



STUDIJA SLUČAJA

# DA LI ĆE TARA PREŽIVJETI AUTO-PUT?

Oktoibar, 2019.



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





**Autori:**

Dejan Milovac  
Lazar Grdinić  
Istraživački centar MANS-a

**Podrška:**

Lela Radulović

**Štampa:**

3M Makarije



Mreža za afirmaciju nevladinog sektora - MANS  
Dalmatinska 188 Podgorica,

(020) 266 326  
(020) 266 327  
(069) 446 094

[www.mans.co.me](http://www.mans.co.me)

[mans@t-com.me](mailto:mans@t-com.me)

# Sadržaj

	Sažetak	5
	Uvod	6
	<b>DEVASTACIJA TARE</b>	7
	Nelegalne deponije	7
	Otpadne vode	8
	Nepoštovanje građevinskih procedura	9
	<b>PREPORUKE MEĐUNARODNE ZAJEDNICE</b>	11
	Rezolucija Evropskog parlamenta	11
	Izveštaj Evropske komisije o napretku Crne Gore	12
	Izveštaji UNESCO misije	13
	<b>PRAVNI POSTUPCI</b>	14
	Krivične prijave	14
	Inicijative za inspeksijski nadzor	15
	Inicijative za kontrolno saslušanje	16
	<b>PRISTUP INFORMACIJAMA</b>	18
	Sakriveni podaci o životnoj sredini	19
	Tajnost inspeksijskog rada i rezultati rada	19
	<b>VLADA CRNE GORE I DEVASTACIJA TARE</b>	21
	Rekli su o devastaciji Tare	21



# Sažetak

Godinu dana nakon što je kroz kampanju domaćeg civilnog sektora internacionalizovan problem uticaja izgradnje auto-puta Bar-Boljare (prioritetne dionice Smokovac – Mateševo) na stanje životne sredine, i dalje nema preciznog odgovora na pitanje – Da li će Tara preživjeti auto-put?

U dijelu izgradnje poddionice uz rijeku Taru do petlje „Mateševo“ korito je i dalje u potpunost devastirano, a upozorenja domaće i međunarodne javnosti su, za sada, dala vrlo malo rezultata. Glavni izvođač radova – kineska kompanija „China Road and Bridge Corporation“ (CRBC), u saradnji sa domaćim podizvođačima, i dalje nesmetano nastavlja da devastira životnu sredinu, uz nedovoljan i neefikasan inspekcijski nadzor od strane državnih organa.

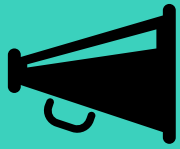
Evropski parlament, Evropska komisija i UNESCO su u posljednjih godinu dana više puta upozorili Vladu Crne Gore na ono što se dešava na gradilištima autoputa uz rijeku Taru i u svakom od komentara potvrdili da se nesporno radi o devastaciji ove rijeke koja je pod međunarodnom zaštitom.

Inspekcijski nadzor nad zaštitom životne sredine i implementacijom mjera iz Elaborata o procjeni uticaja izgradnje autoputa na životnu sredinu je i dalje umnogome neefikasan i ne predstavlja prepreku za izvođače radova da nastave sa devastacijom. Nastavila se praksa sakrivanja rezultata čak i takvog nadzora, zapisnici i propisane mjere se i dalje proglašavaju za tajna dokumenta. Nisu dostupne ni informacije o izrečenim i naplaćenim kaznama zbog devastacija.

Ostale nadležne institucije koje su u posjedu relevantnih javnih dokumenata, osim brojnih unaprijed sakrivenih podataka o finansiranju ovog projekta, kriju i podatke o stanju životne sredine, što je u suprotnosti sa međunarodnim dokumentima koje je Crna Gora ratifikovala.

Kada je u pitanju utvrđivanje odgovornosti, i dalje ne postoji dovoljno političke volje da se makar ispitaju ključne činjenice i akteri ove višegodišnje devastacije zaštićenog prirodnog dobra kakav je rijeka Tara. Kontrolna saslušanja pred skupštinskim Odborom za turizam, poljoprivredu, ekologiju i prostorno planiranje za sada nisu dala bilo kakve rezultate, niti je postojala volja da se na odgovornost pozovu ministri saobraćaja i održivog razvoja.

Takođe, krivične prijave koje je podnio civilni sektor su i dalje bez ozbiljne istrage, a dosadašnje bavljenje nadležnog tužilaštva ovim problemom ne daju za pravo da vjerujemo da se od te institucije u skorije vrijeme može očekivati bilo kakva zaštita interesa javnosti da se prekine sa devastacijom Tare. Istu poruku, nažalost, tužilaštvo šalje i Vladi Crne Gore i njenim partnerima na izgradnji autoputa što je, vjerujemo, jedan od ključnih uzroka zbog čega se ne prestaje sa devastacijom rijeke Tare.



# Uvod

Vlada Crne Gore je 2014. godine sa kineskom kompanijom China Road and Bridge Corporation (CRBC) potpisala ugovor o projektovanju i izgradnji prve od tri planirane dionice auto-puta Bar-Boljare. Radovi na takozvanoj proritetnoj dionici Smokovac-Mateševo dugoj 41 kilometar započeli su u maju 2015. godine, a rok za završetak radova je bio četiri godine. Ugovorom je vrijednost radova na ovoj dionici procijenjena na 809 miliona eura.

Četiri godine nakon toga, u maju 2019. godine je bilo izvjesno da kineski CRBC neće završiti dionicu po dinamici koja je definisana ugovorom, pa je rok za kompletiranje radova pomjeren za još jednu godinu dana.

Probijanje rokova za završetak radova na ovoj dionici nije bio jedini problem sa izgradnjom prioritetne dionice. U oktobru 2018. godine, nešto više od pola godine prije isteka roka za završetak radova koji je bio definisan originalnim ugovorom, javnost je po prvi put imala prilike da se upozna sa razmjerama devastacije rijeke Tare na gradilištu poddionice u blizini Mateševa, opština Kolašin.

U posljednjih godinu dana, osim domaće javnosti, većina relevantnih međunarodnih institucija, uključujući Evropski parlament, Evropsku komisiju i UNESCO su ukazali na problem devastacije područja rijeke Tare koje je pod međunarodnom zaštitom.

Ovaj dokument daje prikaz ključnih događaja koji su se desili u posljednjih godinu dana od otkrivanja stvarnih razmjera devastacije rijeke Tare koju je prouzrokovala izgradnja prioritetne dionice auto-puta Bar-Boljare.

