

IZVEDENA DELA V SKLOPU REKONSTRUKCIJE, ELEKTRIFIKACIJE IN NADGRADNJE ŽELEZNIŠKE PROGE PRAGERSKO—HODOŠ:

- elektrifikacija 109 kilometrov obstoječe železniške proge vključno s postajami in gradnjo vozne mreže, ki še poteka,
- novogradnja 5 elektronapajalnih postaj na Ptuj, v Pavlovcih, Ljutomeru, Murski Soboti in Gornjih Petrovcih,
- rekonstrukcija proge pred Ormožem, v Pavlovcih in Ivanjkovcih,
- rekonstrukcija postaj Ptuj, Ivanjkovci, Ljutomer, Murska Sobota in Hodoš,
- ureditev postajališč Šikole, Strnišče, Hajdina, Zamušani, Osluševci, Velika Nedelja, Pušenci, Pavlovci, Mekotnjak, Ljutomer mesto in Veržej,
- novogradnja in rekonstrukcija komunalne in elektroenergetske infrastrukture,
- prestavitev, novogradnja in rekonstrukcija telekomunikacijskih infrastrukturnih objektov, vodov ter naprav,
- nadgradnja progovnega odseka Pragersko—Murska Sobota v skupni dolžini 58,4 kilometra za zagotovitev deklarirane osne in dolžinske obremenitve proge za kategorijo D4,
- gradnja premostitvenih objektov,
- vodnogospodarske ureditve,
- rekonstrukcija dotrajanih mostov in prepustov večjega razpona,
- nadgradnja štirih večjih jeklenih mostov,
- postavitve protihrupnih ograj v skupni dolžini 13,5 kilometra in pasivna zaščita 145 stavb.

PREJ: Železniško postajališče Osluševci



Obnova postajališč in postaj

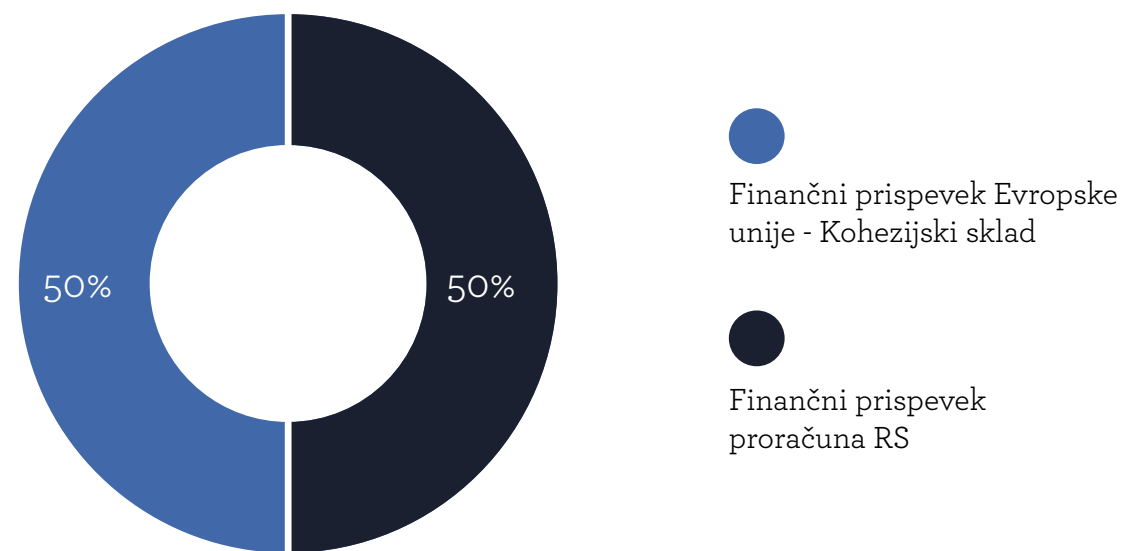
POTEM: Železniško postajališče Osluševci

