

Pozdravni nagovor gospe Barbare Radovan, generalne direktorice Direktorata za prostor, graditev in stanovanja

Spoštovane udeleženke in udeleženci Sedlarjevega srečanja!

Vesela sem, da vam lahko v imenu Ministrstva za okolje in prostor ter Direktorata za prostor, graditev in stanovanja na začetku srečanja izrečem nekaj pozdravnih besed!

Tema letošnjega 27. Sedlarjevega srečanja »Vizija prostorskega razvoja: zelena tirna infrastruktura« sovpada z dejavnostmi našega ministrstva tako v povezavi s prenovno temeljnega strateškega prostorskega dokumenta države – Strategije prostorskega razvoja Slovenije – kot tudi celotne prostorske in gradbene zakonodaje. To je tudi čas priprave drugih strateških dokumentov, med njimi krovnega – Strategije razvoja Slovenije.

Zgodovina železnice v Sloveniji se začne 2. junija 1846, ko je bila uradno odprta železniška proga Gradec–Celje in je po slovenskih tleh prvič zapeljal vlak. Projekt južne železnice Dunaj–Trst je bil izveden v šestnajstih letih (1841–1857) in je še danes eden od največjih načrtovalskih in inženirskih uspehov, ki ga lahko primerjamo z realizacijo »avtocestnega križa« konec 20. stoletja.

Strateško pa je imel veliko večji pomen, saj je povezal Srednjo Evropo z najsevernejšim sredozemskim pristaniščem in omogočil nepredviden gospodarski razvoj ter povezovanje krajev in dežel ob njenem poteku.

Po odprtju južne železnice so postopoma odpirali nove proge po slovenskem ozemlju in železniško omrežje je kmalu postalo zelo razvejano. Bilo je hrbtenica gospodarskega in družbenega razvoja ter urbanizacije in je iz podeželskih naselij počasi oblikovalo urbana središča.

Čeprav je bila glavnina železniške infrastrukture na Slovenskem zgrajena že do začetka 20. stoletja, se njen gospodarski pomen vse do danes ni zmanjšal. Nasprotno, čeprav je zaradi policentričnega razvoja poselitve in razpršene gradnje glavnina potniškega prometa v zadnjih desetletjih prešla z železnice na ceste, se v zadnjem času ob velikih naporih za vzpostavitev trajnostno naravnane javnega potniškega prometa vse več potnikov na svojih vsakodnevnih poteh spet odloča za vlak v povezavi z drugimi prometnimi sredstvi.

Prav tako narašča tovorni železniški promet in vseskozi pridobiva pomen, zato moramo vložiti vse napore, da bosta temu ustrezno sledili tudi sodobna železniška infrastruktura in prometna logistika. Tu imam v mislih predvsem izgradnjo »drugega tira Koper–Divača«, za katerega smo že pred 11 leti sprejeli državni prostorski načrt, investitor pa je v letošnjem letu pridobil tudi gradbeno dovoljenje, in seveda posodobitev vseh drugih železniških odsekov (drugi tir Ljubljana–Jesenice«, drugi tir Maribor–Šentilj), s čimer bosta dani možnost za hitrejši in varnejši železniški promet od Luke Koper proti Srednji in Vzhodni Evropi in osnova za trajnostni javni potniški promet.

Cilji so zastavljeni, zavedamo pa se, da brez usklajenega sodelovanja vseh deležnikov v postopku načrtovanja (prostorskega in investicijskega), izgradnje in upravljanja »tirne infrastrukture« zastavljene vizije prostorskega razvoja na tem področju ne bo mogoče doseči.

Upam, da bo tudi današnje 27. Sedlarjevo srečanje pripomoglo k doseganju teh ciljev!

Hvala!

Barbara Radovan, generalna direktorica Direktorata za prostor, graditev in stanovanja
Ministrstvo za okolje in prostor, Direktorat za prostor, graditev in stanovanja, Ljubljana, Slovenija
E-pošta: barbara.radovan@gov.si