

Crna Gora
GLAVNI GRAD PODGORICA
GRADONAČELNIK
Broj: 01-018/20- 6614/1
Podgorica, 15.10.2020. godine

Crna Gora
Pisarnica - Glavni grad - Podgorica

Primljeno: 19 X 2020				
Org. jed.	Jed. klas. znak	Redni broj	Prilog	Vrijednost
02	016	/- 70	754	

**PREDSJEDNIKU SKUPŠTINE GLAVNOG GRADA
PODGORICE**

PODGORICA

Shodno članu 100 Statuta Glavnog grada („Službeni list CG-Opštinski propisi“, broj 08/19), u prilogu Vam dostavljam Informaciju o stanju mostova u Glavnom gradu, sa prijedlogom mjera za njihovu zaštitu, radi stavljanja u proceduru Skupštine Glavnog grada Podgorice.

Za predstavnika predlagača koji će učestvovati u radu Skupštine i njenih radnih tijela, prilikom razmatranja ovog materijala, određena je Lazarela Kalezić sekretarka Sekretarijata za saobraćaj Glavnog grada Podgorica.

**GRADONAČELNIK,
dr Ivan Vuković**





Glavni grad Podgorica
Sekretarijat za saobraćaj

I N F O R M A C I J A

O

stanju mostova u Glavnom gradu sa predlogom mjera za njihovu zaštitu

Podgorica, Oktobar 2020. godina

I UVOD

Na teritoriji Glavnog grada Podgorice evidentirano je 86 mostovskih objekata od kojih 28 u samom gradu. Pod navedenim prostornim objektima uvršteni su i nadvožnjaci i vijadukti, pješački mostovi i pasarele, dok mostovi na prugama koji su u nadležnosti Željezničke infrastrukture Crne Gore, kao i mostovi na magistralnim putevima, koji su u nadležnosti Direkcije za puteve, nisu obuhvaćeni.

Budžetom za 2020. godinu bila je predviđena suma od 10.000,00 eura za pregled mostova. U skladu sa planiranim sredstvima, sprovedena je procedura za nabavku male vrijednosti za pregled stanja mosta preko rijeke Morače kod sela Vukovci - „Vukovački most“, most Žrtava 5. maja 1944. godine i nadvožnjaka preko pruge na putu prema Aerodromu Podgorica.

Izveštaj o glavnom pregledu mostova uradila je firma „CDS PROJECT“ d.o.o. – Podgorica, dok je geodetska mjerenja izvršila firma „GEOS“ d.o.o. Podgorica. Pored opštih podataka i ocjena stanja, sastavni dio Izveštaja je i predlog mjera za održavanje i eventualnu sanaciju u cilju obezbjeđenja njihove stabilnosti i funkcionalnosti. Na osnovu pomenutih Izveštaja sačinjena je predmetna Informacija o stanju mostova na teritoriji Glavnog grada.

U skladu s ugovornim obavezama, radni tim „CDS PROJECT“ d.o.o. izvršio je glavni pregled mostova sa zadatkom da se ocijeni njihovo stanje i predlože mjere za održavanje i eventualnu sanaciju stanja, sve u cilju obezbjeđenja stabilnosti i funkcionalnosti objekata, a time i uslova za bezbjedno odvijanje saobraćaja.

Paralelno sa vizuelnim pregledima, organizovana su i geodetska mjerenja koje je izvela licencirana firma „GEOS“ d.o.o.

