-Ruzyni nemá dlouhodobě zájem na rozvoji regionálních letišť v Karlových Varech, Brně nebo Ostrově. Privatizace České správy letišť, která by vývoj letiště mohla výrazně ovlivnit, není ve vládním programu blízké budoucnosti. K řešení situace bylo proto v roce 2001 rozhodnuto o výběrovém řízení soukromého provozovatele letiště v Brně-Tuřanech. Stala se jím na základě nájemní smlouvy akciová společnost Letiště Brno s pronájmem letiště od 1. 7. 2002.

V úvodním prohlášení noví uživatelé letiště zdůrazňují záměr pozvednout úroveň brněnského letiště na úroveň evropských regionálních letišť, což je úkol jistě nelehký, ale reálný. Ekonomicky prosperující letiště regionálního významu by umožnilo vzájemně výhodnou symbiózu s jeho okolím při akceptovaném vlivu na životní prostředí.

S odstupem času od prožívaných událostí jsme se snažili z dostupných materiálů a svých pamětí shromáždit důležité informace a připomenout vývoj těchto událostí, zejména od doby zahájení činnosti vojenského letectva na letišti v Tuřanech, uvažovaného vysídlení obyvatelstva naší městské části, zrušení vojenského provozu v roce 1990 a vrácení Statutu mezinárodního letiště v roce 1992. Jednání o charakteru letiště a důsledcích jeho provozu vedená od roku 1986 svůj účel splnila, snad bylo dosaženo i převážné části cílů. Ne všechny se podařilo naplnit, protože dravé ekonomické zájmy trvale převyšovaly nad důsledky ekologických dopadů na přírodu a zdraví občanů.

Přesto nám dovoluňte poděkovat za pomoc a podporu všem nejmenovaným

funkcionářům samosprávy a státní správy, kteří se zasloužili o dosavadní nápravu klívd a pozitivní obnovu věcí veřejných.

Nemožnost budování potřebné infrastruktury a občanské vybavenosti v důsledku omezení a stavebních uzávěr vyvolaných provozem vojenského letiště a dlouhodobé zanedbávání infrastruktury již vybudované, se projevilo nejtěživěji zejména v naší městské části. I když se od roku 1990 uskutečnila částečná náprava, vidíme jako nutné zejména:

- urychleně dokončit podmínky k zahájení výstavby bytových domů ve vybraných lokalitách
- dokončit budování sítě oddílné kanalizace
- vybudovat dopravní obchvat hlavní komunikace mimo obydlenou zástavbu
- rekonstruovat již havarijní stav místních komunikací
- účelně využívat prostory vytěžených pískovišť
- snížit ekologický dopad neřízených skládek škodlivých odpadů
- zahájit výstavbu domu důchodců, a další

Vážení spoluobčané

Historie vývoje letiště od začátku jeho využívání pro vojenské účely nás dostatečně přesvědčila o tom, že aktivní snahy lidí žijících v dosahu jeho působení a požadujících obnovení přijatelného životního stylu, jsou jen velmi obtížné prosazovány. Můžeme očekávat, že naši nově zvolení zastupitelé se opět setkají s neúspěšným záměrem vzniku uzlového letiště, nebo jeho libivě upravovaných variant. Na nich nyní záleží, jestli svým pevným postojem uhájí dosažené výsledky, které předurčují kvalitu a úroveň života obyvatel celé jihovýchodní části města Brna, a zužitkují toto historické dědictví k pokračování obnovy a dalšího rozvoje naší Městské části Brno-Tuřany.

Organizátoři protestů

Ivan Drahotka a Jan Medek