

Dálnice - pohřebiště miliard

Film Arndta Ginzela a Martina Kraushaara

Překlad: Alena Einhornová

Speaker: Mýtus dálnice. Po pádu komunistického režimu natekly do výstavby silniční sítě na Východě miliardy. Avšak pokud jde o infrastrukturu, vyhlíží nový start někdy docela zastarale. A to jak při pohledu na východní Německo, tak u našich sousedů. Podnikneme objevitelskou cestu....

00.26

Takhle to kdysi vypadalo. Hrbolaté silnice pocházely převážně ještě z předválečných dob. Dálnice v NDR potřebovaly ke konci naléhavě sanaci.

00.41

Znovusjednocení: V rámci dopravních projektů „Německá jednota“ /Deutsche Einheit/ dostala výstavba fungující dálniční sítě na Východě prioritu. Některé úseky byly sanovány, jiné vybudovány úplně znovu. Ale již několik let po jejich dokončení znovu brzdí provoz opravy na silnicích, jako tady na A14 mezi Magdeburkem a Halle.

Rakovina betonu. Jenom v Sasku-Anhaltsku je napadeno kolem 150 km.

01.11-01.33

Gerald Hempel - originál zvuk: *Jmenuji se Gerald Hempel, pracoval jsem 27 let ve výzkumém ústavu stavebních hmot, na vysoké škole stavební, později v ústavu pro výzkum a zkoušení materiálů, původně jsem geolog. Takzvaná rakovina betonu je v zásadě objemová expanze, kterou beton jakožto stavební hmota nesnáší.*

Speaker: Objemová expanze – to znamená: Beton puká. Ne na vozovce, ale na dálničních mostech jsou vidět syndromy: podezřelé trhliny, zvláštní žilkovité praskliny.

01.55-02.00

Gerald Hempel - originál zvuk /Gerald Hempel, expert na stavební hmoty/:
Všechna tato viditelná místa i ta, která ještě vidět nejsou, to jsou ty praskliny.

Speaker: Diagnóza – rakovina betonu, odborně řečeno alkalicko-křemičitá reakce. Beton se prostě rozpadá, protože při stavbě byl použit nevhodný štěrk. Uvnitř vozovky probíhají chemické reakce, vzniká gelovitá sloučenina, která beton trhá.

Zasaženy jsou také mosty a rozsáhlé dálniční úseky v Sasku i dálnice A9 ve směru Berlín. Náklady na sanaci jdou do miliard. Příslušné úřady se dnes tváří překvapeně, problém prý se nedal předvídat.

02.42 [Dokument]

Ale východoněmečtí experti jako Hempel varovali včas. Jako zde v roce 1990. Určité štěrky jsou pro výstavbu dálnice nevhodné. V roce 1993 jeden ze štěrků, určený pro A14, při testech propadl. Očividně bez důsledku.

03.04-03.16

Gerald Hempel - originál zvuk: *Přesto se to udělalo, a když jsem se to dozvěděl, poté, co jsme zde v roce 1996 museli tyto škody vyhodnotit, přirozeně jsem z toho neměl žádnou radost.*

Speaker: Škody jsou gigantické. Povrchními opravami se problém nevyřeší. Místo betonu je teď na řadě asfalt.

03.28-03.35

Gerald Hempel - originál zvuk: *Jak předpokládám, máme tedy teď třetí takzvanou sanaci. Tedy sanujeme sanovanou sanaci.*

Speaker: A tak budou řidiči i nadále snášet četné opravy na místech, kde je beton postižen rakovinou. S každým dalším stavenišťem vznikají nové zdroje nebezpečí. Jenom pro rok 2014 vykazuje statistika 1900 zraněných a 22 mrtvých při nehodách na místech, kde se na silnici pracuje.

03.53 Letecký snímek

Sledujeme A14 na Drážďany. Jsme již očekáváni.

04.04

Andreas Heine se na Technické univerzitě zabývá bezpečností a riziky při opravách dálnic, a rizika při nehodách zná.