Prilikom glavnih pregleda primijenjeni su sljedeći tehnički propisi:

- Pravilnik o tehničkim normativima za eksploataciju i održavanje mostova;
- Pravilnik o načinu i postupku osmatranja tla i objekta u toku građenja i upotrebe;
- Pravilnik o tehničkim normativima za određivanje veličine opterećenja mostova;
- MEST I JUS standardi za projektovanje čeličnih konstrukcija;
- Pravilnik o tehničkim mjerama i uslovima za zaštitu čeličnih konstrukcija od korozije;
- MEST EN 1337-1:2009 – Ležišta konstrukcija – Dio 1: Opšta pravila projektovanja;
- MEST EN 1090-2: 2012 – Izvođenje čeličnih i aluminijskih konstrukcija – Dio 2: Tehnički zahtjevi za čelične konstrukcije;
- Pravilnik o tehničkim normativima za beton i armirani beton PBAB 87;

II MOST ŽRTAVA 5. MAJA PREKO RIJEKE RIBNICE

Most Žrtava 5. maja preko rijeke Ribnice je sastavni dio magistralnog puta M2 koji ide dijelom ulice Marka Miljanova. Most je izgrađen oko 1954. godine kao armirano betonska konstrukcija u sistemu dva paralelna trorasponska kontinualna “roštilja” koje nose dva para AB stuba – platna promjenljive širine po visini. Ova platna su na trakastim temeljima u koritu rijeke Ribnice, dok se na obalama rasponska konstrukcija naslanja na betonske oporce sa AB pendel-klatnima kao pokretnim ležištima.

Rasponi mostovske konstrukcije su 17+20+17, dok saobraćajni profil čine tri kolovozne trake ukupne širine 10 metara i obostrane pješačke staze širine 3.5 metara. Ukupna dužina mosta je 65 metra, 1178 m². Tehnička dokumentacija za projektovanje i izgradnju mosta nije bila dostupna.

Prethodni vizuelni pregled mosta obavljen je u septembru 2011. godine. Nakon toga su, u više navrata, na mostu izvođeni radovi održavanja koji su se odnosili na popravku asfaltnog zastora, pješačkih staza, ograde i odvodnjavanja. U svrhu izrade izvještaja o stanju mosta izvršen je glavni pregled u periodu od 21. do 25. jula 2020. godine.



II.1 Pregled i ocjena stanja

Opšte stanje mosta može se ocijeniti kao dobro, bez vidnih pojava koje bi ukazivale na smanjenu nosivost, trajnost i funkcionalnost, uzimajući u obzir sve elemente istog.

Prema nalazima, stanje kolovoznog asfaltnog zastora, ukupno gledano je veoma dobro. Na kolovozu i na trotoaru se ne uočavaju deformacije koje bi bile rezultat temperaturnog ili drugog diletiranja konstrukcije. Međutim, na spoju krilnog zida mosata sa terenom kod Muzičkog centra uočava se kontaktna pukotina – fuga koju treba oblikovati i zatvoriti elastičnim materijalom. Isto tako, potrebno je popraviti oštećeni kraj ivičnog vijenca. Takođe, na suprotnoj strani istog obalnog oporca registruje se popuštanje vode na kontaktu oporca i terena ispod pješačke staze. Navedeno podrazumijeva da se kao trajno rješenje treba ugraditi vodonepropusni polimer asfaltne dilatacione sprave kapaciteta pojeranja $\pm 40\text{mm}$, tim prije što na mostu nema slivnika za atmosfersku vodu.

Ograda mosta je skoro obnovljena i u dobrom je stanju, kao i pješačka staza sa ivičnjacima.

U trenutku vršenja pregleda moglo se konstatovati da je ivični vijenac dotrajavao i da je potrebna njegova reparacija odnosno priprema pjeskarenjem i obrada reparaturnim malterom. Na konzolama pješačkih staza sa donje strane vidljivi su tragovi ranijih prodora vode sa kolovoza, a na podužnoj gredi registrovane su vertikalne prsline širine 0,3-0,5 mm koje su najvjerovatnije posljedica skupljanja betona i sezonskih temperaturnih promjena. Ove prsline su registrovane i pri pregledu 2011. godine i može se konstatovati da sada nema promjena u odnosu na prethodno stanje. Iz razloga obezbjeđenja trajnosti i odgovarajućih estetskih svojstava, ove površine treba reparirati odgovarajućom reparaturnom glet masom na bazi polimer cementa u boji betona.

