

Od stoletnih potov do razvojnih koridorjev

Škofja Loka je staro mesto. Je mesto tistega tipa, ki je nastalo na območju zlitja, na stiku, stičišču. Določa ga stik gozdnatega alpskega predgorja in ravninskega sveta – rodovitnega prodnatega polja in zlitje, sotočje dveh rek, ki ustvarja stik dveh rečnih dolin. Škofja Loka je ultimativno stičišče, križišče in vozlišče prometnic, trgovskih poti, ki so iz Furlanije, z Goriške in iz Istre vodile v notranjost Kranjske, Koroške in čez Štajersko naprej v Panonijo.

Škofja Loka je tudi mesto z mogočnim kamnitim mostom in osrednjim mestnim trgom. Loka je bilo mesto, v katerega se pride (ali pa gre skozenj) s posebnim namenom, končnim ali etapnim ciljem – čez most in skozi varovana mestna vrata.

In tako je bilo skoraj 600 let.¹ Prometni utrip je bil nujni sestavni (ineherentni) del mestnega življenja in gospodarskega utripa. Če bi usahnili dinamični prometni (in blagovni) tokovi, bi kaj kmalu zastala tudi gospodarstvo in življenje v mestu.

S postopnimi začetki industrializacije in motorizacije se je krepila vloga Lahovega (Šeširjevega) mosta, ki je s svojo ločnato podobo tik ob tovarni Šešir posta(ja)l simbol modernizacije mesta. Moderni betonski most postane ena prvih žrtev 2. svetovne vojne. Pred napredujočimi okupatorji so ga aprila 1941 v zrak pognale umikajoče se enote vojske Kraljevine Jugoslavije.

Čas okupacije obudi zanimanje za sodobno prometno povezavo preko Mestnega trga, ki jo napoveduje novo nastala vrzel na Cankarjevem trgu – takrat poimenovanim Neuer Platz.

Konec vojne pomete tudi s to nacional-socialistično norostjo. Po svobodi Cankarjev trg z novo brvjo čez Selško Soro v resnici bolje zadihaja: prezračenost, pretočnost in večja osončenost mu vtisnejo nov, bolj mediteranski značaj.

Z novim Šeširjevim mostom, skupaj z intenzivnim razvojem motorizacije,

1 Škofja Loka: starodavna lepota, str.3.

začrtajo novo prometno in razvojno os, ki iz prestolnice nove Socialistične republike Slovenije vodi čez Spodnji trg (Lontrg) iz prestolnice, preko občinskega središča Škofje Loke v Poljansko dolino in predvsem v Žiri ter naprej v kraje čez nekdanjo rapalsko mejo. Lokalna središča po 2. svetovni vojni v novem jugoslovanskem državnem okviru doživljajo dinamičen družbeno-ekonomski razvoj (industrializacijo in urbanizacijo) in postajajo vse pomembnejša zaposlitvena središča. Prebivalci škofjeloške občine iz Poljanske doline se po tej (državni) regionalni cesti vozijo na delo v Škofjo Loko pa tudi v Kranj in Ljubljano.

Stopnja, obseg in intenzivnost motorizacije se povečujejo, povsem novo okoliščino predstavlja umeščanje in izgradnja Rudnika urana Žirovski vrh. Prometno-razvojna os Ljubljana–Poljanska dolina postane tudi (vojno) strateška os. Zaradi (iz)gradnje RUŽV (z)raste tudi Gorenja vas, ki po velikosti in funkciji preraste nekdanje tradicionalno središče Poljanske doline – Poljane.

Zaradi nove vloge in strateškega pomena ceste cesto v Poljansko dolino tudi prenovijo, posodobijo, kmalu se je oprime ime uran(ar)ska cesta. Po njej vozijo strateško pomembne, dragocene, celo nevarne surovine in snovi, ki jih tovarnjaki vozijo skozi, za takšen tovor povsem neprimerne, mestne ožine Poljanske ceste in Spodnjega trga.

Škofja Loka potrebuje obvoznico. Ker se škofjeloške (in republiške) oblasti ne (z)morejo dogovoriti in odločiti o njenem poteku, do nje ne pride.

Leta 1991 razpade Socialistična federativna republika Jugoslavije, s tem je tudi konec blodnih sanj o Jugoslaviji kot o veliki jedrski sili. JNA ima obilo dela na bojiščih po Hrvaškem in v Bosni – in s konvencionalnim orožjem ...

Republika Slovenija postane samostojna in suverena država, ki se odpove pridobivanju uranove rude, kmalu se začne dolgi proces zapiranja RUŽV.



