



Infrastruktura

SŽ-Infrastruktura, d.o.o.



STRATEGIJA KAPACITET 2025



KAZALO VSEBINE

| | |
|---|---|
| <i>UVOD – GEOGRAFSKI OKVIR IN VELJAVNOST</i> | 1 |
| <i>1. PRIČAKOVAN OBSEG RAZPOLOŽLJIVE INFRASTRUKTURE</i> | 1 |
| 1.1. <i>Nadgradnja proge in postaj na odseku Ljubljana – Sežana</i> | 1 |
| 1.2. <i>Nadgradnja odseka Maribor – Šentilj – d.m.</i> | 1 |
| 1.3. <i>Nadgradnja vozlišča Pragersko</i> | 1 |
| 1.4. <i>Nadgradnja signalnovarnostnih naprav</i> | 2 |
| 1.5. <i>Nadgradnja ljubljanskega železniškega vozlišča</i> | 2 |
| 1.6. <i>Gradnja drugega tira Divača - Koper</i> | 2 |
| 1.7. <i>Regionalne proge</i> | 2 |
| 1.8. <i>Mejni prehodi</i> | 2 |
| <i>2. PRINCIPI NAČRTOVANJA ZAČASNIH OMEJITEV KAPACITET</i> | 3 |
| <i>3. NAČELA NAČRTOVANJA PROMETA IN PROMETNI TOKOVI</i> | 3 |
| 3.1. <i>Načela načrtovanja</i> | 3 |
| 3.2. <i>Prometni tokovi</i> | 4 |



UVOD – GEOGRAFSKI OKVIR IN VELJAVNOST

Ta strategija kapacitet je izdelana za vse glavne proge v Republiki Sloveniji in naslednje odseke regionalnih prog, ki se lahko uporabljajo kot obvozne proge v primeru večjih ovir:

- Proga 70 Jesenice – Sežana
- Proga 80 Ljubljana – Metlika – d.m.

V strategiji kapacitet so vključeni glavni mejni prehodi na javni železniški infrastrukturi:

- Avstrija – Jesenice/Rosenbach, Šentilj/Spielfeld-Straß
- Italija – Sežana/Villa Opicina, Nova Gorica/Gorizia
- Hrvaška – Dobova/Savski Marof, Ilirska Bistrica/Šapjane
- Madžarska – Hodoš/Oriszentpeter

Informacije, ki jih vsebuje ta strategija kapacitet, vključujejo podatke za leto 2025.

1. PRIČAKOVAN OBSEG RAZPOLOŽLJIVE INFRASTRUKTURE

V fazi gradnje so naslednji projekti na glavnih progah RS, ki bodo povečali razpoložljivost in izboljšali učinkovitost obstoječe infrastrukture:

1.1. NADGRADNJA PROGE IN POSTAJ NA ODSEKU LJUBLJANA – SEŽANA

Izvedba del poteka v več sklopih in obsega nadgradnjo celotnega odseka ter gradnjo izven nivojskih dostopov na perone na vseh postajah, vključitev novih elektro napajalnih postaj Borovnica in Postojna ter vgradnjo APB na celotnem odseku.

1.2. NADGRADNJA ODSEKA MARIBOR – ŠENTILJ – D.M.

Projekt obsega:

- Gradnja nove trase za bodočo dvotirnost na odseku Počehova–Pesnica:
 - gradnjo novega predora Pekel
 - gradnjo novega viadukta Pesnica

Z izvedbo navedenih del bo povečana prepustna zmogljivost proge iz 63 na 84 vlakov dnevno in prevozna zmogljivost iz 7,1 milijona ton na 8,89 milijona ton letno.

