

## Kako je građen autoput Banja Luka – Gradiška



# Najskuplji kilometri

Da se novac poreskih obveznika ne troši u skladu sa zakonom prilikom izgradnje prvog autoputa, a za sada i jedinog, potvrdila je Glavna služba za reviziju RS-a. U svom izvještaju o poslovanju preduzeća JP Putevi RS-a za 2006. revizori su utvrdili da Putevi RS-a nisu u svim slučajevima primjenjivali Zakon o javnim nabavkama, da radovi na autoputu poslije potpisivanja osnovnog ugovora koštaju 153 posto više nego što iznosi osnovni ugovor

Piše: **Gordana Katana**

**K**apitalni projekt vlasti Republike Srpske, autoput Banja Luka – Gradiška, nakon sedam godina izgradnje i miliona maraka izvučenih iz džepova građana trebao bi do kraja mjeseca biti pušten u saobraćaj, najavio je ministar saobraćaja i veza RS-a Nedeljko Čubrilović.

Kada autoputom, dugim ukupno 37 kilometara i najskupljim, ako ne u Evropi onda sigurno u regiji, krenu iz Banje Luke put Evrope vozači će se pred Gradiškom naći u koloni dugoj devet kilometara, pa potom u uskom grlu graničnog prelaza u Hrvatsku, jer tek predstoji izbor izvođača radova za izgradnju mosta na Savi kao uvjet za spajanje za brzu cestu prema Okučanima, to jeste izlaska na autoput koji vodi u pravcu Zagreba, odnosno Beograda.

Iako je Čubrilović istakao da su radovi završeni i da se čekaju još samo dozvole nadležnih institucija da autoput bude otvoren, za njegovu upotrebu biće izdata samo privremena dozvola, sve dok se ne okonča izgradnja mahovljanske petlje i već spomenutog mosta na Savi.

## Tuneli i vijadukti

Koliko je novca utrošeno za jedinu brzu cestu u RS-u, pitanje je koje će još dugo čekati odgovor. Ministar Čubrilović 2009. kazao je još rano govoriti koliko će tačno koštati izgradnja autoputa Banja Luka – Gradiška i dodao da je na prvu dionicu autoputa, od Mahovljana do Glamočana, dužine od 5,7 kilo-

## TUNEL KOJEG NEMA

# 45 miliona razloga za sumnju

Podaci Glavne službe za reviziju javnog sektora u RS-u pokazali su da kilometar puta u izvedbi Integral inženjeringa čiji se vlasnik zajedno s Dodikom tereti za zloupotrebe teške milione KM, košta dva puta više nego kilometar autoputa koji je građen u Hrvatskoj i čija je cijena 11 miliona, odnosno tri puta više nego kilometar ceste koja se gradi u Federaciji BiH, (autoput Sarajevo – Zenica), i koji košta sedam miliona.

Izvještaj Glavne službe za reviziju, prema navodima pojedinih portala, nije do kraja razotkrio sve aspekte ovog posla. *Žurnal* je tako saopštio da “posjeduje neoborive dokaze da su odgovorni falsifikovali dokumente i kao takve ih poturili revizorima”. “Iz dokumenata, jasno se uočava da su odgovorni iz Aneksa 1 ugovora potpuno izbacili tunel Laktaši, navodeći da je njegova cijena nula. Na ovaj način stvoreni su uslovi za Aneks 2 ugovora, koji isti akteri potpisuju u junu 2007., na vrijednost od cca 45 miliona KM. U aneksu 2 iznenada se pojavio tunel Laktaši, koji je ‘nestao’ u aneksu 1. Aneksom 2 je predviđena izgradnja tunela Laktaši – od početka do kraja – iako je taj tunel već trebalo da bude izgrađen u skladu sa odredbama osnovnog ugovora”, navodi ovaj izvor.

metara, potrošeno nešto manje od 20 miliona KM po kilometru.