Rasponska konstrukcija mosta i kolovozna ploča su u dobrom stanju, bez znakova propadanja, korozije ili procurivanja vode. Na nekoliko mjesta su prisutni tragovi ranijih procurivanja vode koji nakon obnove kolovoznog asfaltnog zastora više ne puštaju vodu.

Beton riječnih stubova i temelja mosta je jedar, bez znakova korozije armature i većih segregacija. Na trakastim temeljima nema bitnijih tragova podlokavanja i erozije tla koji bi ugrožavali njegovu nosivost i stabilnost.

Isto tako, pregledom je utvrđeno da su obalni stubovi – oporci sa AB pendel ležištima na obije obale u relativno dobrom stanju. Sem tragova prljavštine i procurivanja vode iz vodovodne cijevi na desnoj obali, ne registruju se drugi nedostaci. Ležišta su u punoj funkciji.

Zone ispod mosta, i na lijevoj i na desnoj obali rijeke su vrlo zapuštene, zarasle u rastinje i šiblje. Takođe, ispod mosta se nalaze veće količine šuta i smeća, a uočljivo je korišćenje ovih prostora od strane beskućnika. Shodno tome, preporučeno je detaljno čišćenje i uređivanje ove zone.

II. 3 Zaključci i predlog mjera

Kao generalni zaključak opšte stanje konstrukcije i elemenata mosta Žrtava 5. maja preko rijeke Ribnice, može se ocijeniti kao zadovoljavajuće i bez pojava koje bi ukazivale na smanjenu funkcionalnost, nosivost i/ili trajnost.

S obzirom da u proteklom periodu eksploatacije mosta, nisu registrovana gotovo nikakva pomjeranja konstrukcije mosta, a pri tome imajući u vidu male raspone i vrlo krutu konstrukciju na koju vodotok Ribnice (koji presuši u dobrom dijelu godine) gotovo da nema uticaja, nema opravdanja postavljati geodetsku mrežu stalnih i kontrolnih tačaka za praćenje eventualnih pomjeranja koje zasigurno mogu biti samo manja od moguće tačnosti mjerenja.

U cilju poboljšanja funkcionalnosti i trajnosti ostalih elemenata na mostu, potrebno je popraviti spoj krilnih zidova oporca i terena na lijevoj obali, uraditi vodonepropusne asfaltne polimerne diletacione sprave, kao i reparaciju ivičnog vijenca, površinu konzola pješačkih staza i ivičnih greda. Isto tako, potrebno je očistiti površine obalnih stubova i urediti zone oko i ispod mosta. Okvirni predmjer i predračun opisanih radova dat je u prilogu Izvještaja obrađivača.

U Izvještaju je ukazano na neophodnost da se sprovode sve mjere za realizaciju kontrolnih, redovnih, glavnih i vanrednih pregleda mosta, kao i potrebne aktivnosti za redovno održavanje, sve u skladu sa odredbama Pravilnika o tehničkim normativima za eksploataciju i održavanje mostova.

Od strane obrađivača Izvještaja preporučeno je da se sljedeći glavni pregled organizuje za pet godina.

III MOST PREKO RIJEKE MORAČE KOD SELA VUKOVCI – VUKOVAČKI MOST

Most preko rijeke Morače kod sela Vukovci, poznat kao “Vukovački most” spaja selo Vukovci sa Jadranskom magistralom. Ukupna dužine raspona konstrukcije mosta je 240 m dok je površina ukupno 1114 m². Dva segmenta po tri raspona mosta su izgrađeni 1984. godine, dok su četiri raspona uz lijevu obalu izrađena ranije.