U prvom dijelu dokumenta je dat detaljan opis svih oblika devastacije koje su zabilježile nevladine organizacije kroz jednogodišnji monitoring stanja i redovan obilazak terena uz rijeku Taru.

U drugom dijelu dokumenta su obrađene ključne preporuke međunarodne zajednice koje se odnose na upozorenja Vladi Crne Gore i konstatacije da je korito rijeke Tare devastirano izvođenjem radova za izgradnju autoputa.

U trećem dijelu se nalaze informacije o do sada preduzetim pravnim koracima od strane nevladinog sektora, kako bi se državni organi informisali i podstakli na sprovođenje zakona iz oblasti zaštite životne sredine, ali i inicijative za utvrđivanje individualne odgovornosti za devastaciju prirodnog dobra pod međunarodnom zaštitom.

U posljednjem dijelu dokumenta se obrađuje problem pristupa informacijama o realizaciji projekta izgradnje autoputa, posebno u dijelu koji se tiče zaštite životne sredine i nadzora nad izvođenjem radova.



# DEVASTACIJA RIJEKE TARE

Rijeka Tara je, kao prirodno dobro od posebnih vrijednosti svjetskog značaja, dvostruko upisana u Listu svjetske baštine UNESCO-a. Konvencijom o zaštiti svjetske kulturne i prirodne baštine zaštićen je kanjon rijeke Tare, dok je bazen rijeke Tare upisan je u mrežu objekata biosfere u okviru programa UNESCO-a "Čovjek i biosfera" (MAB).

Rijeka Tara je posebno zaštićena i Deklaracijom Skupštine Crne Gore iz 2005. godine kojom se trajno zabranjuju bilo kakvi zahvati ili radovi u kanjonu ove rijeke. Na tom prostoru se nalazi značajna koncentracija endemičnih vrsta biljaka i insekata, a u samom kanjonu nalazi se preko 80 poznatih pećina koje dosad nisu detaljno istražene. Kanjon i rijeka Tara su ispunili čak tri uslova da bi postali dio svjetske baštine prirodnih dobara UNESCO-a, a to su geološki, hidrološki i biološki fenomen.

Uprkos tome, dio rijeke Tare i njenih pritoka se od početka izgradnje prioritetne dionice Smokovac-Mateševo nalazi pod ogromnim negativnim uticajem radova koji se izvode, a najvidljiviji uticaj se odnosi na nelegalno deponovanje ogromne količine građevinskog otpada na obale i u rijeku Taru, kao i ispuštanje neprečišćenih otpadnih voda u rijeku i njene pritoke.

## Nelegalne deponije

Istraživački centar NVO MANS, nakon što je u oktobru 2018. godine snimcima dronom crnogorskoj javnosti približio nivo devastacije rijeke Tare, [1] u novembru iste godine otkriva da kineska kompanija CRBC, pod okriljem regulacije rijeke Tare, nekontrolisano odlaže ogromne količine otpada u njeno korito. [2]



*Jedna od nelegalnih deponija uz rijeku Taru*

Naime, kineska kompanija je iskoristila navodnu neophodnost regulisanja korita rijeke, kako bi od eventualnog izlivanja iste zaštitila okolna domaćinstva i njihove stanovnike, da izbjegne

[1] Pogledati na: <https://www.youtube.com/watch?v=MfAwRSCjaQI&t=1s>

[2] Istraživačka priča NVO MANS; <https://www.mans.co.me/deponije-ili-regulacija-tare/>



# DEVASTACIJA RIJEKE TARE

otvaranje dvije propisane deponije za odlaganje otpada. [3] Umjesto toga, CRBC već izvjesno vrijeme građevinski šut koji nastaje iskopavanjem i bušenjem tunela, odlaže direktno na obale Tare.

Ipak, činjenica je da bi otvaranje dvije deponije na znatno većoj udaljenosti od gradilišta umnogome uvećalo troškove izvođača radova, koji bi nastali otpad morao da odvozi mnogo dalje. Dodatno, Elaborat procjene uticaja izgradnje autoputa na životnu sredinu, izrađen 2015. godine, decidno zabranjuje odlaganje materijala u rijeku Taru i na njene obale. [4]

Tek Plan regulacije rijeke Tare, iz 2016. godine, predviđa regulisanje korita time što će se na obale rijeke odlagati višak materijala iz iskopa. [5] Konačno, u novom Planu upravljanja građevinskim otpadom iz 2018. godine, više se ne spominju dvije neotvorene deponije, koje su bile prisutne u prvobitnom planu. [6]

U junu 2019. godine, MANS je otkrio da je CRBC otvorila još jednu nelegalnu deponiju za odlaganje građevinskog otpada, i to na pritoci Tare – Drckoj. Snimci iz vazduha pokazali su na hiljade tona građevinskog otpada koji se odlaže na poljoprivredno zemljište u privatnom vlasništvu. Nijedan od prethodno nabrojanih dokumenata takođe nije predvidio otvaranje deponije na Drckoj.

Nelegalno deponovanje iskopanog kamena i šljunka iz tunela i otvorene trase auto-puta je ujedno i najvidljiviji uticaj na rijeku Taru, a i pored brojnih upozorenja od strane domaće javnosti i relevantnih međunarodnih institucija, CRBC nikada nije prestao sa tom praksom, niti je Vlada Crne Gore preduzela bilo kakve mjere kako bi sankcionisala i zaustavila dalju devastaciju.

## Otpadne vode

CRBC je, iskopavajući jedan od projektovanih tunela na trasi autoputa u blizini Jabučkog potoka, otpadne vode koje pri tom procesu nastaju ispuštao direktno u isti, koje su potom njime oticale u Taru, neprečišćene. To je bilo jedno od otkrića Istraživačkog centra NVO MANS u novembru 2018. godine, kada je i dokumentovano ispuštanje nefiltrirane vode u rijeku koja uživa međunarodnu zaštitu.



*Fotografija mjesta gdje se Jabučki potok uliva u rijeku Taru, snimljena 13. novembra 2018. godine*

[3] Plan upravljanja otpadom proizvođača otpada CRBC, br. ET/008-02/2015/V7 od 8. jula 2015. godine

[4] str. 355 Elaborata procjene uticaja na životnu sredinu za izgradnju autoputa Bar – Boljare, dionica Smokovac – Mateševo

[5] Plan regulacije rijeke Tare iz septembra 2016. godine

[6] Plan upravljanja neopasnim građevinskim otpadom iz septembra 2018. godine, br. 101/2-02-1691/1





# DEVASTACIJA RIJEKE TARE

Sa druge strane, izvještaji o kvalitetu voda koje su kvartalno donosili Institut za javno zdravlje i Zavod za hidrometeorologiju i seizmologiju su u toku 2017. i 2018. godine čak 26 puta pokazali da je voda neispravnog kvaliteta.