Spodnji trg je na dnu. (foto: Gorazd Kavčič)

V novi državi se z demokratičnostjo sprostijo tudi mehanizmi liberalizacije (prostega) trga in prvinski impulzi potrošništva med Slovenci, ki (dolgo potlačeno) latentno željo po spodobnem osebnem avtomobilu poženejo dobesedno do neba. Splošna, nebrzdana motorizacija kot postsocialistični in zgodnje (proto) kapitalistični fenomen ustvarja povečane, zgoščene, neprekinjene prometne tokove, ki povzročijo sklenjen jekleni obroč, ki dobesedno prepolovi mesto. Spodnji trg postane spodnji v vseh pomenih – in za več kot dve desetletji urbanistično in funkcionalno povsem odrezan od preostalega mestnega središča Škofje Loke.

To je trenutek, ko hipertrofirani prometni (blagovni) tokovi začnejo nevarno dušiti naše mesto.

Za nami je dolga pot: od časov, ko so prometni (trgovski, blagovni) tokovi skozi dolga stoletja prinašali vitalno (gospodarsko) energijo ekonomiji mesta. Prišli smo do točke, ko prav ti tokovi, začno delovati kontraproduktivno, omejevalno in zaviralno na gospodarstvo ter življenje mesta. To je točka, ki nujno zahteva izgradnjo poljanske obvoznice!

Dolga pot (do) obvoznice

Obvoznica je nov(odoben) infrastrukturni fenomen. Na nek način je zanikanje principov logike nastanka in ustroja mest. Nekdaj so vse poti, smeri, silnice vodile v mesto – v njegovo središče. Mestno središče je (bilo) križišče cest, stičišče, (prometno) vozlišče. Osrednji mestni trg v središču mesta je bil na križišču najpomembnejših cest. Forum. Čista konvergenca ...

Mesto je nastalo zaradi križišča. Mesto se je razvilo iz in okrog križišča. Mesto je (bilo) križišče.

Obvoznica je zanikanje tega temeljnega urban(istič)nega principa. Zgrajena je zato, da se mestu – mestnemu jedru – izogne, ga zaobide ... Vendar le zato, da ga prometna cesta ne povozi, zaduši, razreže – in naposled uniči.

V teku časa se na določeni stopnji družbeno-ekonomskega razvoja zato (lahko) pojavi potreba po izgradnji obvoznice.

»Promet se stalno povečuje, nivo prometnih usług prav tako. Hkrati želimo prometno razbremeniti središče naselij; zato gradimo obvoznice, še bolj pa hierarhično višje omrežje, torej nove ceste. Na ta način nam starejše prometno omrežje služi kot lokalni distributer (...). Res je sicer, da se mnoge aktivnosti v naseljih, ki ga je promet zaobšel, zmanjšajo (trgovske, obrtne ...), vendar so učinki na dolgi rok ugodnejši (še posebej, če je dobro urejen javni promet).«²

In seveda sta potrebna čas in denar, da se takšna obvoznica tudi zgradi. Veliko časa in veliko denarja.

2 Pogačnik, *Urejanje prostora in varstvo okolja*, str. 98.

Drži, preteklo je res veliko časa, usmerjenih skupnih istosmernih naporov in finančnih sredstev, da se je obvoznica v resnici vendarle tudi zgradila. Da smo jo zgradili. Skupaj.

In res je tudi, da so nas po tej razvpiti obvoznici – po nečem, kar mesto zaobide – in ne po mestu samem (ali čemurkoli drugem) dolgo (pre)pozna(va)li domala po vsej Sloveniji. Dolgo načrtovanje in izgradnja obvoznice sta postala prepoznaven referenčni popkulturni fenomen. Skoraj nikoli brez ironičnih podtonov.

Glasbeni kritik Gregor Bauman je v luči dolgo in težko pričakovane povratniške plošče *Chinese Democracy* ameriške rock'n'roll skupine za Dnevnikov *Objektiv* zapisal: »*Fantomski album Chinese Democracy je nedolgo nazaj dobil*



Začetek gradnje poljanske obvoznice na severnem portalu predora Pod Stenom, (22. 9. 2010).

še enega v nizu (ne)verjetnih datumov izida, ki se v neenakomernih intervalih pojavljajo že tja od leta 1998 dalje. Če bi hoteli zgolj na grobo povzeti vse govorice, ki so se v razno raznih kuloarjih popularne in rume- ne kulture pojavile v tem času, bi zagotovo zmanjkalo prostora v brani prilogi. S fenomenom "kitajske demokracije" so se ukvarjali resni in nere- sni časopisi, različne bolj ali manj nepreverjene zgodbe so cinične odmeve dobile tako na globalni, regi- onalni kot tudi mikrolokalni ravni.

