



Vreme: 07.09.2026 12:22

Medij: gradjevinarstvo.rs

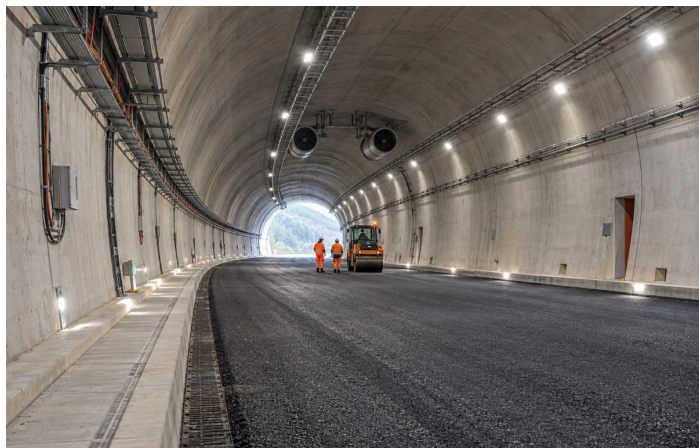
Link: <https://www.gradjevinarstvo.rs/vesti/25082/810/radovi-na-tunelu-iriski-venac-ulaze-u-završnicu>

Autori: Redakcija

Teme: održavanje, rehabilitacija, izgradnja puteva

Naslov: Radovi na tunelu Iriški venac ulaze u završnicu

2753



Radovi na tunelu Iriški venac, jednom od najzahtevnijih objekata na Fruškogorskom [koridoru](#), približavaju se završnoj fazi. Nakon što su obe tunelske cevi probijene pre gotovo godinu dana, na gradilištu se sada izvode završni građevinski zahvati, asfaltiranje i pripreme za ugradnju instalacija. Ilustracija (Foto: AI generated) Od ukupno 7 kilometara tunelskih cevi asfaltirano je 6 kilometara. U toku su završni grubi radovi, posle kojih predstoji montaža elektromašinske opreme i priprema površina za farbanje. Nikola Karadžić, šef projekta u [Koridorima](#) Srbije, rekao je za RTS da je plan da tunel do kraja godine bude u potpunosti završen, uključujući elektromašinsko opremanje i sve prateće sadržaje. On je naveo da su radove otežavali veliki prilivi vode, naročito u desnoj tunelskoj cevi, gde je na pojedinim mestima zabeležen dotok veći od 1.500 litara u minuti. Voda je, kako je objasnio, morala da se izvuče iz tunela kako bi se radovi obavljali u suvim uslovima i izbegla opasnost od obrušavanja. Ulazni portal tunela nalazi se kod Paragova, dok je izlaz, udaljen oko 3,5 kilometra, kod Iriga. Zbog položaja trase u Nacionalnom parku Fruška gora, tunel je najvećim delom prokopavan mehaničkim putem, uz primenu hidrauličkih alata, što je predstavljalo dodatni inženjerski i organizacioni izazov. Karadžić je napomenuo da je tokom izgradnje bilo neophodno uskladiti rad u tri smene sa zahtevima zaštite životne sredine i primenom najviših standarda u zaštićenom području. Milijan Milić, šef projekta Kineske korporacije za puteve i mostove (CRBC), rekao je za RTS da je značajna pažnja bila posvećena pripremnim aktivnostima i projektovanju. Pre početka radova sprovedena su detaljna geotehnička i geološka istraživanja kako bi se što preciznije predvidele okolnosti koje mogu nastati tokom gradnje. Pored tunela, na trasi je spojen i most preko Dunava, drugi najzahtevniji objekat Fruškogorskog [koridora](#). Svakodnevno je na radovima angažovano više od 650 radnika i 280 mašina. Na [koridoru](#) će biti izgrađeno više od 40 objekata, uključujući mostove i podvožnjake, 15 denivelisanih raskrsnica i ukrštanja, kao i brojni potporni zidovi i barijere za zaštitu od buke. Budući moto-put imaće četiri saobraćajne trake, svaku širine 3,5 metara, dok će projektovana brzina iznositi od 60 do 100 kilometara na sat. Milić je ocenio da projekat, osim unapređenja svakodnevnog saobraćaja i kvaliteta života lokalnog stanovništva, može otvoriti prostor za razvoj privrede i turizma. Fruškogorski [koridor](#), dug 44,4 kilometra, trebalo bi da obezbedi bržu vezu Novog Sada preko Fruške gore sa Sremom i Mačvom, a dalje i sa Bosnom i Hercegovinom. Poseban značaj imaće i izmeštanje teretnog saobraćaja iz Nacionalnog parka Fruška gora i okolnih naseljenih mesta.

