

KAKO V POLJANSKO DOLINO V BODOČE?

Promet v Poljansko dolino že dolga desetletja poteka skozi Škofjo Loko po Spodnjem trgu, do pred nekaj leti je potekal celo po Mestnem trgu. V povojnem razdobju je čedalje gostejši promet silil k razmišljanju o tem, da je treba cesto v dolino primerneje speljati in mesto spomeniško zaščititi. Zaščito mesta je MLO določil l. 1963, preureditev prometa pa je občino zaposlovala vse do sedaj.

V urbanističnem načrtu mesta Škofja Loka, ki je bil sprejet v letu 1968, je bila rešitev cestno prometnega omrežja opredeljena na naslednja dva načina:

- Vse regionalne povezave z Gorenjsko, z Ljubljano, s Poljansko in Selško dolino naj rešuje centralno križišče v Starem Dvoru, na katerega je priključena tudi povezava centralnega dela mesta ter industrijske cone na Trati. Centralni del mesta naj bo povezan po štiripasovni cesti, ki poteka od križišča Stari Dvor do kapucinske cerkve, od tam pa se ta cesta nadaljuje z dvopasovnico po novi trasi v Selško dolino na eni strani, na drugi strani pa s predorom pod Gradom po novi trasi v Poljansko dolino.
- Cesta se pri Viršku s križiščem priključi na dvopasovno cesto, ki poteka pod Puštalom k centralnemu križišču, tam pa je možna navezava proti Ljubljani, Gorenjski oziroma Selški dolini po novi severni trasi, ki zaključuje oziroma omejuje ureditveno območje mesta.

Odkritje urana na območju Žirovskega vrha v letu 1960 in odločitev o gradnji jedrske elektrarne v Krškem je narekovala resnejši pristop k zgraditvi rudnika urana ter obrata za predelavo uranove rude z namenom, da se s proizvodnjo uranovega koncentrata zagotovi JE Krško potrebna surovina za gorilne elemente. V letu 1974 je bil rudnik urana Žirovski vrh uvrščen v paket JE Krško.

To in pa izredno hiter gospodarski razvoj ter z njim v zvezi nova spoznanja so narekovali potrebo po dokončni trasi ceste v Poljansko dolino. Zato je bilo potrebno pristopiti k preverjanju urbanističnega načrta.

V letu 1976 so bile kot možne trase ceste v Poljansko dolino obravnavane naslednje rešitve:

1. Puštal,
2. Puštal - koridor,
3. mesto,
4. predor,
5. ob Sori,
6. Puštal — predor pod Hribcem.

V javni razpravi je bila trasa Mesto (zasnovana od križišča pri Petrolu proti Tehniku, med klavnico in kaščo, ob levem bregu Sore do Karlovca, kjer se naveže na obstoječo cesto).

Na javni razpravi, v katero so se vključili številni občani in drugi posamezniki, organizacije in društva, so ugotovili, da predlagana trasa ne ustreza, poleg tega pa so bile priprave na obravnavo pomanjkljive, kar je razvidno tudi iz zapisa posebne delovne skupine, ki jo je imenoval predsednik komisije za vloge in pritožbe Skupščine SR Slovenije o obravnavanju priprav za rekonstrukcijo regionalne ceste Škofja Loka—Gorenja vas.

Zapis je iz januarja 1977, v njem pa so navedene naslednje pravne pomanjkljivosti v postopku:

- da republiški sekretariat za urbanizem ni dobil predpisanega gradiva že pred razgrnitvijo variantne izpeljave spodnje ceste, s čimer je bil kršen 2. odstavek 11. člena zakona o urbanističnem planiranju;
- da je bila s sklepom izvršnega sveta Skupščine občine Škofja Loka zožena

možnost dajanja pripomb le na razgrnjeno varianto (»skozi mesto«) in to le v knjigo v prostoru, kjer je bila razgrnitev opravljena;

- da je bil razgrnjeni material (variantna izvedba »skozi mesto«) med samo razgrnitvijo še dopolnjevan;
- da v celotnem postopku ni bil spoštovan 10. člen zakona o urbanističnem planiranju, ko namreč ni bilo upoštevano načelo, da bi morala biti opravljena selekcija med vsemi možnimi variantami, pri kateri bi morale sodelovati družbenopolitične organizacije, organizacije združenega dela, prizadete krajevne skupnosti in tudi občani.

Delovna skupina je tudi sklenila, da naj se »v ponovljenem postopku enakovredno ovrednotijo in predložijo vse variante, obdelane ne samo z varnostno-tehničnega vidika, ampak tudi iz drugih vidikov (prostorskega, spomeniškovarstvenega itd.)«.