Še nedolgo nazaj je veljalo, da se bo na Kitajskem prej zamenjal politični režim ali da bo Škofja Loka dobila obvoznico, preden bodo Guns N' Roses izdali nešte- tokrat preloženi album.»³ Guns N' Roses so svoj povratniški album naposled izdali – zdaj že davnega – leta 2008 ... Kajti izgradnja obvoznice je obenem tudi sindrom neučinkovite zbirokratizirane države, brez prave razvojne vizije. Pravzaprav dveh: bivše Juge in samostojne Slovenije. Davna predhodnica »aktual- nega drugega tira« ...

Zgodba o poljanski obvoznici je najprej zgodba o izjemni kompleksnosti in zahtevnosti umeščanja (strateških) javnih infrastrukturnih objektov v prostor, o popolni odsotnosti smelih vizij regionalnega razvoja in strategij razvoja strateških infrastrukturnih oziroma razvojnih koridorjev. Je zgodba o (neusklajenih) poli- tično-geografskih preferencah vsakokratne vladne garniture in afinitetah koalicijsko-strankarsko obarvanih »regionalnih« politikah (in projektih). O (ne)zaintere- siranosti (ne)pristojnih ministrstev, njihovih strokovnih služb – in posameznih

3 Bauman, Guns N' Roses – na lovu za kitajsko demokracijo.

ministrov. O dolgotrajnih naporih in vztrajnih prizadevanjih ključnih ljudi pri Direkciji Republike Slovenije za infrastrukturo (DRSC) in DRI upravljanje investicij, Družbi za razvoj infrastrukture, d.o.o. (DRI). O izjemnih naporih in prizadevanjih škofjeloških županov. Vsaj dveh. O predanosti občinske uprave in pristojnih občinskih strokovnih služb. O prizadevanju več garnitur svetnikov Občinskega sveta Občine Škofja Loka. No, vsaj nekaterih od njih. O (pro)aktivni koaliciji županov, poslancev in nekaterih drugih visokih državnih funkcionarjev na Loškem.

Izgradnja poljanske obvoznice je seveda tudi, in predvsem, zgodba o iskrenih prizadevanjih, skupnih naporih in neomajnem vztrajanju večine Ločanov ... A, žal, tudi žalostna povest o uveljavljanju (p)osebnih in zasebnih kapric. In interesov. O politični preračunljivosti in političantskih diverzijah. O zaskrbljenih občanah ...

In še enkrat. Zgodba o poljanski obvoznici je predvsem zgodba o nedorečenosti pravnega sistema. O neupoštevanju prednosti javne koristi. O vsej kompleksnosti upravljanja javnih financ in pridobivanja nepovratnih evropskih razvojnih sredstev. O tem, kako bruseljske direktive znamo oplemenititi v deželi generičnega samoupravnega socializma ... O kriterijih javnih razpisov in načinu izbora izvajalcev gradbenih del. O lobiranju. O kartelnih dogovorih. O dvorcu Zemono. O stricah in botrih. O vzponu in padcu slovenske gradbene operative. O pohlepu. In maščevanju. O nestrategskosti, neodzivnosti. O razvojni in gospodarski (ne)daljnovidnosti. O pomanjkanju poguma. In o pogumu. O žrtvovanju. O pogorišču gospodarske krize. O odstopih, sestopih in procesih. O odpuščenih delavcih. O dolgem počasnem vzponu. O (pre)dolgem izboru novega izvajalca. O brutalnem konkurenčnem spopadu. O bizarnostih. O gradbenih podjetjih iz Republike Srbske. O pravnem pozitivizmu. O (skoraj) zapravljenih milijonih nepovratnih sredstvih. O (nerazumni) potrpežljivosti premnogh ljudi. In o revoltu (pre)dolgo mirnih ljudi.



Odkritje in blagoslov kipca sv. Barbare – zavetnice rudarjev na severnem delu predora Pod Stenom, (15. 2. 2011).



Lontrg je vstal! (foto: Gorazd Kavčič)



Preboj predora Pod Stenom. (foto: Marjan Cerar)



Slovesnost ob odprtju, 10. 2015).
(foto: Peter Pokorn ml.)



Lontrg praznuje! (23. 10. 2015).
(foto: Peter Pokorn ml.)

O izboru novega gradbenega izvajalca v zadnji minuti. O največji gradbeni investiciji v občini kadar koli. O največjem in najzahtevnejšem infrastrukturnem projektu v državi tistega trenutka. O orjaškem gradbišču, konvojih natovorjenih tovornjakov in detonacijah v predoru. O garanju domačih, balkanskih in vzhodnoevropskih gradbenih delavcev ...