KORISTI REKONSTRUKCIJE, ELEKTRIFIKACIJE IN NADGRADNJE ŽELEZNIŠKE PROGE PRAGERSKO—HODOŠ:

- poveča se zmogljivost proge,
- elektrifikacija 109 kilometrov proge na poteku Pragersko—Hodoš—državna meja in s tem omogočanje električne vleke kot okolju prijaznejše vrste transporta,
- usposobitev proge za hitrosti do 160 km/h,
- povečanje prepustne zmogljivosti proge Pragersko—Ormož z 78 vlakov na dan na 84 vlakov na dan, proge Ormož—Hodoš—državna meja s 46 vlakov na dan na 67 vlakov na dan,
- bistveno se skrajšajo časi voženj vseh vlakov na omenjeni progih,
- ni več potrebna menjava vleke na postajah Pragersko in Hodoš, s čimer se skrajšajo potovalni časi vlakov,
- zmanjša se število lokomotivskih voženj na celotni progih oz. relaciji,
- omogočeno je obratovanje potniških vlakov z nagibno tehniko, kar bo bistveno skrajšalo potovalne čase na pomembnejših relacijah,
- lažji dostop za funkcionalno ovirane osebe — na novo urejene klančine na postajah in postajališčih.

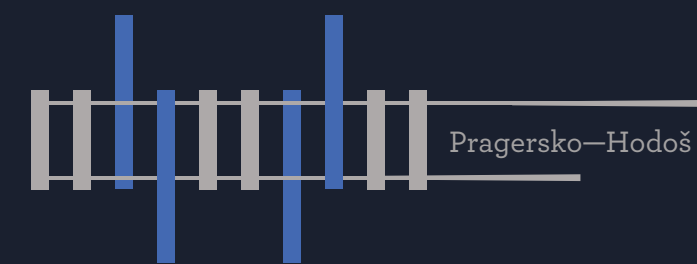
Financiranje projekta

Projekt je v različnih fazah izvedbe in bo v večjem delu zaključen konec leta 2015; elektrifikacija bo potekala predvidoma še do sredine leta 2016. Celotna vrednost naložbe v okviru 1. faze — rekonstrukcija, elektrifikacija in nadgradnja železniške proge Pragersko—Hodoš za hitrosti do 160 km/h je ocenjena na **335,2 mio EUR**, od česar bo Evropska komisija iz Kohezijskega sklada sofinancirala delež v višini **166,2 mio EUR**.



Dodatne Informacije

Ministrstvo za infrastrukturo, Direkcija RS za infrastrukturo, Tržaška cesta 19, 1000 Ljubljana
T: 01 478 8002 • F: 01 478 8123 • E: gp.drsi@gov.si • I: www.krajsamorazdalje.si



KRAJŠAMO RAZDALJE



Rekonstrukcija, elektrifikacija in nadgradnja železniške proge **Pragersko—Hodoš** za hitrosti do 160 km/h



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO
DIREKCIJA REPUBLIKE SLOVENIJE ZA INFRASTRUKTURO

Naložba v vašo prihodnost
OPERACIJO DELNO FINANCIRA EVROPSKA UNIJA
Kohezijski sklad

PROJEKTU

Posodobitev železniške proge na odseku Pragersko–Hodoš je bila ena od naših prednostnih nalog pri vzpostavitvi konkurenčne železniške povezave z vzhodno Evropo. 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.

