

NA ŽELEZNIŠKI PROGI MED PRAGERSKIM IN HODOŠEM NI VEČ NEZAVAROVANIH ŽELEZNIŠKIH PREHODOV



Na železniški progi med Pragerskim in Hodošem se izvaja vrsto ukrepov, ki bodo znatno prispevali k razvoju železniške infrastrukture, močan vpliv pa imajo tudi na cestno infrastrukturo na tem območju. Gre za projekt, ki je zaradi kompleksnosti sestavljen iz več sklopov, poimenovanih Rekonstrukcija, elektrifikacija in nadgradnja železniške proge Pragersko–Hodoš za hitrosti do 160 km/h ter Modernizacija nivojskih prehodov in izvedba podhodov na železniških postajah. Projekt prinaša boljše prometna varnost, krajše potovalne čase, zmanjšali se bodo negativni vplivi na okolje, posodobljena železniška povezava pa bo imela pozitiven učinek tudi na gospodarski razvoj. Gre tudi za največjo infrastrukturno investicijo na področju železniške infrastrukture, ki skupaj znaša 465 milijonov evrov, od tega bo iz Kohezijskega sklada EU zagotovljenih 231,1 milijona evrov.

Proga Pragersko–Hodoš je sestavni del sredozemskega koridorja in hkrati železniške osi Lyon–Trst–Divača/Koper–Divača–Ljubljana–Budimpešta–ukrajinska meja, ki predstavlja 6. prednostni projekt omrežja TEN-T. Čim hitrejši razvoj omenjene železniške osi je opredeljen kot prednostna naloga Evropske unije, ki je natančneje opisana v smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja. Posodobitev železniške proge na odseku Pragersko–Hodoš je predstavljala eno od prednostnih nalog pri vzpostavitvi konkurenčne železniške povezave z vzhodno Evropo.

Projekt je bil razdeljen v dve fazi, in sicer: 1. faza, ki zajema nadgradnjo, rekonstrukcijo in elektrifikacijo železniške proge, in 2. faza, ki zajema modernizacijo nivojskih prehodov in ureditev postajališč na navedenem odseku železniške proge.

Trenutno so v teku samo še dela za elektrifikacijo 109 kilometrov dolge železniške proge med Pragerskim in Hodošem, ki bodo v celoti zaključena predvidoma v sredini prihodnjega leta. Ti ukrepi bodo omogočili električno vleko kot okolju prijaznejšo vrsto transporta.

V okviru prve faze je bilo zgrajenih pet novih elektronapajanih postaj na Ptuj, v Pavlovcih, Ljutomeru, Murski Soboti in Gornjih Petrovcih ter rekonstruirana železniška proga pred Ormožem, v Pavlovcih in Ivanjkovcih. Obnovljenih je bilo tudi pet postaj (Ptuj, Ivanjkovci, Ljutomer, Murska Sobota in Hodoš) in urejenih enajst postajališč (Šikole, Strnišče, Hajdina, Zamušani, Osluševci, Velika Nedelja, Pušenci, Pavlovci, Mekotnjak, Ljutomer mesto in Veržej). Dve postajališči, in sicer v Cirkovcih in v Grlavi, sta bili izvedeni v okviru druge faze.

Na progi so bili izvedeni ukrepi, ki pomenijo povečanje prepustne in prevozne zmogljivosti proge od Pragerskega do Hodoša. Med Pragerskim in Mursko Soboto je bila izvedena nadgradnja proge v skupni dolžini 58,4 kilometra. Tako je kategorija proge dvignjena na D4, kar pomeni višjo osno obremenitev, to je 22,5 tone/os. Poljudno povedano to pomeni, da bo možno prepeljati več tovora. Na relaciji

Pragersko–Hodoš bo po novem lahko vozilo 84 vlakov na dan (prej 78 vlakov na dan), na relaciji Ormož–Hodoš–državna meja pa se bo propustnost povečala s 46 vlakov na dan na 67 vlakov na dan. Pri izvedbi projekta je bil upoštevan tudi vpliv železniškega prometa na okolje, preobremenjena območja so bila zaščitena s protihrupnimi ograjami v skupni dolžini 13,5 kilometra. Seveda bo največji učinek prinesla ravno zamenjava dizelskih lokomotiv z električnimi, elektrifikacija celotne trase Pragersko–Hodoš bo zaključena v prvi polovici prihodnjega leta.

Takrat se bo skrajšal tudi čas potovanja, in sicer bo direktni potniški vlak med Pragerskim in Hodošem namesto 85 minut potoval predvidoma 63 minut, lokalni potniški vlak namesto 120 minut predvidoma le 83 minut in tovorni vlak namesto 99 minut predvidoma le 58 minut.

Izvedba celotnega projekta je bila načrtovana tako, da se je ob posegih na železniškem omrežju celovito uredila tudi cestna infrastruktura, skupaj je bilo zgrajenih 41,6 kilometra cest, številni nadvozi, podvozi ter krožna križišča.

Največja sprememba, ki je opazna prebivalcem na tem območju, so ravno urejena cestno-železniška križanja. Med Pragerskim in Hodošem je bilo urejenih kar 78 prehodov, pri čemer je bilo 32 nivojskih prehodov ukinjenih, 27 nivojskih prehodov zavarovanih z avtomatskimi zapornicami, 19 prehodov pa je bilo urejenih izvennivojsko, od tega je 12 podvozov, 2 podhoda za

pešce in kolesarje ter 5 nadvozov. Na odseku Pragersko–Hodoš tako **ni več nezavarovanih prehodov**, ki bi bili zavarovani le z andrejevim križem, kar pomeni, da bodo vlaki lahko imeli višje potovalne hitrosti, pretočnost prometa na cestah pa bo močno izboljšana.

Projekt prinaša znatne izboljšave za prebivalce, železniški promet in uporabnike cestne infrastrukture. Kot tak je zgodovinskega pomena za Slovenijo, saj ne gre le za največji infrastrukturni projekt v sklopu finančne perspektive 2007–2013, ampak tudi za projekt, ki ima zelo širok vpliv na življenje prebivalcev na tem območju ter na razvoj gospodarstva na celotnem območju Slovenije.



Nameščanje vzne mreže



Na novo urejena perona na železniški postaji v Hodošu



Na tem odseku je v naselju Pavlovci potekala rekonstrukcija železniške proge, izgradnja novega železniškega postajališča in nadvoza