O lovljenju skrajnih rokov za izgradnjo in črpanje evropskih sredstev. O mrzlici tik pred njenim odprtjem. O velikem in iskrenem veselju ob odprtju obvoznice. O maratonskem teku od obvoznice do obvoznice ...

O nepozabni prvi vožnji skozi predor. In o neponovljivi vseljudski zabavi, ki se je dogajala na čast njenege odprtja. Verjamem, da sedanje generacije Ločanov ne bodo tako zlahka pozabile 20. in 23. oktobra 2015.

Čeprav poljanska obvoznica predstavlja ultimativni učbenik z najboljšim izborom socialističnih in tranzicijskih norosti, blaznosti in stranpoteh, se je vse skupaj naposled dobro izteklo! Poljanska obvoznica je zgrajena, objekt je fascinanten in funkcionalen. In dobro služi svojemu namenu. Zanj smo uspeli uspešno počrpati evropski denar.

To pa ni nepomembna stvar. Proslula TEŠ 6 se je recimo končala katastrofalno. Oziroma katastrofa še kar traja. Gradnja blejske obvoznice, ki ima prav tako dolg rep, pa se ni niti začela ...

Tudi medijska zgodba poljanske zgodbe je trajala, se je vlekla, več kot desetletje. Več desetletij. Dis-kontinuirano. Vse predolgo, premalo zgoščeno in pre malo celovito. Čeprav je to snov, ki bi jo bilo vredno napisati v zgodbi. Ampak tudi to je še vedno zelo aktualna zgodba o (še vedno) živih in aktivnih ljudeh – z imeni

in priimki, ki se je nemara še ne bi dalo povedati povsem objektivno. Tudi prezgodaj je še in premalo je distance.

Pa še nekaj je. To je deloma tudi moja zgodba. Bil sem sicer (pre)daleč od središč(a) odločanja in torišča silnic dogajanja, a hkrati dovolj, celo preveč blizu, da bi bila ta zgodba lahko povsem objektivna.

Zato bom to dolgo in kompleksno zgodbo povzel povsem objektivno, kot so jo videli in zapisali pri vodilnem investitorju – Ministrstvu za infrastrukturo, Direkciji Republike Slovenije za infrastrukturo.

Zapis, ki sledi, je dobesedni povzetek brošure, naslovljene *Poljanska obvoznica Škofje Loke*,⁴ ki jo je Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo izdala ob njeni izgradnji.

O POMENU OBVOZNICE IN IZBIRI TRASE

V strategiji prostorskega razvoja Slovenije je cestna povezava med Želinom in Jeprco opredeljena kot cestna povezava čezmejnega pomena, saj v širšem okviru pomeni cestno povezavo od Robiča (meja z Italijo) čez Tolmin, Cerkljo na Gorenjskem do Jeprce.

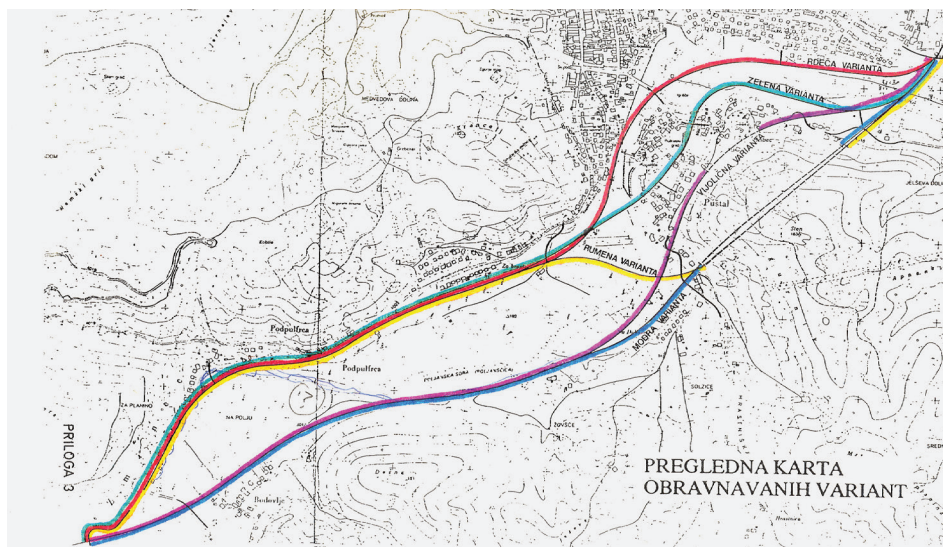
Umestitev predvidene trase ceste v Poljansko dolino je bila zaradi naravnih in kulturnih značilnosti krajine izredno zahtevna. Omejitve v prostoru so predstavljale predvsem kmetijske površine, kulturni spomeniki, vodovarstvena območja, geološke in hidrološke razmere ter bližina naselij, zato je bilo v preteklosti proučenih več variant poteka trase nove ceste.