04.13-04.45

Andreas Heine - originál zvuk: *Těžší nehody - to znamená, že při nárazu dochází k větším škodám na zdraví nebo ke ztrátám na životech - můžeme vidět právě na těchto zpomalovacích úsecích u nájezdů na opravovaná místa. Anebo také na výjezdech na konci stavenišť, ty nebývají vždy označeny. A pro účastníky silničního provozu nejsou vždycky jednoznačně srozumitelné. Tady pak dochází k vybočení z jízdní dráhy a v důsledku toho k těžkým nehodám, kdy může dojít i ke ztrátám na životech.*

Speaker: Znalosti východoněmeckých expertů se přehlížejí, s opravami silnic, dopravními zácpami a novými miliardovými náklady se smiřujeme. Výstavba na Východě – jak to vypadá - začíná od počátku.

05.00 Letecký snímek

Dále to jde po A 17 u Drážďan. Proč ne rychle na Prahu? Je to přece jen 130 km. Ale 17 let po zahájení stavby dálnice ještě pořád není hotová.

Kousek za Ústím nad Labem v Čechách dálnice končí. Musíme sjet dolů. Od teďka se doprava vleče krajinou. Dálniční most u severočeské vesnice Dobkovičky. Všechno je vlastně hotovo, mohl by se tudy valit provoz. Ale pak, uprostřed cesty, obrovská halda suti.

05.42 Letecký snímek sesuvu půdy

Před dvěma lety všechno pohřbil gigantický sesuv půdy. Skutečný rozsah je vidět teprve seshora. Bagry a nakladní auta odklízají zeminu. Nově vybudovanou silnici zasypalo půl milionu kubických metrů kamení a bahna. .

Petr Šourek organizuje zvláštní výlety. Cestuje s turisty na místa korupce. Stále hledá nové cíle.

06.07-06.19

Petr Šourek/Corrupt Tour - originál zvuk: *Toto je dálnice, která měla spojit Drážďany s Prahou. V této chvíli ale nespojuje nic. A to může být vskutku zajímavý příběh.*

Speaker: Zda Šourek v budoucnu zařadí A17 na program svých cest, to se ještě uvidí. Podezření má: Dálnice byla úmyslně budována v těžkém terénu, aby se zvýšily stavební náklady a tím i zisk.

Petr Šourek se domluvil s českým geologem Vladimírem Cajzem. Také on nevěří na náhodu, kritizuje úřady a stavební podniky.

06.42-07.15

Vladimír Cajz - originál zvuk (Geofyzikální ústav České akademie věd): *Východisko pro rozhodování bylo pro byrokraty vlastně velmi prosté. Funguje to jako semafor: Zelená - zde můžete stavět skoro všechno co chcete. Oranžová – tady by to mohlo být problematické, potřebujete geologickou expertizu. A červená– tady v žádném případě nestavět. Ale dálnice se budovala v červené oblasti, právě zde.*

Speaker: Vladimír Cajz často cestuje po severních Čechách, nejraději ve své Škodovce. Jedné cestě se však bude vždycky vyhýbat.

07.30-07.49

Vladimír Cajz - originál zvuk: *Velmi rád jezdím autem, to je na něm konečně vidět. Ale tu dálnici nebudu v žádném případě využívat. Neboť ta nebude nikdy bezpečná.*

07.59-08.19

Vladimír Cajz - originál zvuk: *Takový sesuv půdy je v této krajině zcela běžnou příhodou. Každý geolog to věděl, každý geolog varoval, aby se zde dálnice nestavěla. Tady jde jenom o peníze, o nic jiného.*

Speaker: Průvodce po místech korupce Petr Šourek toho slyšel dost; rozhodl se. Vypadá to „dobře“:

08.30-08.51

Petr Šourek - originál zvuk: *Pro turisty potřebujeme především napínavý příběh. A tento příběh je od samého začátku velmi, velmi napínavý. Vždycky byly přeslechnuty hlasy expertů. Zde se vědomě už od začátku stavělo s korupčním záměrem.*