## KOMENTAR ANALIZE

Uzorak odливne vode iz tunela SJEVER - JABUČKI KRŠ, područje Jabuke - Mateševo, gdje izvodi radove firma **China Road Bridge Corporation** - Sekcija 4, uzet je jednokratnim zahvatom, sa odvodne cijevi, posle prolaska kroz cjevovodni sistem i tri seperaciona tanka, dana 20. 10. 2017. god. u periodu od 10.20 -10.30 sati.

Ovaj uzorak je pokazao da voda NE ODGOVARA uslovima Pravilnika o kvalitetu i sanitarno - tehničkim uslovima za ispuštanje otpadnih voda u recipijent i javnu kanalizaciju (Sl. list CG, br. 45/08, 09/10 i 26/12, 59/13).

Voda pri uzorkovanju imala je bjeličastu boju, znatnu mutnoću, odnosno srednju do slabu providnost, bila je bez mirisa i u tragu vidljivih otpadnih materija. Voda posle taloženja ide u prirodni recipijent (kanal koji se ulijeva u rijeku Taru) i tumačenje rezultata analiza je vršeno po toj skali.

*Iz jednog od izvještaja o kontroli kvaliteta voda*

Tu činjenicu su institucije prećutale, i pored jasne obaveze propisane Elaboratom procjene uticaja – da sve institucije u posjedu izvještaja o kvalitetu voda iste moraju podijeliti sa javnošću. Dodatno, posebnu obavezu te vrste imalo je Ministarstvo saobraćaja, koje je bilo obavezno da makar jednom godišnje informiše javnost posredstvom svoje internet stranice.

## Nepoštovanje građevinskih procedura

Državna komisija za nadzor za tehnički pregled radova na auto-putu u toku 2018. godine donijela je više izvještaja u kojima se navodi da izvođač radova, kineska kompanija CRBC, ne poštuje građevinske procedure. Izvještaji komisije pokazali su da postoji niz propusta na izgradnji objekata na trasi autoputa, i to tokom izgradnje mostova „Tara 1“ i „Tara 2“, ali i objekata na petlji „Mateševo“.

Tako je komisija utvrdila da geološke izvještaje nije potpisivao nadzorni inženjer, već lice bez neophodnog ovlaštenja za taj posao, zbog čega su članovi komisije više puta apostrofirali da se ta praksa mora promijeniti. Takođe, komisija je u nekoliko navrata utvrdila i da „Projekat betona i metodologija izvođenja za izgradnju i stubova mosta Tara 2 nije zvanično usvojen – odobren od strane inženjera/nadzora, iako su radovi na izgradnji stubova u toku“, što se navodi u izvještaju iz septembra 2018. godine.

## ZAKLJUČAK

Dolje potpisani Izvjestioci konstatuju da se, saglasno važećoj Zakonskoj regulativi, **ne poštuju u potpunosti procedure** prilikom izvođenja radova na predmetnom objektu, **iz razloga što se radovi na izgradnji stubova izvode bez predhodno usvojenog-odobrenog**, **od strane Inženjera/Nadzora, „Projekta betona za oporce i stubove“.**

*Zaključak jednog od izvještaja o nadzoru nad izvođenjem radova*



# DEVASTACIJA RIJEKE TARE

Projekat betonske konstrukcije, prema važećem pravilniku MORT-a, sadrži tehnički opis, proračun nosivosti i upotrebljivosti betonske konstrukcije i program kontrole i osiguranja kvaliteta. U slučajevima kada je građevinski proizvod isporučen bez izjave o svojstvima i oznake u skladu sa posebnim propisom, on se ne može ugraditi u betonsku konstrukciju. [7]

CRBC najčešće nije vršio tekuća ispitivanja betona i armature, komisiji nije prezentovalo projekte betona, dok na gradilištu nisu postojali dokazi o porijeklu materijala koje su ugradili.

Na dijelu trase auto-puta koji je posebno problematizovan zbog uticaja na rijeku Taru, CRBC komisiji nije prezentovao rješenja o odabiru odgovornih inženjera za pojedinačne faze izgradnje. Dodatno, građevinski radovi na petlji Mateševo nisu bili izvršeni po propisima, zbog čega je CRBC morao dodatno da sabija materijal u okviru izgradnje petlje na tom objektu.



*Fotografije sa dijela gradilišta auto-puta (regulacija toka rijeke Tare)*

[7] Pravilnik o tehničkim zahtjevima za betonske konstrukcije ("Službeni list Crne Gore", br. 020/18 od 30.03.2018)



# PREPORUKE MEĐUNARODNE ZAJEDNICE

Krajem novembra 2018. godine Evropski parlament je donio Rezoluciju o Crnoj Gori u kojoj naglašava potrebu da javnost ima pristup informacijama o uticaju izgradnje auto-puta na rijeku Taru. U Rezoluciji se ističe da treba odmah prekinuti sa odlaganjem otpada i izmjenama u koritu rijeke Tare, u skladu sa obavezama Crne Gore da očuva oblasti koje su pod posebnom nacionalnom i međunarodnom zaštitom.

Takvi zaključci su usvojeni kao odgovor na konkretne probleme koje su javnosti otkrile nevladine organizacije MANS, Green Home, Expeditio, Centar za zaštitu ptica, Ozon, Centar za razvoj Durmitora i Breznica.

Nakon toga su uslijedile i reakcije Evropske Komisije i UNESCO-a koji su u svojim izvještajima o Crnoj Gori potvrdile da se nesporno radi o devastaciji zaštićenog prirodnog dobra i ukazale na potrebu za rješavanjem tog problema.



*Deponije na Tari udvostručene uprkos porukama iz EU*

## Rezolucija Evropskog parlamenta

Evropski parlament je u svojoj rezoluciji za Crnu Goru, koja je donešena u novembru 2018. godine, nadležne podsjetio na obaveze koje je država preuzela potpisivanjem međunarodnih sporazuma kada je u pitanju zaštita rijeke Tare kao posebno zaštićenog područja. [8] To je bila prva ozbiljna opomena koja je stigla sa značajne međunarodne adrese, a koja se ticala životne sredine koja je narušena nekontrolisanom izgradnjom najskupljeg do sada infrastrukturnog projekta.