V letu 1978 je bilo sprejeto stališče, da je treba obdelati celotno prometno problematiko v karti prometne ureditve, ki bo sestavni del noveliranega urbanističnega načrta Škofje Loke. Kot predhodni dokument za izdelavo tega dela urbanističnega dokumenta je bila pri podjetju Slovenija ceste, TOZD Projekt nizke zgradbe, naročena prometna študija. Ta naj bi odgovorila glede koncepta cestne mreže na območju mesta z okolico in to na podlagi analize vseh do takrat kakorkoli projektno obdelanih in v javnih razpravah podanih variant. Teh variant je bilo 11. Ovrednotene so bile na podlagi anketno ugotovljene relativne pomembnosti ciljev, ki jih želimo zasledovati pri koncipiranju cestnega omrežja, in po prikazu finančnih stroškov posameznih variant.

Cilje, ki jih omenjamo, je verificirala občinska skupščina v oktobru 1978 na seji družbenopolitičnega zbora, in so naslednji:

	(Pomembnosti)
1. Dobre regionalne povezave	24
2. Dobre povezave med stanovanjskimi in industrijskimi conami	14
3. Minimalni vpliv škodljivih emisij na okolje	12
4. Minimalni kvarni vplivi na mestno sliko	10
5. Maksimalno čuvanje kmetijskih in zaščitnih kmetij	10
6. Maksimalna prometna varnost	15
7. Dobra dostopnost starega mestnega središča	7
8. Najmanjša prizadetost spomeniškovarstvenih objektov	8

Variante, ki jih je prometna študija obdelovala, pa so naslednje:

Varianta 1 — Urbanistični načrt Škofje Loke

Ta predvideva predor pod gradom ter Poljansko in Selško obvoznico.

Varianta 2 — Predor pod gradom

Navezava Poljanske doline skozi predor pod gradom, povezava Selške doline po sedanji cesti skozi mesto. Ta rešitev zahteva izvedbo štiripasovnice med rekonstruiranim križiščem v Starem Dvoru (križišče v smeri Ljubljana, Kranj) in do Titovega trga, zahteva poseg v ožje mestno središče, visok most na Novem svetu, izvedba predora pod gradom z vidnimi portali na obeh straneh gradu.

Varianta 3 — Mesto

Predvideva povezavo s Poljansko dolino po novi cesti, ki se odcepi pri Petrolu, poteka do obstoječega mostu v Puštalu in dalje po levem bregu Poljanščice in se nad Zabrajdo priključi na obstoječo oziroma projektno že znano traso. Povezava s Selško dolino je po obstoječi modernizirani cesti. Potrebna je izvedba štiripasovnice od rekonstruiranega križišča Stari Dvor do Petrola. Zahteva visoko dvignjen most čez Selščico, nasipe do Puštalskega mostu in podporne zidove ob levem bregu Poljanščice.

Varianta 4 — Srednja

Zveza s Poljansko dolino gre po novi obvoznici, ki se odcepi v Lipici do obstoječe regionalne ceste, gre po nasipu

vzdolž Sorške ceste, prekorači Selščico v Sovodnju in je nato istovetna s traso variante 3 — Mesto, po levem bregu Poljanščice. Povezava s Selško dolino je po obstoječi cesti. Ta varianta zahteva visoke nasipe ob Sorški cesti in do Puštalskega mostu ter oporne zidove ob levem bregu Poljanščice.

Varianta 5 — Puštal I — koridor

Povezava s Poljansko dolino se odcepi od regionalne ceste v Lipici, prekorači Soro pri športnem igrišču v Puštalu, uporabi koridor skozi Puštal po urbanističnem načrtu, prekorači Poljanščico nad kopališčem ter se priključi v Zabrajdi na traso variante 4 — Srednja. Povezava s Selško dolino je po obstoječi cesti. Z ozirom na visoko dvignjen most pri igrišču in nad kopališčem, zahteva dvignjeno niveleto nad obstoječim terenom skozi Puštal.

Varianta 6 — Puštal II

Cesta se odcepi od regionalne ceste v Lipici, prekorači Soro z mostom na Suhi (pri izlivu Sušice v Soro), nakar je identična z varianto 5 — Puštal I — koridor, za katero je med drugim značilna visoka dvignjenost mostu nad kopališčem in dvignjena niveleta skozi Puštal. Povezava s Selško dolino poteka po obstoječi cesti.

Varianta 7 — Puštal III

V prvem delu sledi poteku variante 6 — Puštal II, nakar se loči od koridorja in poteka po Puštalu tik ob Hribcu ter se nadaljuje po desnem bregu Poljanščice in se priključi na obstoječo traso ceste oziroma znano traso z mostom v Bodovljah. Pri tej varianti so potrebni zaseki in nato oporni zidovi ob Hribcu.