Krajem 2005. i početkom 2006. godine na mostu su izvedeni sanacioni radovi: antikorozijska zaštita (bojenje) čelične konstrukcije, opravka i farbanje ograde, popravka slivnika, diletacija i ležišta, zamjena asfalta. Obzirom da mostom prelaze i vozila veće težine od 40 t sa osovinskim pritiscima većim od 14 t izvršeno je i ojačanje AB kolovozne ploče sa njene gornje strane (istovremeno i hidroizolacija). Nakon sanacije, izvršeno je ispitivanje karakteristika mosta za realno saobraćajno opterećenje.



III. 1 Pregled i ocjena stanja

Prema nalazima, opšte stanje mosta može se ocijeniti kao dobro, bez vidnih pojava koje bi ukazivale na bitno smanjenje nosivosti, trajnosti ili funkcionalnosti mosta kao cjeline.

Stanje kolovoznog asfaltnog zastora, ukupno gledano je zadovoljavajuće. Međutim, u zoni diletacionih sprava na početku, sredini i na kraju mosta nastala su oštećenja koja treba popraviti. Takođe, na nekoliko mjesta duž mosta, uočljivi su kolotrazi, kao i pukotine upravno na most, koje zahtijevaju popravku.

Nadalje, prema nalazima, na spoju mosta sa obalama su izvedene čelične dilatacione sprave je konstatovano da je dilatacioni prostor “zapunjen” prljavštinom i zemljom, pa je došlo do oštećenja, posebno na početku mosta prema pruži. Diletacije treba očistiti, popraviti i korozivno zaštititi, zamijeniti gumene membrane i zatvoriti spoj sa pješačkim stazama.

Obradivač je u svom izvještaju ukazao da je korozivna zaštita metalne cjevaste ispune ograde mosta dotrajala, pa ju je neophodno detaljno obnoviti. Takođe je potrebno

detaljno očistiti ogradu pjeskarenjem ili organskim rastvaračem, a zatim uraditi korozionu zaštitu kvalitetnim sistemom osnovnih i završnih premaza. Na par mjesta duž mosta i na ulaznoj zoni, ograda je oštećena, što treba popraviti prije opisanih radova.

Odvodnjavanje kolovoza je riješeno direktnim ispustima u rijeku preko otvorenih bočnih i horizontalnih slivnika. Zbog lošeg održavanja i čišćenja mosta, pojedini slivnici su zapušeni prljavštinom i šljunkom. Slabijem odvodnjavanju doprinosi i “naborani” asfalt oko istih. U skladu sa odredbama Zakona o vodama, postoji obaveza prečišćavanja voda sa kolovoza, pa je potrebno u budućnosti planirati zatvoreni sistem atmosfere kanalizacije – sabirne cijevi sa prečišćivačima.

Na ulaznoj krivini mosta konstatovano je potpuno uništenje zaštitne odbojne ograde, kao i vertikalne saobraćajne signalizacije. Takođe su konstatovana manja oštećenja na čeličnim ugaonicima pješačkih staza odnosno samoj stazi što je najvjerovatnije posljedica udara prevoznih sredstava.

Detaljnim pregledom čeličnih livenih valjkastih ležišta koja se nalaze na početku i na kraju mosta iznad svakog para srednjih stubova, utvrđeno je da su u dobrom stanju. Isto tako, stanje elemenata rasponske čelične konstrukcije mosta je dobro odnosno nisu vidljivi tragovi korozije. Pregledom nisu uočeni ni prodori vode i vlage sa kolovoza kroz konzole i gornju ploču, što ukazuje da je stanje hidroizolacije kolovoza prihvatljivo.

Stubovi mosta su u dobrom stanju, osim oštećenja korozione zaštite u donjim zonama, što uzrokuje erozija riječnog nanosa pri visokom vodostaju. Zone oko i ispod mosta su zapuštene, zarasle u divlje rastinje i šiblje, te je gotovo nemoguće prići spoju obale i mosta radi pregleda i održavanja.

