



Vreme: 05.09.2026 13:17

Medij: n1info.rs

Link: <https://n1info.rs/biznis/dokle-se-stiglo-sa-projektom-brze-pruge-beograd-nis/>

Autori: Demostat

Teme: Koridor 10

Naslov: Dokle se stiglo sa projektom brze pruge Beograd - Niš koju najvećim delom finansira EU

3631

Početkom avgusta Infrastruktura železnice Srbije raspisala je međunarodni tender za jednu od tri deonice železničke trase od Beograda do Niša.

Budući izvođač bi, kako navodi Demostat, po principu "projektuj i izgradi", odnosno "ključ u ruke" prve radove trebalo da započne naredne godine a završi ih do kraja 2030. nakon čega će na tom potesu dugom oko 77 kilometara biti moguće brzine vozova do 200 kilometara na sat. Prijave se mogu podneti do 2. oktobra, posle čega sledi izbor izvođača. Projektom upravlja Infrastruktura železnice Srbije uz tehničku podršku Delegacije Evropske unije. Nije objavljeno kada će biti raspisani tenderi i za druge dve deonice, od Beograda do Velike Plane i od Velike Plane do Paraćina, ali se zna da Evropska unija pokriva veliki deo potrebnih sredstava. Procenjeno je da će ukupna vrednost rekonstrukcije pruge od Beograda do Niša, duge oko 230 kilometara, koštati 2,8 milijardi evra, od čega će EU obezbediti 2,2 milijarde i to oko 600 miliona iz granta, nepovratnih sredstava za koje je ugovor potpisan još 2023. godine, dok će Evropska investiciona banka kreditirati iznos od 1,1 milijardu a Evropska banka za obnovu i razvoj još 550 miliona evra koliko će biti i izdvajanje države Srbije. Kako projekat velikim delom finansira EU, on se neće graditi po dosadašnjoj praksi međudržavnih sporazuma i ugovora sa oznakom tajnosti, pa je posle dugo vremena za jedan javni objekat raspisan međunarodni tender. Iako se tvrdi da je to najveći **infrastrukturni** projekat u zemlji, pitanje je da li će biti ispred ulaganja u EXPO i nacionalni stadion. Ali, ako se uzme u obzir da nakon završetka radova na toj železničkoj trasi sledi i nastavak projekta, prema Skoplju, teza bi možda mogla da prođe, ocenjuje Demostat. Pruga od prestonice do Niša prva je izgrađena železnička veza u Srbiji. Puštena je u rad 1884, tri godine nakon što je knez Milan Obrenović srebrnim budakom obeležio početak radova. Odmah po prolasku prvog voza, pruga je postala i deo rute čuvenog Orijent ekspresa, linije koja je gotovo čitav vek povezivala Pariz sa Istambulom preko Beča, Beograda, Niša i Sofije. Nosila je oreol luksuza, rezervisana za bogatu elitu i diplomate a putovanje na toj relaciji bila je intrigantna tema za romane i filmove. Od 90-ih godina prošlog veka, definisanjem panevropskih putničkih i teretnih saobraćajnica, EU je ovu prugu svrstala u deo **Koridora** 10 koji počinje u austrijskom Salzburgu, i ide linijom nekadašnjeg **autoputa** "Bratstvo-jedinstvo", preko Ljubljane, Zagreba, Beograda, Niša, Skoplja do Soluna. Ukupna dužina te glavne železničke linije, ne računajući još tri kraka, je 2.528 kilometara od kojih više od trećine (872 kilometra) ide kroz Srbiju a čini gotovo četvrtinu (23%) ukupne železničke infrastrukture u našoj zemlji. Put iz srednje i zapadne Evrope ovim **koridorom** za više od 300 kilometara je kraći od sada češće korišćenog **Koridora** 4 koji ide preko Rumunije i Bugarske. Inače, radovi na rekonstrukciji ove pruge podeljeni su na tri deonice. Prva ide od Beograda do Velike Plane, duga je oko 100 kilometara, druga je od Velike Plane do Paraćina sa nešto više od 50 kilometara a treća od Paraćina do Trupala (Niš) sa oko 77 kilometara. Ta poslednja ima i tri poddeonice - od Paraćina do Stalaća (21 kilometar), od Stalaća do Đunisa (oko 18 kilometara) i od Đunisa do Trupala (38 kilometara). Po sadašnjem stanju, na pojedinim delovima ove pruge nije moguće razviti brzinu veću od 30 kilometara, negde je ograničenje 50 a na većem delu je maksimalno 100 kilometara na sat. Kada rekonstrukcija bude završena, na većini deonica vozovi će ići do 160, a na ponekim i do 200 kilometara na sat.