Obvoznica Škofja Loka nadomešča odsek regionalne ceste R1-210 Jeprca–Zminec–Želin, ki poteka skozi staro mestno jedro. Škofja Loka ima eno od najbolj ohranjenih srednjeveških mestnih središč v Sloveniji. Leta 1987 je bilo mesto razglašeno za kulturni spomenik, ki pa ga je promet na regionalni cesti močno bremenil. Cesta med starimi zgradbami – prvič je bila Škofja Loka omenjena kot trg leta 1248, leta 1274 pa kot mesto – ni ustrezne širine za današnji promet, ni ustreznih površin za pešce, ponekod promet poteka izmenično enosmerno.

UMEŠČANJE TRASE V PROSTOR

V obdobju od leta 1979 do leta 1980 je bilo v prometni študiji obdelanih 11 variant cestne povezave s Poljansko in Selško dolino. Od teh je bilo na podlagi analize značilnosti prostora, analize poselitve, prometne študije in ankete za nadaljnje vrednotenje izbranih pet variant trase obvoznice.

⁴ *Poljanska obvoznica Škofje Loke*, str. 1–17.



Modra in rumena različica sta predvidevali gradnjo predora Sten, rdeča in zelena predstavitev struge Poljanske Sore in ukinitve vodovodnega črpališča, vijoličasta pa mali predor pod Hribcem ter gradnjo visokih opornih zidov zaradi poteka po strmem pobočju nad Puštalo.

Za vseh pet variant so bili izdelani idejni projekti. Vrednotenje variant je bilo opravljeno na podlagi metodologije in meril, ki jih je potrdila Skupščina Občine Škofja Loka.

Na podlagi strokovnega predloga z vidika prometno-tehničnih, ekonomskih in okoljevarstvenih meril je Izvršni svet Občine Škofja Loka junija 1991 potrdil modro varianto. Po javni razgrnitvi programskih zasnov sta bili v letih 1991 in 1992 izdelani še optimizacija ter primerjava modre in rumene variante.

V letu 1992 je bila podana sklepna ocena, da je najprimernejša modra varianta, in sicer na osnovi naslednjih kriterijev:

- vpliv na kmetijska zemljišča,
- vpliv na vodne razmere,
- vpliv na krajino,
- vpliv na biotope.

Modro varianto je kot najprimernejšo potrdilo tudi Ministrstvo za varstvo okolja in urejanje prostora.

V letu 1998 je Ministrstvo za okolje in prostor podalo stališče, naj občina nadaljuje postopke sprejemanja prostorskih sestavin planskih aktov občine in lokacijskega načrta za poljansko obvoznico. V okviru priprave lokacijskega načrta za izgradnjo poljanske obvoznice Škofje Loke so bila upoštevana vsa predhodna strokovna gradiva o naravnih in ustvarjenih lastnostih prostora ter izvedene aktivnosti in izdelana gradiva, opredeljena s programom priprave lokacijskega načrta:

- Študija hrupne obremenjenosti in izdelava predloga protihrupnih ukrepov,

- Poročilo o vplivih na okolje,
- Prometna študija za ureditveno območje Škofja Loka,
- Vizualizacija poteka trase ceste za potrebe javne razgrnitve,
- Maketa trase ceste na območju od križišča Suha do vstopa v predor,
- Primerjalna analiza ustreznosti projektiranih križišč,
- Hidrotehnično poročilo.

Javna razgrnitev osnutka lokacijskega načrta je bila od 20. 5. 2000 do 20. 6. 2000, v prostorih Občine Škofja Loka ter v krajevnih skupnostih Trata, Kamnitnik, Škofja Loka mesto in Zminec. Pripomba na ustni obravnavi, da se uredi izvenni-vojsko prečkanje za kolesarski in pešpromet, je bila upoštevana in vključena v odlok. Odlok o lokacijskem načrtu je bil sprejet 18. 4. 2002 in 31. 5. 2002 objavljen v *Uradnem listu RS*, št. 48/02. Gradnja obvoznice je bila z odlokom razdeljena na tri etape.

Priprava tehnične dokumentacije

Na podlagi sprejetega lokacijskega načrta se je v letu 2003 začela priprava tehnične dokumentacije za pridobitev gradbenega dovoljenja. Izveden je bil tudi javni natečaj za arhitektonsko in krajinsko oblikovanje prostora med križiščem na Suhi in vstopom v predor, kot je to narekovalo soglasje Zavoda za varstvo naravne in kulturne dediščine.