U rezoluciji je navedeno da je od izuzetne važnosti da se redovno prati situacija na gradilištu auto-puta Bar-Boljare, a EP je istakao da javnosti moraju biti dostupne blagovremene i tačne informacije o uticaju gradnje auto-puta na rijeku Taru. Na kraju, rezolucijom je crnogorskoj vlasti jasno napomenuto da moraju biti obustavljene sve aktivnosti odlaganja otpada i promjene korita rijeke, sve u skladu sa međunarodnim obavezama Crne Gore – koje proizilaze iz nacionalnog i međunarodnog nivoa zaštite rijeke.

[8] Rezolucija EP o Crnoj Gori: [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2018-0482\\_EN.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2018-0482_EN.html)



# PREPORUKE MEĐUNARODNE ZAJEDNICE

## Izveštaj Evropske komisije o napretku Crne Gore

Izveštaj o napretku Crne Gore u procesu pristupanja Evropskoj uniji, koji je u maju 2019. godine objavila Evropska komisija, takođe je tretirao pitanje uticaja izgradnje auto-puta Bar-Boljare na rijeku Taru. Tada je apostrofirano da rijeka Tara mora biti zaštićena od mogućih negativnih uticaja izgradnje auto-puta Bar-Boljare, a da država Crna Gora mora preduzeti hitne mjere da očuva i poboljša ekološku vrijednost zaštićenih područja, poput Skadarskog jezera, Ulcinjske solane i rijeke Tare. [9]

- accelerate implementation of the national strategy for transposition, implementation and enforcement of the EU *acquis* on environment and climate change, especially in the waste, water and nature protection sectors;
- take urgent measures to preserve and improve the ecological value of protected areas and potential Natura 2000 sites such as Ulcinj Salina, Lake Skadar, the Tara river and other river courses;
- develop its National Energy and Climate Plan in line with the Energy Community recommendations;

*Dio Izveštaja Evropske komisije o napretku Crne Gore u procesu pristupanja Evropskoj uniji, objavljenog 29. maja 2019. godine*

Evropska komisija ukazala je da je potrebno povećati transparentnost pri realizaciji infrastrukturnih projekata, ali i na potrebu za konkretnim rezultatima primjene antikorupcijskih mjera kada je ova oblast u pitanju.



*Fotografija sa dijela gradilišta auto-puta Bar-Boljare*

[9] 2019 EU Izveštaj o Crnoj Gori: <https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/20190529-montenegro-report.pdf>



# PREPORUKE MEĐUNARODNE ZAJEDNICE

## Izveštaji UNESCO misije

U novembru 2018. godine Crnu Goru je posjetila misija organizacije UNESCO, koja je obilazila Nacionalni park „Durmitor“ koji čini dio programa Svjetske baštine. [10] Pri toj posjeti, članovi misije obišli su i gradilište auto-puta Bar–Boljare, budući da se u danima prije toga povelala snažna polemika o tome koji dio zaštite uživa taj dio rijeke, koji se nalazi uzvodno.

Glavni zaključak misije UNESCO, objavljen u izvještaju u junu 2019. godine, bio je da su izgradnja mostova, eksploatacija i odlaganje šljunka i pijeska ozbiljno devastirali korito rijeke Tare, a sve unutar područja zaštićenog UNESCO programom „Čovjek i biosfera“. [11] Kao najveći negativan uticaj izgradnje, misija je prepoznala planirane rampe i uključenja/isključenja sa autoputa na tzv. poplavnom području, što će uništiti poplavni karakter rijeke. Baš takav karakter je, kako se u izvještaju misije navodi, ključan za održanje ekološke vrijednosti rijeke. [12]

Misija tada konstatuje postojanje više deponija, odlagališta šljunka i pijeska u poplavnom području, ali i u samom koritu rijeke. Dodatno, navodi se da nadzor poštovanja standarda životne sredine i bioloških standarda za vrijeme izgradnje autoputa nije adekvatan i da nisu ispunjeni svi parametri. To je naročito apostrofirano u svijetlu činjenice da se rezultati monitoringa sa instrukcijama za potrebna poboljšanja ne saopštavaju odmah izvođaču radova i nadzoru, čime bi se mogao izbjeći negativan uticaj izgradnje autoputa na rijeku. UNESCO je tada upozorio da, iako je jasno da se određeni problemi mogu sanirati nakon završetka izgradnje, jasno je da će ostati vidljive posljedice i po puštanju autoputa u rad. Dodatno, zaključuje se da regulacija toka rijeke ne bi ni bila neophodna da nije građeno u ovom području, i da bi tada uticaj na ekologiju rijeke bio znatno manji.

Preporuke i nalaze misije koja je boravila u Crnoj Gori konstatovao je i Komitet za svjetsko naslijeđe UNESCO-a, koji je u svom izvještaju iz jula 2019. godine notirao ozbiljan uticaj koji izgradnja auto-puta vrši na rijeku Taru. Dodatno, komitet je izrazio zabrinutost povodom uticaja koji građevinski radovi u koritu Tare vrše na rijeku uzvodno, za koje se nalaže vlasti da ih mora procijeniti. [13]

[10] Pogledati na: <https://whc.unesco.org/en/list/100>

[11] Pogledati na: <http://www.unesco.org/new/en/natural-sciences/environment/ecological-sciences/biosphere-reserves/europe-north-america/>

[12] Izvještaj dostupan na: <https://whc.unesco.org/en/documents/174707>

[13] Zaključke Komiteta za svjetsko naslijeđe pogledati na: <https://whc.unesco.org/archive/2019/whc19-43com-18-en.pdf>



# PRAVNI POSTUPCI

Jedan od ključnih uzroka nastavka devastacije rijeke Tare jeste gotovo potpuno odsustvo odgovornosti za istu, što više nego stimulatивно utiče na izvođače radova da nastave sa istovjetnom praksom.

Nevladine organizacije koje učestvuju u procesu nadgledanja stanja na rijeci Tari u dijelu koji prolazi uz gradilište auto-puta su, zajedno sa MANS-om, preduzele više pravnih radnji kako bi se na odgovornost pozvali ključni akteri devastacije i time preduprijedio njen nastavak i obezbijedila puna vladavina prava u ovoj oblasti.