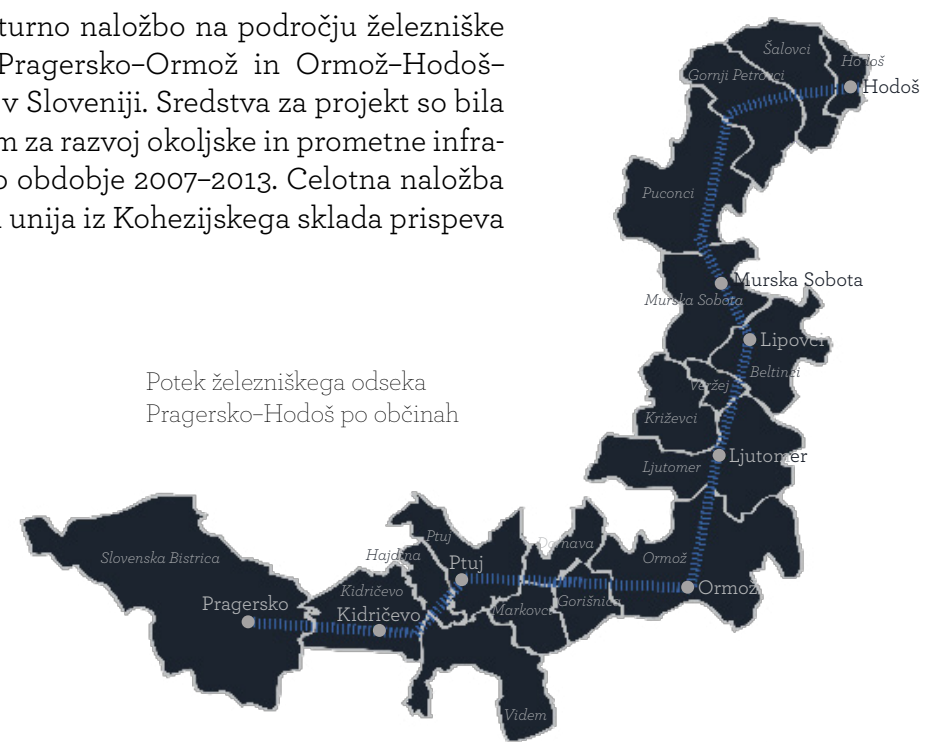


Železniška os Lyon–Trst–Divača–Ljubljana–Budimpešta–ukrajinska meja

Rekonstrukcija, elektrifikacija in nadgradnja železniške proge Pragersko–Hodoš za hitrosti do 160 km/h ter modernizacija nivojskih prehodov in izvedba podhodov na železniških postajah se izvaja v dveh fazah, in sicer: 1. faza zajema nadgradnjo, rekonstrukcijo in elektrifikacijo železniške proge, 2. faza pa modernizacijo nivojskih prehodov in ureditev postajališč na navedenem odseku železniške proge.

Gre za trenutno največjo infrastrukturno naložbo na področju železniške infrastrukture. Z njo bosta progi Pragersko–Ormož in Ormož–Hodoš–državna meja med najsodobnejšimi v Sloveniji. Sredstva za projekt so bila dodeljena z Operativnim programom za razvoj okoljske in prometne infrastrukture (OP-ROPI) za programsko obdobje 2007–2013. Celotna naložba znaša 465 milijonov evrov, Evropska unija iz Kohezijskega sklada prispeva 231,1 milijona evrov.

V zloženki vam podrobneje predstavljamo **1. fazo projekta, torej rekonstrukcijo, elektrifikacijo in nadgradnjo železniške proge Pragersko–Hodoš za hitrosti do 160 km/h** in vas seznanjamo z vsemi aktivnostmi, ki smo jih med projektom uspešno izvedli. Prav tako želimo poudariti vse koristi in prednosti, ki jih prinaša naložba.



Potek železniškega odseka Pragersko–Hodoš po občinah

REKONSTRUKCIJA, ELEKTRIFIKACIJA IN NADGRADNJA ŽELEZNIŠKE PROGE PRAGERSKO–HODOŠ ZA HITROSTI DO 160 KM/H

Začetki

Z željo po ureditvi železniške povezave Pragersko–Hodoš skladno z vsemi standardi in zakonodajo smo že pred desetimi leti začeli pripravljati številne dokumente, ki so omogočili začetek postopkov za pridobitev gradbenih dovoljenj ter pripravo razpisov za izvajalce del. Evropska komisija je maja 2013 izdala sklep o sofinanciranju projekta.