Na podlagi pridobljene natečajne rešitve je bila izdelana tudi projektna rešitev križišča na Suhi, ki vključuje izvenniivojsko prečkanje pešcev in kolesarjev na območju križišča. Vso dokumentacijo je investitor prejel v začetku leta 2006.

Pridobivanje zemljišč

Sporazumi so bili sklenjeni z več kot 100 lastniki. Le od dveh lastnikov so bile nepremičnine pridobljene s pravnomočno končanimi razlastitvenimi postopki, in sicer septembra 2009 in avgusta 2011. Zadnji nepravdni postopek za določitev odškodnine je bil končan v letu 2015.

Pripravljalna dela

Med pripravljalnimi deli sta bila v letih 2007 in 2008 izvedena rekonstrukcija Ljubljanske ceste z zgraditvijo križišča, v katerem se obvoznica priključuje na Ljubljansko cesto, in krožišče v Zmincu.

Gradbena dovoljenja

1. Gradbeno dovoljenje 26. 11. 2008
2. Gradbeno dovoljenje 25. 8. 2009
3. Gradbeno dovoljenje 18. 9. 2009
4. Gradbeno dovoljenje 3. 9. 2010
5. Gradbeno dovoljenje 4. 9. 2012
 - pravnomočno 14. 11. 2013

PROBLEMATIKA V ZVEZI S PROJEKTOM

Po sprejetju prostorskega akta za gradnjo obvoznice so se v zvezi s projektom v različnih fazah zvrstili številni problemi, ki so vplivali predvsem na časovni odmik izvedbe projekta.

Čeprav med javno razgrnitvijo projekta ni bilo ugovorov in predlogov za spremembo projekta (razen pripombe k ureditvi kolesarskega in pešprometa), so se v poznejši fazi, ko je projekt prešel v izvedbo, v povezavi s pridobitvijo zemljišč pojavile zahteve za spremembo tehnične rešitve na območju Suhe – namesto načrtovane rešitve križišča na Suhi je bila zahtevana gradnja viadukta v podaljšku mostu čez Soro. sl 8

Dodatno zamudo so povzročili dolgotrajni postopki razlastitve, saj tovrstni postopki v povprečju trajajo tri leta.

Zaradi neurejenih podatkov o zemljiščih je bilo razveljavljeno gradbeno dovoljenje za tretjo podetapo prve etape na območju Suhe, in sicer samo zaradi neskladja med digitalnim katastrom in dejanskim stanjem na terenu, in to na parcelah, na katere se gradbeno dovoljenje sploh ni nanašalo.

Časovno zamudo so povzročili tudi stečaji gradbenih podjetij in neurejeni predpisi o javnem naročanju. Z obveznim ponavljanjem postopkov javnega naročanja je bilo izgubljenih več mesecev (začasno zaprtje gradbišča, priprava popisov za nov razpis, postopek javnega naročanja z določenimi roki za oddajo ponudb, široke možnosti pritožb ponudnikov). Avgusta 2011 je skupina krajanov fizično preprečila gradnjo na prvi etapi.

O IZBIRI IZVAJALCEV

Prva etapa

Pogodba za izvedbo gradbenih del na prvi etapi je bila s podjetjem SCT, d. d. podpisana 13. 5. 2009, v skupnem nastopu s podjetjem CP Kranj, ki je, po stečaju SCT, d. o. o., prevzelo vlogo vodilnega partnerja.

Druga in tretja etapa

Pogodba za izvedbo del je bila 12. 8. 2010 podpisana s podjetjem Primorje, d. d. Zaradi likvidnostnih težav podjetja in stavke delavcev Primorja, d. d. so bila dela na trasi od predora do Zminca s 14. 5. 2012 ustavljena.

Po stečaju Primorja, d. d. je Direkcija RS za infrastrukturo zaradi delne razveljavitve razpisne dokumentacije in odprave odločb o izbiri izvajalca v fazi pravnega varstva v postopkih javnega naročanja izvedla štiri javne razpise za izbiro izvajalca (enega v letu 2012 in tri v letu 2013). Z novim izvajalcem, konzorcijem podjetij GGD, d. d., OHL ŽS, a. s. in ISKRA SISTEMI, d. d., je bila pogodba podpisana 23. 12. 2013. Rok za dokončanje del je bil 23. 8. 2015.