Organizacije su u tu svrhu inicirale konkretan inspekcijski nadzor na terenu, podnosile krivične prijave i tražile kontrolna i konsultativna saslušanja najodgovornijih pojedinaca iz izvršne vlasti.

Rezultat dosadašnjih pravnih postupaka je i dalje ograničen zbog nedostatka političke volje da se na adekvatan i održiv način sankcionišu svi odgovorni za devastaciju rijeke Tare.

## Krivične prijave

NVO MANS je u oktobru 2018. godine, u ime šest nevladinih organizacija, podnijela krivičnu prijavu Vrhovnom državnom tužilaštvu, i to protiv odgovornih lica u Ministarstvu saobraćaja i Ministarstvu održivog razvoja i turizma, te ekološke i inspekcije za vode, članova komisije za nadzor radova na auto-putu i samog izvođača kompanije CRBC, a sve zbog devastacije Tare koja je tada otkrivena. [14]

Prijavu su podnijeli MANS, Green Home, Crnogorsko društvo ekologa, Centar za zaštitu i proučavanje ptica Crne Gore (CZIP), EXPEDITIO i Naša akcija.

Krivična djela za koja se prijavom osumnjičeni terete su zloupotreba službenog položaja, nesavjesno vršenje službene dužnosti i zagađenje životne sredine. U krivičnoj prijavi, nadležna odgovorna lica se terete da su, kršenjem propisa i međunarodnih konvencija, protivpravno iskoristili službeni položaj i omogućili izvođaču radova da vršenjem krivičnih djela kojima je devastirano korito rijeke Tare, pribave sebi korist i nanesu veliku štetu životnoj sredini i prirodnim dobrima. Inspektori Uprave za inspekcijske poslove i članovi državnih komisija za nadzor predmet su krivične prijave iz razloga, jer nisu vršili službenu dužnost nadzora u skladu sa zakonom.

U junu 2019. godine, nakon što je poslije nekoliko obilazaka terena u blizini Tare postalo jasno da se uništenje rijeke Tare i njene obale neometano nastavlja, u vidu kontinuiranog odlaganja građevinskog otpada u korito, nevladine organizacije su podnijele dopunu prethodno opisane krivične prijave, sa novim dokazima. [15]

[14] Krivična prijava br. 24865/10, predata Vrhovnom državnom tužilaštvu 29. oktobra 2018. godine

[15] Dopuna krivične prijave br. 25476/06 od 21. juna 2019. godine



# PRAVNI POSTUPCI

Krajem juna iste godine, MANS je Specijalnom državnom tužilaštvu (SDT) podnio još jednu krivičnu prijavu – ovog puta protiv ministara održivog razvoja i turizma i saobraćaja i pomorstva, Pavla Radulovića i Osmana Nurkovića, i to zbog tadašnjeg otkrića još jedne nelagodne deponije, i to na pritoci Tare – Drckoj.

Krivičnom prijavom tada su obuhvaćeni i Nikola Medenica, direktor Agencije za zaštitu prirode i životne sredine, i Alija Košuta, direktor Uprave za inspekcijske poslove, uz izvođača radova – kompaniju „CRBC“. Tada je nelegalna deponija otkrivena na Drckoj, gdje na obali koju čini poljoprivredno zemljište CRBC mjesecima nesmetano odlaže građevinski otpad. [16]

Krivična djela za koja se terete Radulović, Nurković, Medenica i Košuta su zloupotreba službenog položaja i nevršenje službenih ovlašćenja, dok se CRBC tereti za više krivičnih djela u pogledu zagađenja i oštećenja životne sredine.

Ni po jednoj od opisanih krivičnih prijava do dana završetka ovog dokumenta, nadležna tužilaštva nisu postupila, niti su podnosioci prijave dobili bilo kakav odgovor.

## Inicijative za inspekcijski nadzor

Nakon dokumentovanja velikog obima uticaja koji izgradnja autoputa vrši na rijeku Taru NVO MANS je u oktobru 2018. godine Odsjeku za ekološku inspekciju i Odsjeku za inspekciju za vode Uprave za inspekcijske poslove uputila inicijative za vršenje inspekcijskog nadzora. [17]

Inicijative su targetirale CRBC, a trebalo je – u skladu sa Zakonom o inspekcijskom nadzoru, utvrditi u kojoj mjeri se primjenjuju zakon, podzakonski akti i drugi propisi iz oblasti zaštite životne sredine, a sve u vezi sa izvođenjem radova na rijeci Tari.

Glavni inspektor Odsjeka za inspekciju za vode, Miodrag Radulović, obišao je gradilište 22. novembra 2018. godine i tom prilikom utvrdio da se radovi u svemu izvode prema Glavnom projektu i saglasnošću Uprave za vode Ministarstva poljoprivrede. To je obrazloženo u odgovoru inspekcije na inicijativu, uz koji nije dostavljen zapisnik koji je sačinjen pri obilasku terena.

**U dijelu nadležnosti Odsjeka za inspekciju za vode obilaskom terena konstatuje se da se izvode građevinski radovi na izgradnji mostova Tara 1 i Tara 2, kao i radovi na izgradnji petlje Mateševo. Takođe se izvode radovi na regulaciji rijeke Tare, na način što je izvršeno produbljivanje i proširenje korita rijeke po trasi definisanoj glavnim projektom. Takođe izvode se radovi na izgradnji obalnih**

*Dio odgovora Uprave za inspekcijske poslove, Odsjeka za inspekciju za vode, br. 0304/2018-8836-2 od 29. novembra 2018. godine*

[16] Krivična prijava br. 25483/06 od 25. juna 2019. godine

[17] Inicijative NVO MANS br. 24863/10 i 24864/10 od 29. oktobra 2018. godine



# PRAVNI POSTUPCI

Zapisnik sa lica mjesta o izvršenoj inspekcijskoj kontroli potom je tražen zasebnim zahtjevom za slobodan pristup informacijama, koji je Uprava za inspekcijske poslove odbila pod obrazloženjem da bi objavljivanje traženog zapisnika izazvalo štetne posljedice po interes koji je od većeg značaja od interesa javnosti da zna traženu informaciju. Dodaje se i da bi objavljivanje zapisnika prije završetka projekta izgradnje auto-puta Bar-Boljare ugrozilo planiranje i dalje vršenje inspekcijskog nadzora. [18]

Glavna inspektorica Odsjeka za ekološku inspekciju je takođe 22. novembra 2018. godine obišla gradilište autoputa, i tog dana naložila CRBC-u da uzorkuje vodu sa nekoliko lokacija i istu uputi na analizu Institutu za javno zdravlje Crne Gore. Sa druge strane, u odgovoru na upućenu inicijativu je navedeno da će inspektor donijeti rješenje da se izvrši monitoring remedijacije rijeke Tare, a da u pogledu kontrole radova na regulaciji rijeke ekološka inspekcija nije nadležna. [19]

ovlašćenom sakupljaču. U trenutku pregleda radnici CRBC su čistili, održavali put R19. Inspektor će donijeti rješenje da se izvrši monitoring brzine rijeke Tare, shodno planu remedijacije. Zaštita kosina i njihovo osiguranje dužinom regulisanog korita je data u Glavnom projektu regulacije korita rijeke Tare. Kao što smo već rekli, ekološka inspekcija nema nadležnosti u kontroli radova na Projektu regulacije rijeke Tare.