III.2 Geodetska mjerenja

Nakon sanacije kolovozne ploče i obnove korozivne zaštite, u oktobru 2005. godine urađen je Projekat osmatranja mosta u toku sanacije i eksploatacije prema kome je, u cilju obezbjeđenja uslova za praćenje deformacija mosta u toku vremena, uspostavljena osnovna geodetska mreža koju čine četiri tačke raspoređene oko mosta na stabilnom terenu. Kontrolnu geodetsku mrežu za praćenje deformacija mosta čini 20 tačaka koje su raspoređene u parovima na karakterističnim mjernim profilima duž mosta, tačnije na 10 parova čeličnih stubova.

Stabilizacija tačaka osnovne i kontrolne mreže, kao i nulto geodetsko mjerenje izvedeni su u oktobru 2005. godine. Od tada nisu vršena geodetska osmatranja, pa je prva serija mjerenja urađena u okviru ovog pregleda 21.07.2020. godine. Geodetska mjerenja tačkama osnovne mreže su izvršena sa tzv. “slobodne strane”. Dodatni razlog tome je činjenica da su tačke osnovne mreže, koje su primarno bile postavljene na betonskim stubićima sa uređajem za prisilno centrisanje u međuvremenu ili uništene ili značajno promijenjene. Kontrolne tačke na stubovima su ostale neoštećene.

Rezultati mjerenja dati su kao razlika koordinata nultog mjerenja iz oktobra 2009. godine i pomenutog prvog kontrolnog mjerenja. Ti rezultati ukazuju da se vrijednosti vektora

pomjeranja u horizontalnoj –YX ravni kreću u intervalu od +0.3 do +1.0 cm. S tim u vezi, može se konstatovati da su sva pomjeranja relativno mala i da se vrijednosti kreću u okviru tačnosti mjerenja, što drugim riječima znači da za protekli period od 15 godina nije došlo do pomjeranja stubova.

III. 3 Zaključci i predlog mjera

Kao generalni zaključak konstatovano je da je opšte stanje konstrukcije mosta preko rijeke Morače kod sela Vukovci (Vukovački most) dobro i bez pojava koje bi ukazivale na smanjenu nosivost i/ili trajnost.

U cilju poboljšanja funkcionalnosti i trajnosti ostalih elemenata na mostu, potrebno je djelimično popraviti asfaltni zastor, sanirati dilatacije, popraviti ogradu i obnoviti njenu korozionu zaštitu, kao i urediti zone oko i ispod mosta prema opisima koji su navedeni u Izvještaju.

U prilogu Izvještaja dat je okvirni predmjer i predračun ovih radova na osnovu čega se može uraditi odgovarajuća projektna dokumentacija. Preporuka je da se prečišćavanje voda sa kolovoza treba rješavati u skladu sa planovima razvoja ovog tipa infrastrukture u ovom dijelu grada.

Dalje, preporučuje se da se sprovedu sve mjere za realizaciju kontrolnih, redovnih, glavnih i vanrednih pregleda mosta, kao i potrebne aktivnosti za redovno održavanje, sve u skladu sa odredbama Pravilnika o tehničkim normativima za eksploataciju i održavanje mostova.

Od strane obrađivača Izvještaja predloženo je da se sljedeći glavni pregled organizuje za tri godine.

IV NADVOŽNJAK PREKO ŽELJEZNIČKE PRUGE NA PUTU PREMA AERODROMU “PODGORICA”

Nadvožnjak na putu koji povezuje Aerodrom “Podgorica” sa Jadranskom magistralom premošćava željezničku prugu Podgorica - Bar u mjestu Mahala.

O projektovanju i izgradnji nadvožnjaka nije pronađena dokumentacija i pretpostavka je da je izgrađen sedamdesetih godina prošlog vijeka.

