



Vreme: 06.09.2026 10:57

Medij: kurir.rs

Link: <https://biznis.kurir.rs/info-biz/10096705/zavrsna-faza-izgradnje-tunela-iriski-venac>

Autori: Dragana Petrović

Teme: održavanje, rehabilitacija, izgradnja puteva

Naslov: Najduži tunel u Srbiji ulazi u završnu fazu: Više od 650 radnika i 280 mašina rade u tri smene, "glanca" se Iriški venac

3444



Završna faza radova na tunelu Iriški venac: više od 650 radnika i 280 mašina angažovano na asfaltiranju i instalacijama.

Tunel Iriški venac ulazi u završnu fazu radova: probijene su obe cevi, asfaltirano je šest od ukupno sedam kilometara i pripremaju se instalacije. Na gradilištu je dnevno angažovano više od 650 radnika i 280 mašina, a završetak tunela i opremanja planiran je do kraja godine. Pre gotovo godinu dana probijene su obe cevi tunela Iriškog venca, 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 sedam kilometara, obe cevi, tunela Iriški venac već je asfaltirano šest kilometara. - Nama je plan da ceo tunel bude do kraja godine završen i sa elektromašinskim opremanjem i sa svim pratećim sadržajima 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 obrušavanjem - kaže Nikola Karadžić, šef projekta "**Koridora** Srbije". - I 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 - navodi Milijan Milić, šef projekta Kineske korporacija za puteve i mostove (CRBC). Više od 40 objekata, mostova, podvožnjaka. 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 kod Paragova, dok je 3,5 kilometra dalje izlazni portal kod Iriga. Zbog zaštite životne sredine u Nacionalnom parku, tunel Iriški venac prokopan je uglavnom mehaničkim putem, hidrauličkim alatima, što je ujedno bio i dodatni inženjerski izazov. - Sve je trebalo organizovati tako da se nigde ne dođemo u koaliciju sa zaštitom životne sredine, sve vreme smo morali da vodimo računa o najvišim standardima, a opet da iskopamo sedam kilometara levu i desnu cev, tako da zahtevno je bilo organizovati rad u sve tri smene - napominje Nikola Karadžić. Četiri trake širine od 3,5 metra, brzina od 60 do 100 kilometara na sat. Budući moto-put, Fruškogorski **koridor** imaće četiri trake širine od 3,5 metra, a predviđena brzina biće od 60 do 100 kilometara na sat. Doprinos će, pored prilike za razvoj privrede i turizma, najviše osetiti žitelji tog kraja, zbog izmeštanja teretnog saobraćaja iz Nacionalnog parka "Fruška gora" i okolnih naseljenih mesta. - Ovaj projekat ima i veoma širi, da kažem, regionalni, ako ne i još širi značaj u svakom pogledu. Doneće ne samo da će unaprediti kvalitet života i sam kvalitet saobraćajne usluge ljudi koji tu svakodnevno koriste, ali će svakako otvoriti nove prilike za neki ekonomski rast - kaže Milić. 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. Biznis Kurir/RTS