Opis projekta

Gre za vrsto ukrepov, ki smo jih izvedli na obeh odsekih železniške proge, Pragersko–Ormož in Ormož–Hodoš–državna meja. Z elektrifikacijo proge bomo lahko vpeljali vlake z elektro vleko in ne več z dizelsko vleko. Predvidena elektrifikacija z uvedbo elektro lokomotiv ter rekonstrukcije proge in postaj bodo omogočile številne koristi.

Elektro vleka je učinkovitejša in varčnejša, kar pomeni, da za obratovanje porabi manj energije in je okolju prijaznejša, saj ne povzroča večjih emisij v okolje. Zmogljivejša elektro vleka omogoča večjo obremenitev vlakov. Obenem se bo močno zmanjšala raven hrupa, ki je vrsto let motil okoliške prebivalce.



Nameščanje vozne mreže

V okviru **prvega sklopa** prve faze poteka elektrifikacija železniške proge v skupni dolžini 109 kilometrov, ki je bil edini del prometnega koridorja, ki še ni bil elektrificiran. Ta dela bodo zaključena predvidoma sredi leta 2016. V tem sklopu je bilo zgrajenih tudi 5 elektronapajalnih postaj. **Drugi sklop** zajema rekonstrukcijo in nadgradnjo železniške proge, kamor spadajo ukrepi na posameznih odsekih in postajah. Na rekonstruiranih in nadgrajenih odsekih prog in postaj je zagotovljena kategorija proge D4, prav tako je na posameznih rekonstruiranih odsekih omogočeno povečanje hitrosti vlakov.

Tretji sklop aktivnosti, kamor spadajo ukrepi za preprečevanje prekomernih vplivov na okolje, je, za jemal gradbena dela, s katerimi smo vsa preobremenjena območja in stavbe zaščitili s protihrupnimi ograjami v skupni dolžini 13,5 kilometra. Za zagotovitev ustrezne zaščite pred hrupom smo izvedli tudi pasivno protihrupno zaščito 145 stavb z varovanimi prostori.



Postavitev protihrupnih ograj na odseku železniške proge pri postajališču Strnišče. Lepo so vidni tudi vodi za električno napeljavo, ki so sestavni del elektrificirane železniške proge.

Postavljene protihrupne ograje na odseku železniške proge pri postajališču Strnišče. Lepo so vidni tudi vodi za električno napeljavo, ki so sestavni del elektrificirane železniške proge.

Z izvedbo vseh ukrepov bo lahko na relaciji Pragersko–Ormož vozilo 84 vlakov na dan, prej le 78 vlakov na dan. Na relaciji proge Ormož–Hodoš–državna meja pa se bo prepustnost proge povečala s 46 vlakov na dan na kar 67 vlakov na dan.

Skrajšal se bo tudi čas potovanja (zaradi skrajšanja voznih časov), in sicer za:

- 22 minut v smeri Pragersko–Hodoš oz. 20 minut v smeri Hodoš–Pragersko za direktne potniške vlake,
- 36 minut v smeri Pragersko–Hodoš oz. 37 minut v smeri Hodoš–Pragersko za lokalne potniške vlake in
- 40 minut v smeri Pragersko–Hodoš in 40 minut v smeri Hodoš–Pragersko za tovorne vlake.

Obenem pa se bo skrajšal čas zadrževanja vlakov na postajah Pragersko in Hodoš, ker ne bo več potrebna menjava vleke, in sicer za 14 minut na postaji Pragersko ter za 15 minut na postaji Hodoš. S tem bodo omogočeni pogoji za uvedbo direktnih vlakov, zmanjšalo pa se bo število lokomotivskih voženj na celotni progi.

Omogočeno bo tudi obratovanje potniških vlakov z nagibno tehniko, kar bo bistveno skrajšalo potovalne čase na pomembnejših relacijah (npr. Maribor–Murska Sobota, Ljubljana–Murska Sobota ...). Z uvedbo vlakov z nagibno tehniko bo železniški potniški promet konkurenčen cestnemu prometu.



Novi tiri pred prenovljenim postajališčem v Pavlovcih

Novozgrajena elektronapajalna postaja v Pavlovcih