



Datum: 05.09.2026

Medij: RTS1

Emisija: Dnevnik 2/RTS1

Autori: Redakcija

Teme: autoputevi, magistrale; infrastrukturni projekti u oblasti puteva

	Početak	Trajanje
Emisija	05.09.2026 19:30:00	60:00
Prilog	05.09.2026 19:48:00	3:06

Naslov: Fruškogorski koridor

[Pogledaj video prilog](#)

2817

Pre gotovo godinu dana probijene su obe cevi Iriškog tunela, u toku su završni radovi, asfaltiranje i pripremanje instalacija. Spojen je i most preko Dunava, koji je pored tunela predstavljao najzahtevniji objekat na Fruškogorskom [koridoru](#). Dnevno je angažovano više od 650 radnika i 280 mašina. U završnoj fazi su takozvani grubi radovi u tunelu, posle kojih dolazi postavljanje elektromašinskih instalacija i priprema za farbanje. Od ukupno 7 kilometara obe cevi tunela Iriški venac, već je asfaltirano 6. Nama je plan da se ceo tunel bude do kraja godine završen, i sa elektromašinskim opremanjem i sa svim pratećim sadržajem u tunelu.

Jako je bilo zahtevno, imali smo velike prilive vode na par mesta, naročito u desnoj tunelskoj cevi, imali smo preko 1.500 litara u minuti. Morali smo svu tu vodu da izvučemo napolje kako bi svi radovi bili u suvom, da ne bi imali problem sa obušavanjem.

Pre same izgradnje, mi smo posvetili veliku pažnju prethodnim radovima i samom projektovanju, gde su vršena zaista detaljna geotehnička i geološka istraživanja, pri čemu se težilo da se što više predvide sve one okolnosti na koje možemo naići u toku izgradnje. Osim najdužeg tunela i mosta preko Dunava, na trasi Fruškogorskog [koridora](#) biće izgrađeno više od 40 objekata, mostova, podvožnjaka, 15 denivelisanih raskrsnica i ukrštanja, kao i veliki broj potpornih i zidova za zaštitu od buke.

Ulazni portal u tunel Iriški venac nalazi se ovde, kod Paragova, dok je 3,5 kilometra dalje izlazni portal kod Iriga. Zbog zaštite životne sredine u nacionalnom parku, tunel Iriški venac prokopavan je uglavnom mehaničkim putem, hidrauličkim alatima, što je ujedno bio i dodatni inženjerski izazov. Sve je trebalo organizovati tako da se nigde, da kažem, ne dođemo u koliziju sa zaštitom životne sredine. Sve vreme smo morali da vodimo računa o najvišim standardima, a opet da iskopamo 7 kilometara leva i desna cev. Tako da, zahtevno je bilo, zahtevno je bilo organizovati rad u sve tri smene, znači 24 sata se radilo na iskopu.

Budući moto-put Fruškogorski [koridor](#) imaće 4 trake širine od 3,5 metra, a predviđena brzina kretanja biće od 60 do 100 kilometara na sat. Pored prilike za razvoj privrede i turizma, doprinosće najviše osetiti žitelji tog kraja, zbog izmeštanja teretnog saobraćaja iz nacionalnog parka i okolnih naseljenih mesta.

Ovaj projekat ima i veoma širi, da kažem, regionalni, ako ne i još širi značaj u svakom pogledu.

Znači, doneće ne samo daće unaprediti kvalitet života i sam kvalitet saobraćajne usluge ljudi koji to svakodnevno koriste, aliće svakako otvoriti i nove prilike za neki ekonomski rast.

Fruškogorski [koridor](#), dug 44,4 kilometra, biće nova i brža saobraćajna veza Novog Sada preko Fruške gore, sa Sremom, Mačvom, a dalje i sa Bosnom i Hercegovinom. Iz Iriga, za Dnevnik, Zoran Slepčević.