*Dio odgovora Uprave za inspekcijske poslove, Odsjek za ekološku inspekciju, br. 0303/2017-8835/2 od 30. novembra 2018. godine*

I druge ekološke organizacije, u saradnji sa NVO MANS, u toku 2019. godine podnijele su veći broj inicijativa nadležnim inspekcijama, a sve u vezi sa regulacijom toka Tare, deponovanjem otpada na njene obale, rada drobilnog postrojenja za obradu pijeska i šljunka bez dozvole i sl. Ipak, nijedna od predatih inicijativa nije rezultirala ozbiljnom kontrolom i eventualnim kažnjavanjem glavnog i pomoćnih izvođača radova.

## Inicijative za kontrolno saslušanje

MANS je u novembru 2018. godine u saradnji sa više ekoloških organizacija Odboru za turizam, poljoprivredu, ekologiju i prostorno planiranje Skupštine Crne Gore podnio inicijativu za kontrolno saslušanje ministra održivog razvoja i turizma Pavla Radulovića, i ministra saobraćaja i pomorstva Osmana Nurkovića, a sve zbog problematizovanog statusa i zaštite rijeke Tare pri izgradnji auto-puta.

[18] Odgovor na zahtjev za slobodan pristup informacijama Uprave za inspekcijske poslove br. 0801-03/2018-112/11 od 28. decembra 2018. godine

[19] Odgovor Uprave za inspekcijske poslove, Odsjek za ekološku inspekciju, br. 0303/2017-8835/2 od 30. novembra 2018. godine





# PRAVNI POSTUPCI

Inicijativu su, u saradnji sa NVO MANS, podnijeli Ekološki pokret „Ozon“, Ekološko društvo „Breznica, Green Home i Centar za zaštitu i proučavanje ptica (CZIP). [20] Ipak, sjednica koja je trebala da bude održana 26. decembra 2018. godine je iz neobjašnjenih razloga otkazana.

Ipak, nakon više od četiri mjeseca od podnošenja inicijative, skupštinski odbor je održao sjednicu, kojoj su prisustvovali Ivana Vojinović, generalna direktorica Direktorata za životnu sredinu Ministarstva održivog razvoja i turizma, Rina Ivančević, generalna direktorica Direktorata za inspeksijske poslove i licenciranje u Ministarstvu održivog razvoja i turizma, Momčilo Blagojević, generalni direktor Direktorata za vodoprivredu, Ministarstvo poljoprivrede i ruralnog razvoja i Damir Gutić, direktor Uprave za vode.

Sjednici nisu prisustvovali resorni ministri, a predstavnici nadležnih tijela negirali su odgovornost institucija za načinjenu štetu na Tari. Ivana Vojinović rekla je tada da „prilikom izgradnje velikih infrastrukturnih objekata uvijek može doći do štete po životnu sredinu u zavisnosti od intenziteta radova, pa je neophodna stalna pozornost nadležnih organa na svim nivoima.“ [21]

U julu 2019. godine, nakon što je objavljen konačan Izvještaj UNESCO Komiteta za svjetsko naslijeđe koji prepoznaje ozbiljno zadiranje auto-puta u nivo zaštite životne sredine na rijeci Tari, nevladine organizacije MANS, Green Home i CZIP još jednom su zatražile od istog skupštinskog odbora ponovno saslušanje resornih ministara Radulovića i Nurkovića. To je učinjeno iz razloga što se od oktobra prošle godine životna sredina na Tari kontinuirano ugrožavala, dok su iz Evropskog parlamenta, Evropske komisije i UNESCO-a dolazile ocjene da je jasan uticaj izgradnje auto-puta na rijeku Taru, a nadležne institucije „ćutale“.

Ipak, Odbor za turizam, poljoprivredu, ekologiju i prostorno planiranje, kojim rukovodi poslanik DPS-a Petar Ivanović, ovog puta je tu inicijativu odbio uz obrazloženje da je na prethodnom konsultativnom saslušanju dogovoreno da i članovi odbora moraju posjetiti lice mjesta, i utvrditi nivo poštovanja regulative koja prati izgradnju auto-puta. Ipak, kako to nije učinjeno, odbor je odlučio da odbije inicijativu nevladinih organizacija. [22]



*Deponovanje otpada u korito i na obalama rijeke Tare*

[20] Pogledati na: <https://www.dan.co.me/?nivo=3&rubrika=Ekonomija&clanak=672276&najdatum=2018-11-22&datum=2018-11-23>

[21] Zapisnik sa sjednice Odbora za turizam, poljoprivredu, ekologiju i prostorno planiranje Skupštine Crne Gore, održane 3. aprila 2019. godine, možete naći na: <http://zakoni.skupstina.me/zakoni/web/dokumenta/sjednice-radnih-tijela/2281/6014-.pdf>

[22] Saopštenje Odbora od 25. jula 2019. godine pogledati na: <http://www.skupstina.me/index.php/me/radna-tijela/odbor-za-turizam-poljoprivredu-ekologiju-i-prostorno-planiranje/item/3484-odbor-za-turizam-poljoprivredu-ekologiju-i-prostorno-planiranje-odrzao-56-sjednicu>



# PRISTUP INFORMACIJAMA

Uprkos tome što je Crna Gora ratifikovala Arhusku konvenciju, međunarodni dokument koji između ostalog i garantuje dostupnost svih informacija o stanju životne sredine, državne institucije tu konvenciju krše. [23]

Uprkos tome, nakon objavljivanja podataka i prvih snimaka o devastaciji rijeke Tare, institucije su počele da proglašavaju poslovnom tajnom čak i podatke o stanju i mjerama zaštite životne sredine, što je u potpunoj koliziji sa obavezama Crne Gore koje je preuzela ratifikacijom Arhuske konvencije.