Kompletna konstrukcija nadvožnjaka, izuzev betonskih temelja je čelična, preko tri raspona $16+16+16=48$ m. Rasponska konstrukcija je formirana od dva paralelna montažna sklopa koji se sastoje od podužnih zavarenih “I” limenih nosača i poprečnih nosača na svaka 3 m koji nose ortootpornu ploču ojačanu trapezastim rebrima. Glavni produžni nosači su međusobno zglobno spojeni moždanicama u zoni srednjih stubova na koje se oslanjaju preko čeličnih valjuškastih ležišta ispod poprečnih nosača.

Dva srednja stuba su takođe od zavarnih “I” limenih nosača sa obostranim konzolama na vrhu koje nose rasponsku konstrukciju. Stubovi su za betonske temelje vezani temeljnim anker zavrtnjima.

Spoj nadvožnjaka sa nasipom je ostvaren preko betonskih oporaca sa krilnim zidovima.

Ukupna širina kolovoza je 8,0 metara, a ukupna dužina mosta je 50 metara. Ograda mosta je od čeličnih limova integrisana sa ivičnim nosačima rasponske konstrukcije.

U skladu sa ugovorenim obavezama glavni pregled realizovan je u periodu od 21. do 25. jula 2020. godine.



IV. 1 Pregled i ocjena stanja

Prema nalazima, opšte stanje mosta može se ocijeniti kao loše, prvenstveno zbog potpuno dotrajale korozione zaštite čelične konstrukcije, kao i nestalog kolovoznog zastora. To bitno utiče na trajnost, sigurnost i funkcionalnost objekta kao cjeline.

Pregledom je utvrđeno da je kolovozni asfaltni zastor gotovo u cjelini nestao sa kolovozne ploče, čime je izuzetno povećan rizik od proklizavanja vozila. Tome doprinosi

i veća količina šljunkovito - pjeskovitog materijala koja se nakupila duž ivica kolovoza, kao posljedica veoma lošeg održavanja. Pri sanaciji se preporučuje primjena tankoslojnog epoxy asfalta uz prethodnu pripremu površina pjeskarenjem i odgovarajući epoxy prajmer. Ovaj sistem istovremeno služi i kao hidroizolacija kolovozne čelične ploče.

Na spoju rasponske konstrukcije sa nasipom odnosno sa oporcima izvedene su čelične dilatacione sprave koje se ne održavaju adekvatno. Naime, diletacioni prostor je "zapunjen" prljavštinom i zemljom čime je smanjena njihova funkcija. Diletacije treba očistiti, popraviti i koroziono zaštititi, zamijeniti gumene membrane i povezati sa cijevima za evakuaciju vode. Potrebno je popraviti asfaltni zastor ispred i iza nadvožnjaka.

Već je naglašeno da je kompletna kolovozna zaštita i boja objekta dotrajala, pa ju je neophodno detaljno obnoviti. Nadalje, u Izvještaju je zaključeno da je potrebno detaljno očistiti sve elemente pjeskarenjem i/ili rastvaračem, a zatim uraditi korozionu zaštitu odabranim kvalitetnim sistemom osnovnih i završnih premaza. S tim u vezi, preporučuje se da izvođač radova za odabrani sistem zaštite od korozije prezentira dokaze kvaliteta za kategoriju korozivnosti C3 i za visoku trajnost, u skladu sa standardom MEST EN ISO 12944-6. Takođe se preporučuje da se za opisane radove uradi poseban projekat čiji sastavni dio treba da budu i tehnički uslovi kojima se bliže definišu postupci i tehnologija rada za pripremu površina, izbor vrste i debljine osnovnih i završnih premaza i uslovi kvaliteta i kontrole za sve faze izvođenja zaštite od korozije.

Izvještajem se ukazuje da iako je korozivna zaštita dotrajala na konstrukciji nadvožnjaka nisu uočljive pojave dublje korozije osnovnog materijala ili oštećenja koja bi uticala na smanjenje nosivosti.