1.3. NADGRADNJA VOZLIŠČA PRAGERSKO

Projekt obsega:

- Nadgradnja in posodobitev postaje Pragersko
- Nadgradnja tirov in tirnih naprav, signalno varnostnih in telekomunikacijskih naprav ter vozne mreže
- Gradnja dveh peronov in ureditev dostopa potnikov na perone
- Gradnja cestnega podvoza skozi Pragersko
- Ureditev protihrupnih ograj



S projektom bo zagotovljena nosilnost proge kategorije D4, z izboljšanjem tehničnih in tehnoloških parametrov postaje in vozlišča pa bo med drugim tudi zagotovljena ustrezna priključitev na progo Pragersko – Ormož – Hodoš.

1.4. NADGRADNJA SIGNALNOVARNOSTNIH NAPRAV

Projekt obsega:

- Posodobitev centrov vodenja prometa Maribor, Postojna in Ljubljana vključno z obnovo signalnovarnostnih naprav ter posodobitvijo zavarovanja nivojskih prehodov*
- Vzpostavitev daljinskega vodenja prometa med Ljubljano in Dobovo ter med Zidanim Mostom in Šentiljem*
- Gradnja izven nivojskih dostopov na perone*

S projektom bo povečana varnost in pretočnost železniškega prometa in z novo informacijsko opremo postaj in postajališč omogočene potnikom prijazne storitve.

1.5. NADGRADNJA LJUBLJANSKEGA ŽELEZNIŠKEGA VOZLIŠČA

Na območju ljubljanskega vozlišča se v prvi fazi načrtuje nadgradnja tirne in peronske infrastrukture železniške postaje Ljubljana vključno s poglobitvijo tirov. S tem se bo odpravilo ozko grlo na križišču pomembnih tranzitnih prometnih tokov preko RS.

1.6. GRADNJA DRUGEGA TIRA DIVAČA - KOPER

Največji projekt na področju železniške infrastrukture v RS je gradnja novega drugega tira Divača – Koper, ki bo bistveno povečal prepustno zmogljivost prog za potrebe koprskega pristanišča in tako omogočil tudi povečanje prometa v Luki Koper.

Projekt gradnje drugega tira Divača- Koper je v teku, končanje gradnje je predvideno v letu 2026.

1.7. REGIONALNE PROGE

Na regionalni progi Ljubljana – Metlika – d.m. je v delu nadgradnja tirov in naprav ter gradnja novih otočnih peronov s podhodi na postaji Grosuplje. Nadgradnja postaje bo omogočila sočasne uvoze vlakov iz več smeri in s tem izboljšala pretočnost železniškega prometa, istočasno pa z gradnjo vse spremljajoče infrastrukture (postajno poslopje, parkirišča, nadstreški, protihrupna zaščita) omogočila potnikom in lokalnemu prebivalstvu prijazne storitve.

Na regionalni progi Jesenice – Sežana je v fazi projektiranja nadgradnja železniške postaje Nova Gorica z izgradnjo nove tirne in peronske infrastrukture ter novim signalno varnostnim zavarovanjem, poleg tega se predvideva izgradnja nove povezave (trikot) na cepišču Šempeter v smeri Gorica (Italija) – Prvačina. V nadaljevanju se načrtuje nadgradnja vseh postaj z vključitvijo v daljinsko vodenje prometa, kar bo bistveno povečalo prepustnost proge.

1.8. MEJNI PREHODI

Na postajah izmenjave prometa na mejah s sosednjimi upravljavci železniške infrastrukture do vključno leta 2025 ni predvidenih investicijskih del. Izjema je prehod Nova Gorica/Gorizia,



kjer se vezano na projekt nadgradnje postaje Nova Gorica predvideva tudi nadgradnja cepišča Šempeter pri Gorici z izgradnjo nove direktne povezave v smeri Italija – Sežana.

SŽ-Infrastruktura aktivno sodeluje pri projektih združenja upravljavcev infrastrukture RNE in prednostnih tovornih koridorjev, katerih namen je zmanjšanje administrativnih ovir in odprava ozkih grl pri prehodu vlakov preko državne meje.