O OBSEGU PROJEKTA

Gradnja nadomestne regionalne ceste, ki je do zdaj potekala skozi staro mestno jedro Škofje Loke, je bila razdeljena na tri etape:

- I. etapa: od Ljubljanske ceste skozi Suho in čez Soro do vhoda v predor Sten v Puštal,
- II. etapa: v predoru Sten in
- III. etapa: od izstopa trase iz predora Sten v naselju Puštal in skozi naselje Na Dobravi do priključka na obstoječo cesto v Poljanski dolini pri Zmincu.

OBSEG DEL

- gradnja 3.932 metrov ceste,
- gradnja 1 predora v dolžini 712 metrov,
- gradnja reševalnega rova v dolžini 492 metrov,
- gradnja 7 mostov, višine od 4 do 8 metrov,
- gradnja 6 križišč, od tega 3 krožišča,
- gradnja 2 podvozov,
- gradnja 2 podhodov,
- gradnja 5 opornih konstrukcij,
- regulacija vodotoka v dolžini 488 metrov,
- protihrupni ukrepi v dolžini 1.157 metrov,
- preložitev lokalnih cest in priključki v skupni dolžini 3.895 metrov,
- elektro in strojna oprema v predoru (oprema za obveščanje in reševanje),
- prestavitve in ureditve komunalnih vodov ter
- postavitev prometne opreme in signalizacije.

VREDNOST PROJEKTA

Ocenjena vrednost projekta znaša 51,8 milijonov evrov. Vrednost gradbenih del znaša 38 milijonov evrov. Projekt je v višini 85 % upravičenih stroškov sofinanciran iz Evropskega sklada za regionalni razvoj (ESRR), kar po odločbi organa upravljanja znaša 35 milijonov evrov.

VODILNI NA PROJEKTU

Vodja projekta investitorja: Irena Zore Willenpart, odgovorni vodja projekta projektanta: mag. Miran Lozej, odgovorni vodja del: Iztok Tonejec, odgovorni nadzornik: Luka Brenk

ZAKLJUČEK

Od sprejetja potrebnih prostorskih aktov do začetka priprave tehnične dokumentacije ter gradnje je minilo toliko let, da so prebivalci že praktično pozabili, da so imeli možnost sodelovati v okviru javnih obravnav in tako vplivati na zasnovo projekta.

Tudi pri tem projektu se je izkazalo, da je postopek pridobivanja zemljišč za infrastrukturne projekte, ki se gradijo v javno korist, prezapleten. V času od leta 2005 do leta 2009 so bila od več kot 100 lastnikov pridobljena zemljišča oziroma objekti, pri treh strankah pa je bilo treba uveljaviti institut razlastitve. Neurejeni podatki o zemljiščih so velika postopkovna ovira tudi sicer. Gradbeno dovoljenje je bilo razveljavljeno samo zato, ker je obstajal razkorak med digitalnim katastrom in dejanskim stanjem na terenu, čeprav le pri parcelah, na katere se gradbeno dovoljenje sploh ni nanašalo. Posebno težavo pri implementaciji projekta so predstavljali tudi različni pogledi na tehnične rešitve, ki so se izoblikovali na lokalni ravni. Kljub pojasnilom, da to lahko ogroža izvedbo projekta, so bile dalj časa prisotne zahteve po spremembi projektnih rešitev na območju Suhe.

Na projektu poljanske obvoznice Škofje Loke se je izkazalo, da lahko en posameznik onemogoča izvajanje infrastrukturnega projekta nacionalnega pomena. Čeprav je bila lastnica zemljišč Republika Slovenija, zaradi prekrivanja pritožbenih postopkov ni mogla graditi. Interes 10 000 prebivalcev se je moral umikati trmi posameznika, ki ni imel razumevanja za skupno dobro.

Časovno zamudo so dodatno povzročili tudi stečaji gradbenih podjetij in neurejene razmere na področju javnega naročanja, saj se je s ponavljanjem postopkov javnega naročanja izgubilo več mesecev (priprava popisov za nov razpis; postopek, ki je določal roke za oddajo ponudb, široke možnosti pritožb ponudnikov).

Gradnja poljanske obvoznice Škofje Loke se je zaključila septembra 2015. Za uporabnike se bo povečala prometna varnost, krajši bodo potovalni časi, nižji bodo stroški. Dana bo možnost za razvoj mesta Škofja Loka in omogočeno razvojno povezovanje šibkejših in obmejnih regij z območjem osrednje Slovenije, izboljšali pa se bosta tudi dostopnost in povezanost z mednarodnimi tokovi.

Operacijo je delno financirala Evropska unija iz Evropskega sklada za regionalni razvoj (ESRR). Operacija se je izvajala v okviru Operativnega programa razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007–2013; 3. razvojne prioritete Prometna infrastruktura 3. razvojne prioritete Prometna infrastruktura – ESRR; prednostne usmeritve Cestna infrastruktura.