Proglašavanje čak i najosnovnih informacija o stanju životne sredine za tajnu, umnogome je limitirana civilna kontrola uticaja izvedenih radova na stanje životne sredine, ali i efikasnosti nadležnih organa da na efikasan način obezbijede punu vladavinu prava u ovoj oblasti.



*Fotografije svjedoče o dupliranju broja deponija i regulaciji toka rijeke*

[23] Pogledati na: <https://ec.europa.eu/environment/aarhus/>



# PRISTUP INFORMACIJAMA

## Sakriveni podaci o životnoj sredini

Posebna jedinica za upravljanje projektom izgradnje auto-puta Bar–Boljare tako je odbila niz zahtjeva za slobodan pristup informacijama koji se tiču mnogih pitanja u vezi sa zaštitom čovjekove okoline. [24]

Neki od podataka koje Monteput, pod obrazloženjem da se radi o „internim podacima, skriva od javnosti su:

- mjesečni izvještaji kompanije CRBC u vezi sa žalbama lokalnog stanovništva;
- program sa mjerama ublažavanja uticaja na rijeku Taru tokom izgradnje, a koje se odnose na sakupljanje i tretman sanitarnih otpadnih voda;
- akcioni plan zaštite rijeke Tare;
- idejno rješenje regulacije rijeke Tare na potezu Uvač–Mateševo, sa osvrtom na stabilizaciju kosina korišćenjem materijala iz iskopa sa dionice Smokovac–Mateševo;
- izvještaji CRBC-a u vezi sa radovima na izgradnji poddionice 4.4.1;
- izvještaji CRBC-a u vezi sa sprovođenjem mjera zaštite životne sredine na rijeci Tari;
- izvještaji Monteputa o izvođenju radova na poddionici 4.4.1;
- izvještaji konzorcijuma Ingerop – Geodata o radovima na poddionici 4.4.1.

Iako bi umnogome doprinio lociranju odgovornosti za učinjenu štetu na rijeci Tari, ali i spriječio dodatnu devastaciju na drugim područjima, od javnosti se i dalje krije Glavni projekat auto-puta Bar–Boljare, dionica Smokovac–Mateševo, kao i svi glavni projekti poddionica, pod obrazloženjem da se time štiti bezbjednost projekta.

## Tajnost inspeksijskog rada i rezultati rada

Uprava za inspeksijske poslove koja pod svojim okriljem objedinjava sve inspekcije, u avgustu i septembru ove godine još jednom je odbila zahtjeve za slobodan pristup informacijama kojima je traženo da inspekcije dostave podatke o tome šta su i koliko radile na gradilištu auto-puta.

Inspekcija, pod obrazloženjem da se time štiti službena dužnost i dalje planiranje i vršenje inspeksijskog nadzora, i dalje odbija da dostavi bilo kakve podatke o:

- aktima koje su inspekcije u njenom sastavu donijele u vezi sa izgradnjom auto-puta;
- zapisnicima koje su inspekcije u njenom sastavu tom prilikom sačinile;
- izvještajima o sprovođenju mjera zaštite životne sredine na rijeci Tari;
- zaključcima o izricanju novčanih kazni zbog uočenih propusta na gradilištu;
- zahtjevima za pokretanje prekršajnih postupaka zbog uočenih nepravilnosti. [25]

[24] Detaljnije informacije su date u 2. Izvještaju NVO MANS koji tretira izgradnju autoputa u Crnoj Gori: <http://www.mans.co.me/wp-content/uploads/2019/04/AutoputME-fin.pdf>

[25] Odgovori Uprave za inspeksijske poslove na zahtjeve za slobodan pristup informacijama, br. 0801-03/2018-91/13 od 10. oktobra 2019. godine, 0801-03/2018-92/8 od 30. septembra 2019. godine, 0801-03/2018-94/8 od 30. septembra 2019. godine, 0801-03/2018-112/11 od 12. avgusta 2019. godine, 0801-03/2019-51/5 od 19. avgusta 2019. godine, 0801-03/2019-50/7 od 19. avgusta 2019. godine i 0801-03/2019-49/7 od 19. avgusta 2019. godine



# PRISTUP INFORMACIJAMA

Zakon o inspekcijskom nadzoru svojim članom 8 garantuje javnost nadzora, što u suštini znači da sve čime se bave inspekcije u Crnoj Gori mora biti iskomunicirano sa javnošću, ali i na zahtjev trećih lica objavljeno. [26]

Sa druge strane, zbirni podaci Uprave za inspekcijske poslove koji se odnose na 2015, 2016, 2017. i 2018. godinu, otkad se i gradi auto-put, pokazuju jako nemaran i neodgovoran odnos inspekcija prema najznačajnijem i najskupljem infrastrukturnom projektu u Crnoj Gori.

Tako je Odsjek za ekološku inspekciju, od početka izgradnje auto-puta izvršio ukupno 68 obilazaka gradilišta, što znači da su na teren u prosjeku izlazili 17 puta godišnje, kako pokazuje dokument Uprave za inspekcijske poslove dostavljen MANS-u. Izgradnja auto-puta Bar-Boljare počela je u maju 2015. godine. [27]

MANS je od Uprave za inspekcijske poslove po Zakonu o slobodnom pristupu informacijama tražila da joj dostavi informacije u ukupnom broju izvršenih kontrola na gradilištu auto-puta i broju i iznosu izrečenih kazni zbog nepoštovanja ekoloških propisa na gradilištu.

Osim broja obilazaka gradilišta autoputa, objelodanjen je i podatak o tome da su pri istim donijeta dva zaključka o administrativnom izvršenju rješenja novčanom kaznom, u iznosu od tri i po hiljade eura. Dodatno, od momenta početka izgradnje auto-puta Bar-Boljare, podnešeno je 17 zahtjeva za pokretanje prekršajnog postupka, a da su sudovi u međuvremeni donijeli svega tri rješenja po podnešenim prijavama – i to ukupnom iznosu od 11.000 eura za pravno lice i 1.600 eura za odgovorno lice.

