



Monitoring izgradnje prioritetne dionice autoputa Bar-Boljare
(dionica Smokovac-Mateševo)
2019/2020.

(NE)RAD EKOLOŠKE INSPEKCIJE U ODNOSU NA PROJEKAT AUTOPUTA

Analiza postupanja državnih institucija



Studija je dio projekta „Aktivni građani za Crnu Goru – Ka vladavini prava i održivom razvoju Crne Gore koji finansira Evropska unija posredstvom Delegacije EU u Crnoj Gori, a implementira NVO Mreža za afirmaciju nevladinog sektora – MANS. Mišljenja i stavovi iznijeti u ovoj studiji ne mogu se ni na koji način smatrati donatora koji je finansijski podržao projekat.



STUDIJA SLUČAJA

(Ne)rad Odsjeka za ekološku inspekciju u odnosu na projekat izgradnje autoputa Bar – Boljare

S obzirom da nije bilo moguće doći do podataka o tome šta su i kako radile inspekcije u sastavu Uprave za inspekcijske poslove Crne Gore u vezi sa devastacijom rijeke Tare, što je obrađeno u posebnoj studiji,¹ MANS je u junu 2019. godine pokušao da dođe do širih podataka o radu Odsjeka za ekološku inspekciju.²

Skupština Crne Gore je u decembru 2014. godine usvojila Zakon o autoputu Bar - Boljare, time stvarivši pravnu pretpostavku za otpočinjanje „projekta vijeka“ u Crnoj Gori, kako se autoput često naziva.¹

Prethodno, Vlada Crne Gore je u februaru iste godine zaključila Ugovor o projektovanju i izgradnji autoputa Bar – Boljare, dionica Smokovac – Uvac – Mateševo, i to sa kineskom kompanijom „China Road and Bridge Corporation“ (CRBC).¹ Vrijednost radova predviđena je u iznosu od 809 miliona eura,¹ a finansijska konstrukcija zaokružena je potpisivanjem ugovora o preferencijalnom zajmu od kineske EXIM banke, u oktobru 2014. godine,¹ prema kome će kineska banka obezbijediti 85% sredstava neophodnih za izgradnju, a Crna Gora 15%.

Radovi na izgradnji autoputa zvanično su započeti u maju 2015. godine, a osim glavnog izvođača – kompanije CRBC, prema ugovoru su angažovane i najveće domaće građevinske kompanije. Građenje autoputa u Crnoj Gori od samog početka prate brojne kontroverzve, dok je nedostatak transparentnosti u vezi sa ovim projektom bio predmet izvještaja Evropske komisije o procesu pristupanja Crne Gore Evropskoj uniji.¹

Tada, MANS je od krovne inspekcijske institucije zatražio informaciju o:

- ukupnom broju izvršenih kontrola gradilišta autoputa Bar – Boljare od strane Odsjeka za ekološku inspekciju
- ukupnom broju izrečenih kazni od strane istog odsjeka
- ukupnom novčanom iznosu u kom su kazne izrečene.

U svom odgovoru, nakon desetak dana Uprava za inspekcijske poslove MANS-u daje sljedeće podatke:

- izvršeno je ukupno 68 izvršenih kontrola od strane Odsjeka za ekološku inspekciju
- izrečene su dvije kazne – od 3.000 i 3.500 eura
- podnešeno je 17 zahtjeva za pokretanje prekršajnog postupka nadležnim sudovima.³

Fotografija br. 1: Dio rješenja Uprave za inspekcijske poslove, koji se odnosi na postupanje Sudova za prekršaje nakon upućenih zahtjeva od strane Odsjeka za ekološku inspekciju

kaznu.

Do sada su Sudovi za prekršaje donijeli rješenja za 3 podnijeta zahtjeva za pokretanje prekršajnog postupka i kaznila subjekte nadzora u ukupnom iznosu od 11.000,00 eura za pravno lice i 1.600,00 eura za odgovorno lice.

Napominjemo da se radi o četvorogodišnjem periodu, budući da je izgradnja prioritetne dionice autoputa započeta u maju 2015. godine. U prosjeku, Odsjek za ekološku inspekciju na gradilište autoputa izlazio je 17 puta godišnje.

Poređenja radi, prema podacima Uprave za inspekcijske poslove Odsjek za ekološku inspekciju u periodu od 2015. do 2019. godine izvršio je ukupno 9242 inspekcijska nadzora.⁴

Navedeni podaci ukazuju da je ekološka inspekcija, na čelu sa Veselinkom Zarubicom – glavnom ekološkom inspektorkom, gradilište autoputa obilazila jednom od 136 puta, ili da udio nadzora

¹ Pogledati na: <http://www.mans.co.me/studija-slucaja-inspekcija-sakrila-informacije-o-nadzoru-radova-na-rijeci-tari/>

² Zahjev za slobodan pristup informacijama NVO MANS br. 128080 od 3. juna 2019. godine

³ Rješenje Uprave za inspekcijske poslove br. 0801-03/2019-39/2 od 13. juna 2019. godine

⁴ Izvještaji o radu Uprave za inspekcijske poslove za 2015., 2016., 2017. i 2018. godinu

nad pomenutim gradilištem predstavlja samo 0,74% ukupnog nadzora ekološke inspekcije u Crnoj Gori.⁵