2. PRINCIPI NAČRTOVANJA ZAČASNIH OMEJITEV KAPACITET

Večja infrastrukturna dela na infrastrukturi bodo načrtovana na način, da bodo čim manj vplivala na razpoložljivost kapacitet.

V primerih, ko ni možno organizirati obvoznih vlakov v zadostnem obsegu, bo za zadostitev potreb tovornega prometa del potniškega prometa preusmerjen na nadomestni avtobusni prevoz, pri čemer se bo v največji možni meri poskušalo obdržati vlakovne povezave mednarodnih in sezonskih vlakov ter vlakov v prometnih konicah.

Če bo vpliv infrastrukturnih del na razpoložljive kapacitete tak, da bodo bistveno spremenjeni pogoji prevoza vlakov, se bo za čas izvajanja infrastrukturnih del pripravil posebni vozni red, vendar ne za obdobje, krajše od dveh mesecev. Direkcija RS za infrastrukturo je za te potrebe dolžna zagotoviti podatke o začasnih omejitvah kapacitet v rokih, določenih v Prilogi VII Direktive 2012/34.

Vzdrževalna dela bodo potekala v okviru rednih vzdrževalnih oken in načrtovanih zapor, objavljenih v mesečnih planih zapor najmanj dva meseca pred začetkom njihovega izvajanja. Načrtovanje vzdrževalnih del bo potekalo na način, da se po možnosti ne izvajajo dela istočasno na obeh tirih dvotirne proge. Večina vzdrževalnih del bo potekala v dnevnem času.

Predvideni večji investicijski projekti, ki bodo imeli vpliv na razpoložljivost kapacitet v letu 2025, so naslednji:

- *Nadgradnja železniškega vozlišča Ljubljana;*
- *Proga 10 Dobova – Ljubljana – nadgradnja postaj na odsekih Ljubljana Zalog – Zidani Most in Zidani Most – Dobova;*
- *Proga 20 Ljubljana – Jesenice – nadgradnja postaj na odseku Ljubljana Šiška – Kranj vključno z nadgradnjo posameznih odsekov proge;*
- *Proga 50 – nadgradnja postaj in proge na odseku Borovnica – Postojna.*

3. NAČELA NAČRTOVANJA PROMETA IN PROMETNI TOKOVI

3.1. NAČELA NAČRTOVANJA

Pri načrtovanju vlakovnih poti bo upoštevano načelo razdelitve razpoložljivih kapacitet po tržnih segmentih, upoštevajoč trenutne prometne tokove in načrtovanje omejitev kapacitet. Tako bodo kapacitete, ki bodo na razpolago po opredelitvi omejitev zaradi večjih infrastrukturnih del, v modelu kapacitet razdeljene po naslednjih segmentih in z upoštevanjem naslednjih prioritet:



- a) kapacitete za letna naročila:
 - kapacitete za daljinske potniške vlake v okviru izvajanja obvezne gospodarske javne službe
 - kapacitete za regionalne potniške vlake v okviru izvajanja obvezne gospodarske javne službe
 - kapacitete za ostale potniške vlake
 - kapacitete za tovarne vlake na prednostnih tovornih koridorjih (PaPs)
 - kapacitete za tovarne vlake z znanimi koledarji voženj
- b) kapacitete za sprotno planiranje:
 - kapacitete za tovarne vlake s prilagodljivim koledarjem vožnje
 - kapacitete za ad-hoc potniške in tovarne vlake

Na mejnih odsekih prog bodo v modelu kapacitet pripravljene vnaprej načrtovane vlakovne poti za mednarodne in maloobmejne potniške vlake ter za mednarodne tovarne vlake v okviru letnega voznega reda. Kapacitete za sprotno planiranje in kapacitete za potrebe ad-hoc bodo pripravljene v obliki časovnih slotov.

Vožnja tovornih vlakov bo v okviru razpoložljivih kapacitet omogočena tudi v prometnih konicah.