Varianta 8 — Predor pod Hribcem

Cesta za Poljansko dolino se odcepi od obstoječe regionalne ceste v Lipici, prekorači Soro pri izlivu Sušice, gre skozi tunel pod Hribcem (dolžina ca. 150 m) ter se nadaljuje po desnem bregu Poljanščice. Z mostom pri Bodovljah se priključi na že znano traso ceste. Ta varianta zahteva predor pod Hribcem in zasek na poteku ob Stenu ter modernizacijo obstoječih cest za povezavo s Selško dolino.

Varianta 9 — Predor pod Stenom

Ta se odcepi pri Lipici od regionalne ceste, prekorači Soro nizvodno od Suhe

(približno pri današnjem lesenem Suškem mostu), gre skozi tunel pod Stenom (ca. 800 m), ter se nadaljuje po desnem bregu Poljanščice in se z mostom pri Bodovljah priključi na že znano traso. Povezava s Selško dolino gre od križišča pri Suhi, po novi cestni povezavi do rekonstruiranega križišča v Starem Dvoru in dalje po obstoječi modernizirani cesti. Ta zahteva izvedbo dolgega predora in dodatne cestne povezave do rekonstruiranega križišča v Starem Dvoru.

Varianta 10 — Predor Vincarje

Cesta za povezavo s Poljansko in Selško dolino se odcepi od obstoječe regionalne ceste proti Kranju v Virmašah, poteka nad predvideno stanovanjsko pozidavo za Kamnitnikom in se priključi na obstoječo cesto v Trnju. Od tega križišča poteka zveza s Poljansko dolino za naseljem Podlubnik, prekorači Selščico pri elektrarni in dalje po dolini in s predorom pod Kobilu priključi na cesto za Poljansko dolino v Podpulferci.

Varianta 11 — Industrijska cesta Trata—Predor Vincarje

Obvoznica se odcepi od obstoječe regionalne ceste proti Jeprci pred železniškim prehodom na Godešiču, poteka po Sorškem polju na robu industrijske cone, prekorači železniško progo pri Sv. Duhu, poteka nad novo predvideno industrijsko cono v Gorajtah in se pri Trnju priključi na obstoječo cesto za Selško dolino. Nadaljnji potek zveze s Poljansko dolino je enak kot pri varianti 10 — Predor Vincarje.

Vse povezave s Poljansko dolino po »puštalskih variantah« zahtevajo ureditev dostopa iz Poljanske doline do centra mesta. Povezava s Selško dolino je pri vseh variantah, razen pri varianti 1, 10 in 11, predvidena po obstoječi modernizirani cesti skozi mesto, s tem da se uredi povezava od odcepa v Lipici do križišča v Starem Dvoru, ki ga je tudi potrebno rekonstruirati in bo glavno križišče za smeri Kranj—Ljubljana in Selška dolina skozi mesto.

Prometna študija je pokazala, da je kvalitetno vsestransko najustreznejša varianta 9 — Predor pod Stenom, najslabša pa varianta 2 — Predor pod gradom.

To je razvidno iz naslednje tabele:

PRIMERJAVA VARIANT

Varianta	Cilji	1	2	3	4	5	6	7	8	Σ	
	Vrednost	24	14	12	10	10	15	7	8	100	
1	točke	98	93	98	0	18	95	91	0		
	vrednost	2352	1302	1176	0	180	1425	637	0	7072	7.
2	točke	95	97	73	0	97	43	91	0		
	vrednost	2280	1358	876	0	970	645	637	0	6766	11.
3	točke	100	100	79	0	80	53	100	0		
	vrednost	2400	1400	948	0	800	795	700	0	7043	9.
4	točke	98	96	93	0	74	61	99	0		
	vrednost	2352	1344	1116	0	740	915	693	0	7160	6.
5	točke	99	98	90	10	28	53	96	30		
	vrednost	2376	1372	1080	100	280	795	672	240	6915	10.
6	točke	99	99	91	20	26	54	95	30		
	vrednost	2376	1386	1092	200	260	810	693	240	7057	8.
7	točke	97	95	82	40	100	52	97	30		
	vrednost	2328	1339	984	400	1000	780	679	240	7750	5.
8	točke	100	97	95	80	100	51	96	70		
	vrednost	2400	1358	1140	800	1000	765	672	560	8695	2.
9	točke	100	97	100	100	96	52	97	80		
	vrednost	2400	1358	1200	1000	960	780	679	640	9017	1.
10	točke	97	84	84	30	73	84	99	100		
	vrednost	2328	1176	1008	300	730	1260	693	800	8295	4.
11	točke	96	90	89	20	64	100	98	80		
	vrednost	2304	1260	1068	200	640	1500	686	640	8298	3.

Stroški graditve so bili v študiji ocenjeni posebej na osnovi cen, podanih v elaboratu Geodetskega zavoda iz leta 1976, in relativizirani.