Speaker: Konečně jsme v Praze. Že je výstavba dálnic v Čechách těžištěm korupce, to pranýřují aktivisté nezávislé organizace “Oživení”-

09.14-09.30

Martin Kameník - originál zvuk: *Jmenuji se Martin Kameník, jsem předseda iniciativy Oživení, která se zaměřuje na konflikty zájmů, korupci, klientelismus a nehospodárnost ve veřejné správě.*

Speaker: Antikorupční sdružení pátrá po případech uplácení a zveřejňuje je. Za příznak korupce považuje především náhle rostoucí náklady, tak jako v tomto případě.

09.44-10.24

Martin Kameník - originál zvuk: *Nejhorším případem v České republice za uplynulých dvacet let je výstavba této dálnice z Prahy do Německa přes severní Čechy. První kalkulace pochází z roku 1999 a obnáší pět miliard korun. Během času však tato částka stoupala, v roce 2006 dělal rozpočet přes osm miliard a v roce 2007 se zvýšil na částku přesahující čtrnáct miliard korun. A to vše v průběhu jednoho roku.*

Speaker: /Dálnice v sesuvném území. Pozoruhodné zvyšování nákladů./ Od příslušného ministerstva jsme k tomu všemu nedostali žádnou odpověď. V příštím roce má být dálnice hotova. Pokud se mezitím nestane něco nečekaného.

10.42 / Ukazatel/

Jedeme dále severním směrem na Polsko. Výstavbu silnic podpořila EU 17 miliardami euro. Přesto po dálnicích neprojedeme celou zemí. Dálniční síť je dřevá.

Jedeme na A 1. Cílem cesty je městečko Mszana. Zdá se, že peníze tu nechyběly. Dálniční most 400 metrů dlouhý, náklady 40 milionů euro.

Důvod, proč se stavěl tento megaprojekt, neměří ani jeden metr.

11.16-11.38

Mladý muž - originál zvuk: *Most je velmi drahý. V porovnání s velikostí je tu poměrně malý provoz. Potok je malý, ani nevím, jak se jmenuje. Vidíte přece, že je v něm stěží nějaká voda. To je na tom to komické.*

Speaker: Tento muž zná projekt mostu jako nikdo jiný.

11.46-12.13

Jaroslav Duszewski – originál zvuk: *Jmenuji se Jaroslav Duszewski, 30 let pracuji ve výstavbě silnic. Byl jsem na stavbě mostu v Mszaně. Jednoho z nejslavnějších mostů nejenom v Polsku, nýbrž pravděpodobně i v Evropě.*

Speaker: Duszewski tenkrát navrhl, aby se potůček jednoduše vedl jinudy. Avšak příslušné generální ředitelství v Polsku bezpodmínečně chtělo most, ochranu před záplavami. I když ani sousedé, ani městští radní tady žádnou záplavu nepamatují.

12.34-13.08

Jaroslav Duszewski – originál zvuk: *Pro tento 50 centimetrů široký potok jsme navrhli, že prostě postavíme hráz a vodu povedeme zvláštní rourou. A taková hráz stojí jen 7,5 milionů euro. Měli jsme odborná vyjádření z Francie, Rakouska, z Polytechnického ústavu v Polsku. Naše podklady byly perfektní. Normálně lidé na něco takového slyší. Generální ředitelství neslyšelo, nikdo nenaslouchal.*

Speaker: Místo 7,5 milionů za hráz a rouru zaplatil polský stát nakonec 40 milionů za most přes potůček.

13.20 /Letecký snímek křížení dálnic/

Zpátky na dálniční křižovatku Nossen. Rakovina betonu ve východním Německu, asfaltové cesty v českých sesuvných územích a nesmyslná stavba v Polsku – na dálnice byly vynaloženy miliardy. I krásný nový svět automobilů má stinné stránky.

13.42 Konec