Poljanska obvoznica iz zraka. (foto: arhiv DRSI)

EPILOG

Z gradnjo poljanske obvoznice smo nanjo iz (starega) mestnega središča Škofje Loke praktično preusmerili ves tranzitni promet, ki poteka med – in sedaj mimo – Škofjo Loko in Poljansko dolino.

Nova obvoznica bo prinesla občutne časovne in finančne prihranke gospodarskim družbam, tudi članom gospodinjstev, ki živijo in poslujejo v vplivnem območju obvoznice.

Predvsem pa je z izgradnjo poljanske obvoznice Škofja Loka po dolgem času spet postala enotno mesto. Funkcionalno celovito. Mesto, ki je zadihalo, kot eno. S polnimi pljuči. To pa je za celotno mesto, predvsem pa za tiste mestne predele – Spodnji trg, Studenec in Poljanska cesta – ki so bili (pre)dolgo fizično odrezani od mestnega središča, in zaradi tega podvrženi degradacijskim procesom, izjemen potencial.

Za samo mesto in omenjene mestne predele to predstavlja zares veliko razvojno priložnost. Zdaj se bo lahko začel pospešen urbani(stični) in gospodarski (podjetniški in turistični) razvoj mesta. Prenova propadajočega mestnega tkiva bo znova smiselna. Obvoznica je Lontrg vrnila ljudem. V nadaljnji perspektivi bo s selitvijo klavnice, preko območja Studenca, mesto spet našlo izgubljeni stik, povezavo z bregovima obeh Sor.

Škofja Loka je starodavno mesto, ki je nastalo ob vodi, na strateški točki ob sotočju (Sovodnji) Poljanske in Selške Sore. Vodo nosi v svojem imenu. Loka izvorno pomeni mokrotan svet ob vodi. Loka je mesto ob vodi. Voda je bistveni del njene identitete. Voda ji je stoletja zagotavljala varnost, komunikacijsko pove-



Lontrg je zaživel. (foto: Peter Pokorn ml.)



Avtor prispevka pred podobo sv. Barbare v predoru pod Stenom. (foto: Gorazd Kavčič)

zavo, dragoceno surovino, energetski potencial in plodne naplavine. Z industrializacijo in urbanizacijo je mesto postopoma izgubilo svojo primarno, prvinsko neposredno vez z vodo, v sedanjem času pa si ponovno želimo vzpostaviti trajn(ost)ni stik z njo. Sotočje je območje s posebno identiteto, izjemnim krajinskim, simbolnim in duhovnim potencialom. Tu se mesto najbolj približa vodi, vendar obstoječa klavnica ta stik onemogoča. Sotočje je tudi naravno stičišče obrečnih sprehajalnih poti ob Poljanski in Selški Sori. To bo prostor za mirne sprehode, tihe meditacije, aerobne rekreacije in kraj (na)ključnih srečanj ter prijetnega druženja.

S tem pa bo z eno potezo in v eni potezi odprta fizična in vizualna povezava med absolutno mestno dominantno – Loškim gradom (nekdanj realnim, zdaj le še simbolnim mestom najvišje oblasti) in sotočjem Sor – dvema bistvenima fizičnima karakteristikama

našega mesta: škofovskim mestom na pomolu nad sotočjem dveh rek. Vmes se nahajajo osrednji Mestni trg, skrivnostno skriti mestni vrtovi, zvonik farne cerkve sv. Jakoba in Spodnji trg, ki se z zelenimi lokami stika z (ob)vodnimi površinami Poljanščice in Selščice. Zelo pisano. Čarobno. Mistično. Trajno. In trajnostno. Poljanska obvoznica je Spodnji trg, Studenec in Graben vrnila ljudem in dala našemu mestu novo priložnost. Ne napravimo je.

VIRI IN LITERATURA:

Bauman, Gregor: Guns N' Roses – Na lovu za kitajsko demokracijo. V: *Objektiv*, priloga časopisa *Dnevnik*, 23. 10. 2008, Ljubljana : Dnevnik, 2008.

Odar, Špela; Pipp, Peter; Pleško, Marko: *Škofja Loka : starodavna lepota*. Škofja Loka : Turistično društvo Škofja Loka, 2011, [16 str.].

Pogačnik, Andrej: *Urejanje prostora in varstvo okolja : univerzitetni učbenik*. Ljubljana : Mladinska knjiga, 1992, 179 str.

Poljanska obvoznica Škofje Loke : gradimo z evropskimi sredstvi. Ljubljana : Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo, 2015, 17 str.