U međuvremenu, prema zvaničnim podacima iz Vlade RS-a, cijena kilometra povećala se na 23,1 milion KM ili 11,8 miliona eura. Za izgradnju, nadzor i eksproprijaciju zemljišta prve dionice autoputa od Klačnica do aerodroma Mahovljani u dužini od 5,7 kilometara, do sada je ukupno potrošeno 131,7 miliona KM, navodi se u *Informaciji o izgradnji autoputa Banja Luka – Gradiška*, koje Vlada dostavila Narodnoj skupštini RS potkraj prošle godine.

Na prvoj dionici nalazi se dva tunela, tri

podvožnjaka i po jedan vijadukt i nadvožnjak. Projektovati put da se usred Lijeve polja izabere trasa sa dva tunela, posebna je priča i o njoj će, kad tad, eksperti za cestogradnju dati valjano mišljenje.

Da se novac poreskih obveznika ne troši u skladu sa zakonom prilikom izgradnje prvog autoputa u RS-u potvrdila je Glavna služba za reviziju RS-a. U svom izvještaju o poslovanju JP Putevi RS-a za 2006. revizori su utvrdili da Putevi RS-a nisu u svim slučajevima primjenjivali Zakon o javnim nabavkama, da radovi na autoputu poslije potpisivanja osnovnog ugovora koštaju 153 odsto



# u regiji



Slobodan Stanković, glavni Dodikov neimar

**NAKNADNI MILIONI** Osnovni ugovor o izvođenju radova sa "Integral inženjeringom" sklopljen je 18. decembra 2002. u vrijednosti od oko 43 miliona KM. Međutim, naknadno je aneksima ugovora izvođaču odobreno dodatnih čak oko 66,5 miliona KM

više nego što iznosi osnovni ugovor... Po Zakonu o javnim nabavkama, za takve radove može se odobriti maksimalno 50 odsto više nego što je odobreno osnovnim ugovorom – ustanovili su revizori.

Osnovni ugovor o izvođenju radova sa Integral inženjeringom sklopljen je 18. decembra 2002. u vrijednosti od oko 43 miliona KM. Međutim, naknadno je aneksima ugovora

## SEDAM GODINA, OSMA DOLAZI

# "Zaboravljen" završni sloj

Od svih silnih najava i obećanja koja su čelni ljudi RS-a posljednje tri godine davali više puta godišnje o autoputu koji samo što nije gotov, stidljivo, tek u vijestima iz Auto-moto saveza RS-a građani su početkom aprila ove godine saznali da je u promet puštena dionica od Banje Luke do Mahovljana u dužini nešto više od pet kilometara. Nakon dva dana oglasila se i ministrica urbanizma RS-a Srebrenka Golić koja je saopštila da ni sedam godina koliko su radovi trajali nije bilo dovoljno da autoput dobije trajnu upotrebu dozvolu, jer su izvođači, koji su se u međuvremenu više puta promijenili, "zaboravili" postaviti završni sloj asfalta.

izvođaču odobreno dodatnih čak oko 66,5 miliona KM.

### Povod za istragu

U informaciji Vlade o sredstvima utrošenim i potrebnim za izgradnju autoputa Banja Luka – Gradiška, koja je poslanicama NSRS-a dostavljena prije gotovo tri godine, navodi se da će za drugu dionicu od Mahovljana do Gradiške u dužini od 26 kilometara biti potrebno izdvojiti 246 miliona KM, od čega 160 miliona KM za izvođače radova, 39,4 miliona KM za eksproprijaciju (14,4 miliona KM već plaćeno), te 45 miliona KM za petlju u Mahovljanima za budući autoput Banja Luka – Doboš. U ovu cijenu nije uračunata izgradnja mosta na Savi sa Hrvatskom koji će koštati oko 60 miliona KM, niti eksproprijaciju zemljišta za mahovljansku petlju. I svi ovi podaci, treba istaći, datiraju iz 2009. i 2010., pa ih treba koristiti uz dozu rezerve.