Ovaj podatak postaje naročito problematičan ako se uzme u obzir da se radi o do sada najvećem i najskupljem projektu koji se gradi u Crnoj Gori, i koji naročito ugrožava stanište i životnu sredinu rijeke Tare, zaštićene na nacionalnom i međunarodnom nivou. Osim toga, gradilište autoputa direktno se naslanja i na rijeku Moraču, a posredno utiče i na kompletnu njegovu okolinu budući da se u istoj nalaze kampovi za radnike i deponije za odlaganje viška materijala.⁶

Za četiri godine, ekološka inspekcija sudovima je uputila 200 zahtjeva za pokretanje prekršajnog postupka, od čega se svega 17 odnosilo na nepravilnosti pri izvođenju radova na projektu autoputa.⁷ Podaci o dvije kazne koje su izrečene, od 3.000 i 3.500 eura, javnosti nisu poznati, jer nije objavljeno koga je i zašto kaznila ekološka inspekcija u pomenutim iznosima.

Sa druge strane, NVO MANS je po otkriću devastacije rijeke Tare krajem oktobra 2018. godine ekološkoj inspekciji uputila inicijativu za vršenje inspekcijskog nadzora, u kojoj joj je ukazano da je korito rijeke u velikoj mjeri devastirano, da je zemljište oštećeno i uništeno, uz ugrožen biljni i životinjski svijet rijeke.⁸

U svom odgovoru od 30. novembra 2018. godine, inspektorica Zarubica konstatuje da je ekološka inspekcija vršila pojačan inspekcijski nadzor radova od početka realizacije projekta, što prethodno citirani podaci demantuju.⁹

Fotografija br 2: Dio odgovora Odsjeka za ekološku inspekciju po inicijativi MANS-a

Ekološka inspekcija je od početka realizacije projekta, vršila pojačan inspekcijski nadzor izvođenja građevinskih radova duž čitave trase autoputa. Uprava za vode sa opštinom Kolašin je donijela vodne akte CRBC za regulaciju rijeke Tare. Radovi na regulaciji rijeke Tare nijesu ugovorena obaveza izvođača shodno Ugovoru o projektovanju i izgradnji autoputa. Ekološka inspekcija nema nadležnosti u kontroli radova na Projektu regulacije rijeke Tare koji se izvode uporedo sa realizacijom Projekta autoputa, na istoj lokaciji.

Kasnije u dokumentu, ekološka inspektorica navodi da su istraživanja stanja biodiverziteta na vodenim ekosistemima rijeke Tare iz 2017. i 2018. godine utvrdila da je „diverzitet vrsta pod direktnim ili indirektnim uticajem građevinskih radova“, i da je manja brojnost ribe u dužini od 10km posljedica prisustva suspendovanih materija duž riječnog toka.

Ipak, po mišljenju „istraživačke ekipe“, navodi se da će se „pogoršani kvalitet vode popraviti i dostići skoro potpune prirodne vrijednosti za nekoliko godina nakon prestanka građevinskih aktivnosti“.

Iz primljenog dokumenta jasno je da se inspekcija bavila isključivo posljedicama i planovima za oporavak devastiranog područja, ali ne i odgovornošću i eventualnim propustima, što je praktično abloliralo izvođača radova – kinesku kompaniju „China Road and Bridge Corporation“.

⁵ Pogledati na: http://www.uip.gov.me/inspekcije/opis_ekoloska

⁶ Više informacija možete naći na: <http://barboljare.me/>

⁷ Subliminirani podaci iz Izvještaja o radu Uprave za inspekcijske poslove za 2015., 2016., 2017. i 2018. godinu

⁸ Inicijativa NVO MANS br. 24864/10 od 29. oktobra 2018. godine

⁹ Odgovor Odsjeka za ekološku inspekciju br. 0303/2017-8835/2 od 30. novembra 2018. godine

Fotografija br. 3: Dio odgovora Odsjeka za ekološku inspekciju po inicijativi MANS-a

Ekološka inspekcija je dana 22.11.2018.godine izvršila inspeksijski nadzor sekcije IV lokacija Mateševo, zajedno sa inspektorom za vode uz prisustvo direktora Uprave za vode i predstavnika CRBC. U trenutku pregleda voda rijeke Tare nije bila vidljivo zamućena, kao ni voda u Jabučkom potoku. Inspekcija je dala nalog da se uzorkuju vode i izvrši analiza voda rijeke Tare zbog zadnjeg izvještaja, voda sa četiri sistema za prečišćavanje otpadnih voda, voda Jabučkog potoka, potoka Pajkov vir, voda sa sabirnog taložnika Jabučkog krša, kao i voda iz tunela Mateševo. Postupajući po nalogu inspekcije CRBC je uputio zahtjev Institutu za javno zdravlje da uzorkuju vodu sa navedenih lokacija. Od početka implementacije Plana remedijacije

Iz svega navedenog jasno se može izvući zaključak da ekološka inspekcija nema namjeru da se pozabavi odgovornošću izvođača radova za štetu koju svakodnevno nanosi jednom od najvrjednijih resursa Crne Gore – rijeci Tari, ali i da odnos inspekcije generalno nije adekvatan prema najskupljem do sada projektu koji je građen u Crnoj Gori, što može ostaviti dalekosežne posljedice na vrijedne prirodne resurse koje Crna Gora ima.