Na regionalnih progah bo model kapacitet izdelan le za odseke, kjer je večja zasičenost. V modelu bodo posebej pripravljene vlakovne poti za potniške vlake, vsi tovorni vlaki bodo vključeni v okvir kapacitet za sprotno planiranje in kapacitet za potrebe ad-hoc. Na odsekih regionalnih prog, kjer je dovolj razpoložljivih kapacitet, vnaprejšnje načrtovanje ni potrebno. Zato se modela kapacitet za te proge ne bo pripravljalo, vse kapacitete bodo na razpolago za vse vrste naročil.

3.2. PROMETNI TOKOVI

Večino tovarnega prometa – približno tri četrtine vlakov - na progah JŽI predstavlja mednarodni promet v tranzitu preko Slovenije in promet iz/za pristanišča Koper.

Glavni tranzitni prometni tokovi potekajo preko Slovenije med Italijo (prehod Sežana/Villa Opicina) in Hrvaško (Dobova/Savski Marof) in v manjšem obsegu Madžarsko (Hodoš/Oriszentpeter).

Delež tovornih železniških prevozov za/iz koprskega pristanišča po posameznih segmentih je naslednji:

- z Avstrijo preko Jesenic in Šentilja cca. 44%
- z Madžarsko preko Hodoša cca. 23%
- z Italijo preko Sežane cca. 8%
- z notranjostjo Slovenije cca. 25%

Tržni delež potniškega prometa znaša približno 57%, veliko večino predstavlja notranji potniški promet.

Predviden napovedan obseg zahtev temelji na trenutnem prometu. Po posameznih odsekih prog, za katere bo izdelan model kapacitet, je povprečni dnevni obseg po posameznih tržnih segmentih prikazan v spodnji tabeli:



| VRSTA PROMETA ODSEK | LETNO PLANIRANJE | | | | SPROTNO PLANIRANJE AD-HOC |
|--------------------------|------------------------|------------------------|-----------------------|---------------------|---------------------------------|
| | MEDNARODNI POTNIŠKI | REGIONALNI POTNIŠKI | MEDNARODNI TOVORNI | NOTRANJI TOVORNI | |
| Ljubljana - Zidani Most | 14 | 100 | 32 | 9 | 24 |
| Zidani Most - Dobova | 8 | 37 | 8 | 0 | 16 |
| Zidani Most - Pragersko | 8 | 60 | 24 | 8 | 11 |
| Pragersko - Maribor | 6 | 85 | 16 | 11 | 8 |
| Pragersko - Hodoš | 4 | 35 | 14 | 4 | 5 |
| Ljubljana - Jesenice | 10 | 34 | 28 | 6 | 8 |
| Ljubljana - Sežana | 2 | 50 | 50 | 22 | 34 |
| Pivka - Ilirska Bistrica | 4 | 15 | 0 | 2 | 4 |
| Divača - Koper | 0 | 10 | 40 | 18 | 14 |

Obseg na mejnih odsekih prog, na katerih bo ponudba usklajena s sosednjimi upravljavci, je prikazan v spodnji tabeli:

| VRSTA PROMETA PREHOD | LETNO PLANIRANJE | | | SPROTNO PLANIRANJE AD-HOC |
|----------------------------|------------------------|------------------------|-----------------------|---------------------------------|
| | MEDNARODNI POTNIŠKI | REGIONALNI POTNIŠKI | MEDNARODNI TOVORNI | |
| Sežana / Villa Opicina | 2 | 14 | 10 | 12 |
| Jesenice / Rosenbach | 10 | 2 | 27 | 4 |
| Dobova / Savski Marof | 8 | 0 | 8 | 16 |
| Hodoš / Oriszentpeter | 4 | 7 | 14 | 5 |
| Šentilj / Spielfeld Strass | 6 | 16 | 16 | 8 |
| Ilirska Bistrica / Šapjane | 4 | 0 | 0 | 4 |

Okvirne dnevne razpoložljive kapacitete za vozni red 2025 po različnih tržnih segmentih so prikazane v spodnjem shematskem pregledu.