Siniša Vukelić, glavni urednik web portala *Capital.ba*, u izjavi za *Oslobođenje* u julu ove godine kazao je da "priča o izgradnji autoputa sve više liči na španske sapunice, jer je činjenica da ga najviše koriste službena auta Vlade RS-a i predsjednika RS-a za obilazak neizgrađenih dionica". Prema njegovim riječima to će biti najskuplji put u regiji, jer kada su Hrvatske autoceste gradile autoput od Zagreba do Splita dionica kroz Velebit, odnosno tunel dug 5,4 km koštao je 11 miliona eura po kilometru, a nas je u ravnici izašao 12,5 miliona po km.

Revizorski izvještaj, stalna kašnjenja na izgradnji pojedinih lotova, zaključivanje brojnih aneksa kojima je stalno rasla cijena kilometra ovog auto puta, činjenica da su eksproprijacije zemljišta vršene neselektivno i isto tako plaćane, prema mišljenju predstavnika Transparency Internationala BiH, brojnih ekonomskih analitičara i opozicije RS-a bile su dovoljan povod da se policijski i pravosudni organi RS-a i BiH pozabave ovim pitanjem. Međutim, svaki put kada je opozicija u RS-u zahtijevala osnivanje skupštinskog odbora koji bi istražio navode o zloupotrebama, vladajuća većina odbijala je takvu mogućnost.

Ono što nije zanimalo ni policiju ni pravosuđe RS-a zaintrigiralo je državno tužiteljstvo pa je u maju 2009. državni tužilac Hari Furlan naredio otvaranje istrage protiv pre-

mijera RS-a Milorada Dodika i još 15 osoba iz ovog entiteta, pod sumnjom da su, osim prilikom izgradnje Administrativnog centra RS-a i tokom radova na autoputu Gradiška – Banja Luka oštetili entitetski budžet za 115 miliona KM. Zahtjev za dodatne istražne radnje upućen je Finansijsko-obavještajnom odjelu SIPA-e kako bi se provjerili finansijski tokovi novca.

### Napadi na Sud i Tužilaštvo BiH

O rezultatima istrage u javnosti nije se znalo gotovo ništa dvije godine, a jedini rezultat cijele priče bio je napad koji su Dodik i institucije RS-a usmjerile ka Sudu i Tužilaštvu BiH. Priča o nezakonitom djelovanju državnih pravosudnih institucija u smislu preuzimanja nadležnosti entitetskog pravosuđa u konačnici je dovela do odluke NSRS-a u proljeće ove godine o raspisivanju referenduma u RS-u o daljem postojanju državnog Suda i Tužilaštva, a potom i otvaranja takozvanog strukturalnog dijaloga o stanju pravosuđa u državi koji je vodi pod pokroviteljstvom evropske komisije.

Da li su državni tužioci istragu usporili zbog stalnih Dodikovih napada, ili je ključnu ulogu u opstruiranju istrage imao sada suspendovani glavni državni tužioc Milorad Barašin, tek u junu ove godine Tužilaštvo BiH i zvanično je Specijalnom tužilaštvu RS-a predalo predmet vezan za izgradnju zgrade Vlade RS-a i autoputa Banja Luka – Gradiška, u kojem se Dodik sa još petnaestak funkcionera u vladi koju je vodio te privrednika iz RS-a sumnjivi za zloupotrebu položaja, finansijske malverzacije i prevare teške više od 140 miliona KM. Iz Sarajeva u Banju Luku prebačeno je 11 velikih kartonskih kutija punih dokumentacije. Iz Specijalnog tužilaštva RS-a su poručili da će im zbog obimnosti dokumentacije trebati prilično vremena da "vide o čemu se radi i zbog toga za sada ne mogu davati nikakve informacije".

Imaju li se u vidu mršave rezultate koje je Specijalno tužilaštvo RS-a od svog osnivanja 2006. ostvarilo u procesuiranju privrednog kriminala, ali i činjenica da je riječ o instituciji koja je osnovana po želji Milorada Dodika i za koju se tvrdi da je pod snažnim političkim utjecajem vlasti RS-a, malo je vjerovatno da će dok je na vlasti SNSD-a doći do podizanja optužnice u ovom predmetu. ■