U poređenju, kako pokazuju podaci Uprave za inspekcijske poslove prikazani u njenim godišnjim izvještajima, Ekološka inspekcija je za četiri godine, od 2015. do 2019, ukupno izvršila 9.242 inspekcijska nadzora. To znači da su inspektori za ekologiju u prosjeku na gradilište auto-puta izlazili jednom od 136 puta, ili da udio ekološkog nadzora nad izgradnjom auto-puta predstavlja 0,74% ukupnog nadzora ekološke inspekcije u Crnoj Gori. [28]

Od 200 zahtjeva za pokretanje prekršajnog postupka koje je Uprava za inspekcijske poslove podnijela za četiri godine, 17 je podnešeno u vezi sa nepoštovanjem propisa na gradilištu auto-puta.

[26] Zakon o inspekcijskom nadzoru ("Sl. list RCG", br. 39/2003 i "Sl. list CG", br. 76/2009, 57/2011, 18/2014, 11/2015 i 52/2016)

[27] Odgovor Uprave za inspekcijske poslove br. 0801-03/2019-39/2 od 14. juna 2019. godine, na zahtjev za slobodan pristup informacijama koji je poslao NVO MANS

[28] Godišnji izvještaji Uprave za inspekcijske poslove za 2015., 2016., 2017. i 2018. godinu, dostupni na: <http://www.uip.gov.me/biblioteka/dokument>



# VLADA CRNE GORE I DEVASTACIJA TARE

Javnost Crne Gore je generalno loše informisana o izgradnji prvog auto-puta u državi, a zvanične informacije su limitirane na povremena saopštenja Vlade Crne Gore i posjete samo jednom gradilištu – onom na mostu Moračica, nadomak Podgorice.

Sve dok prvi snimci koje je napravio Istraživački centar MANS-a, nisu dospjeli u javnost, građani nisu imali sliku o tome koje su razmjere uticaja izgradnje auto-puta na zaštićeno prirodno dobro kakvo je rijeka Tara.

Predstavnici Vlade u čijem resoru je izgradnja i kontrola izvođenja radova su uglavnom negirali postojanje devastacije širih razmjera, ili pak tvrdili da se radi o privremenom stanju. Drugi su se pouzdali u vladavinu prava i davali obećanje da će institucije raditi svoj posao, a zakon biti u potpunosti sproveden prema svima jednako.

Ipak, godinu dana od prvih snimaka devastacije i veoma zabrinjavajućih ocjena sa relevantnih međunarodnih adresa, stanje na gradilištima auto-puta uz korito rijeke Tare je nepromijenjeno, a na određenim djelovima i mnogo gore.

## Rekli su povodom devastacije Tare...

**DUŠKO MARKOVIĆ**  
Predsjednik Vlade Crne Gore



„Premoščavanje rijeke Tare kod Mateševa ne može da ugrozi njen kanjon i ne može da ugrozi kvalitet rijeke Tare. To su građevinski radovi u koritu rijeke koji podrazumijevaju određenu vrstu devastacije, ali su odgovarajući projekti predvidjeli i sanaciju tog prostora po završetku tog projekta. Dakle, priče da će to ugroziti Taru, da će uništiti njen životinjski i biljni svijet su priče onih koji ne znaju, da ne budem grublji“ (28. novembar 2018. godine). [29]

[29] Pogledati na: <http://www.predsjudnik.gov.me/press-centar/intervju/194199/Premijer-Markovic-povodom-dvije-godine-Vlade-Poceli-smo-u-najtezoj-godini-nase-novije-istorije-danas-je-Crna-Gora-stabilnija-neg.html>, intervju povodom dvije godine Vlade Crne Gore, objavljen 28. novembra 2018. godine



# VLADA CRNE GORE I DEVASTACIJA TARE

## PAVLE RADULOVIĆ

Ministar održivog razvoja i turizma



„Nema izmještanja korita, postoji regulacija korita rijeke Tare, a dio Tare na kome se sada izvode radovi spada u tranzicionu zonu“ (27. oktobar 2018. godine). [30]

„Niti je Tara devastirana, niti je zaštićeni dio Tare taknut, niti ovo na njega ima bilo kakav uticaj“ (30. oktobar 2018. godine) [31]

„Korito Tare nije izmješteno i rijeka, izgradnjom auto-puta Bar-Boljare, nije potpuno ugrožena“ (04. jul 2019. godine). [32]

## OSMAN NURKOVIĆ

Ministar saobraćaja i pomorstva



„Bez obzira na veličinu i tehničku kompleksnost izgradnje projekta auto-puta, Ministarstvo ima nedvosmislen stav prema izvođaču radova, kao i prema nadzornom organu za beskompromisno poštovanje primjenjivih propisa, standarda i pravila struke i svako nepoštovanje istih, koje za posljedicu mogu imati negativan uticaj na životnu sredinu, mora biti sankcionisano“ (03. januar 2019. godine). [33]

[30] Prilog RTCG emitovan 27. oktobra 2018. godine

[31] Pogledati na: <https://www.youtube.com/watch?v=JDw5puE1rsE&t=2832s>. TV emisija Reflektor, emitovana 30. oktobra 2018. godine

[32] Pogledati na: <https://www.antenam.net/drustvo/125497-radulovic-sacekati-zakljucke-i-odluke-eksperata-o-tari>

[33] Pogledati na: <https://www.vijesti.me/vijesti/drustvo/nurkovic-petlja-na-smokovcu-nije-jedina-raspetljavamo-i-druge>



# VLADA CRNE GORE I DEVASTACIJA TARE

## MILUTIN SIMOVIĆ

Ministar poljoprivrede i ruralnog razvoja



„Gradnja takvih, kapitalnih infrastrukturnih projekata tokom same izgradnje ostavlja određene ožiljke veće ili manje na prirodu, ali zato tu postoje projekti remedijacije, projekti koji podrazumijevaju privremenost određenih mjera, a nakon toga slijedi vraćanje prirodi onoga što joj pripada“ (13. novembar 2018. godine). [34]

„Konačan epilog u odnosu na ono što je bio povod pokretanja ove teme ići će, ne u korist onih koji su pokretali tu temu, niti onih koji su pokušavali da daju elemente odgovora na aktuelno stanje, već u korist rijeke Tare, njene održivosti i potrebe da i u budućnosti ostane suza Evrope“ (22. mart 2019. godine). [35]



*Fotografija sa terena gradilišta auto-puta*

[34] Pogledati na: <https://fosmedia.me/infos/politika/simovic-tara-i-autoput-su-suza-i-put-do-evrope>

[35] Pogledati na: <http://standard.co.me/index.php/drustvo/item/44359-simovic-tara-nije-devastirana-tara-ce-ostati-suza-evrop34>