Nalazom je konstatovano da su čelična valjkasta ležišta koja se nalaze ispod glavnih nosača na početku i na kraju mosta i iznad srednjih stubova u relativno dobrom stanju, mada treba obnoviti i njihovu korozivnu zaštitu i podlivke. Stubovi mosta su u dobrom stanju, sa izuzetkom zaštite od korozije.

U izvještaju se ukazuje da beton oporca i krilnih zidova postoje tragovi površinske deteriorizacije i lokalnu segregacije i propuštanja vode kroz diletacione sprave, pa je potrebno reparirati i osvježiti izgled tih površina detaljnim čišćenjem (pjeskarenjem ili vodenim topom) i sanacionim premazom na bazi polimer - cementa, u boji betona. Takođe je neophodno popraviti oštećene zaštitne ograde iznad elektro vodova željezničke pruge.

Zone oko i ispod objekta su zapuštene, zarasle u divlje rastinje i šiblje koje treba ukloniti, a prostor urediti.

IV.2 Zaključci i predlog mjera

Prema nalazima, opšte stanje nadvožnjaka preko željezničke pruge na putu za Aerodrom "Podgorica" je takvo da zahtijeva značajnu intervenciju, prevashodno u pogledu obnove dotrajale zaštite od korozije njegove čelične konstrukcije i kolovoznog zastora.

S druge strane same čelične konstrukcije, može se ocijeniti kao prihvatljivo u ovom trenutku, jer nema pojava koje bi ukazivale na njenu bitnu smanjenost nosivosti.

Treba imati u vidu da planska dokumentacija u ovoj zoni predviđa rekonstrukciju nadvožnjaka – proširenje obostranim pješačkim stazama širine po 2 metra. Na osnovu rezultata pregleda izvršenog u svrhu Izvještaja, može se očekivati da dispozicija i konstrukcija nadvožnjaka imaju dovoljan kapacitet za takvu intervenciju, uz eventualno potrebna lokalna ojačanja.

Napominjemo da je Agencija za izgradnju i razvoj Glavnog grada Podgorica pripremila projektni zadatak i pokrenula procedure shodno Zakonu o javnim nabavkama za izradu projektne dokumentacije.

Predmjer i predračun predloženih radova u Izvještaju dati su kao preliminarna informacija u cilju planiranja daljih aktivnosti.

S obzirom da u proteklom periodu eksploatacije nisu registrovana gotovo nikakva pomjeranja konstrukcije objekta, a pri tome imajući u vidu da slijedi njegova detaljna rekonstrukcija, nema opravdanja u ovom trenutku postavljati geodetsku mrežu stalnih i kontrolnih tačaka za praćenje objekta, koja će svakako biti definisana tehničkom dokumentacijom za rekonstrukciju objekta.

U Izvještaju se preporučuje da se sprovedu sve mjere za realizaciju kontrolnih, redovnih, glavnih i vanrednih pregleda objekta, kao i potrebne aktivnosti za redovno održavanje, sve u skladu sa odredbama Pravilnika o tehničkim normativima za eksploataciju i održavanje mostova.

Od strane obrađivača Izvještaja predloženo je da se sljedeći glavni pregled organizuje u roku od tri godine.

Reference

- **Izveštaj o glavnom pregledu mosta Źrtava 5. maja preko rijeke Ribnice u Podgorici, CDS Projekt d.o.o – prof. dr Mladen Ulićević, d.i.g., jul 2020. godine**
- **Izveštaj o glavnom pregledu mosta preko rijeke Morače kod sela Vukovci u Podgorici (Vukovački most), CDS Projekt d.o.o – prof. dr Mladen Ulićević, d.i.g., jul 2020. godine**
- **Izveštaj o glavnom pregledu nadvožnjaka preko željezničke pruge na putu prema Aerodromu “Podgorica”, CDS Projekt d.o.o – prof. dr Mladen Ulićević, d.i.g., jul 2020. godine**