Varianta	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Stroški	154	131	100	107	103	104	112	120	164	139	129

Tako je varianta 3 najcenejša, varianta 9 pa najdražja.

Če želimo poiskati najboljšo rešitev, se moramo zavedati, da mora biti prirast kvalitete večji od prirasta stroškov, t.j., da ob naraščajočih stroških rešitev prinese večji prirast kvalitete, kot znaša prirast teh stroškov. Ob takem vrednotenju je ustrezna rešitev varianta 8 — predor pod Hribcem, kjer je razmerje med kvaliteto in stroški največje, v vseh ostalih variantah pa je ta odnos bistveno nižji.

Izvršni svet je na sejah januarja in v začetku februarja 1979 razpravljaval o ugotovitvah prometne študije. Na podlagi predloženega gradiva se je opredelil za varianto 8.

Občinska skupščina je bila o rezultatih prometne študije in o opredelitvi izvršnega sveta seznanjena na seji konec fe-

bruarja 1979. Poleg sklepa o sprejemu prometne študije je zadalžila izvršni svet, da za potrebe razgrnitve pripravi osnutek noveliranega urbanističnega načrta Škofje Loke s tremi različnimi prometnimi ureditvami, in sicer

- z varianto 8 — Predor pod Hribcem
- z varianto 3 — Mesto (uporablja naj že narejeno dokumentacijo)
- z varianto 10 — Predor Vincarje.

Občinska skupščina je izvršnemu svetu še naročila, naj za razgrnitev pripravi vse potrebno, tako da bo razprava tekla nemoteno in skladno z veljavnimi predpisi.

Zaradi enakovrednega obravnavanja poteka tras ceste v Poljansko dolino je republiška skupnost za ceste na pobudo občinske skupščine z detajlnejšo projekt-

no dokumentacijo ovrednotila sam potek ceste, tehnične in geološke elemente ter potrebne investicijske elemente, nalogo je poverila Investicijskemu biroju Trbovlje — TOZD Projekta Ljubljana, ki je v decembru 1979 izdelal projekt »Obvoznica« Skofja Loka.

Vzporedno z nastajanjem tega dokumenta je bila dopolnjevana Prometna študija, ki jo je izdeloval Slovenija ceste — TOZD Projekt nizke zgradbe Ljubljana in jo je tudi v decembru 1979 predložil.

Sintezo ugotovitev obeh dokumentov je izdelal Urbanistični zavod — Projektivni atelje Ljubljana v tekstualnem in grafičnem delu Sprememb in dopolnitev urbanističnega načrta mesta Skofja Loka — načrta cestno prometnega omrežja.

Javna razgrnitev po sklepu izvršnega sveta je bila od 13. 3. 1980 do 13. 4. 1980, občinska skupščina pa je na sejah zborov 10. 3. in 12. 3. 1980 sprejela sklep o javni razpravi o treh sistemih cestnega omrežja z dvema podvariantama.

Varianta 3:

Od obstoječe trase na Ljubljanski cesti se odcepi pri bencinski črpalki ter se spusti po pobočju na most preko Selščice pri objektu tovarne Šešir. Pri mostu Puštal se približa levemu bregu Sore, nakar poteka po bregu Sore na novozgrajenih podpornih zidovih.

Dolžina ceste znaša 5,190 km in 0,35 km odcep za mesto. Sestoji iz odsekov: Lipica—Stari Dvor, Stari Dvor—mesto (zahod), mesto (zahod), Puštal (mesto) in Puštal (mesto)—Zminec.

Potrebno je zgraditi štiripasovno cesto od rekonstruiranega križišča Stari Dvor do Petrola.

Trasa terja rušenje večjega števila individualnih stanovanjskih hiš na robu mestnega omrežja. Vpliv hrupa na obstoječo zazidavo je možno omejiti z aktivno in pasivno zaščito. Povezava s Selško dolino je po obstoječi trasi.

Podvarianta 3 a:

ima delno korigiran potek trase v odnosu na varianto 3 od Suhe do puštalskega mostu, s čimer se izogne nekaterim rušitvam ter omogoči primernejše ureditve navezave regionalne ceste II/314 v smeri Selške doline ter ureditev cestne mreže. Po varianti 3 a zavije pred bencinsko črpalko in poteka preko delavnice za gasilskim domom. Ima delno spremenjen potek nivelete (je nekoliko nižja).

Dolžina ceste znaša 4,935 km in 0,370 km odcep za mesto. Sestoji iz odsekov: Lipica—Plevna, Plevna—mesto (zahod), mesto (zahod)—Puštal (mesto) in Puštal (mesto)—Zminec.

Varianta 8:

poteka po južnem urbanem robu Škofje Loke, prečka delno naselje Suha ter novozgrajeno obrobje Puštala, Hribec preide s krajšim predorom, nakar zavije po pobočju ter se spusti južno od naselja Puštal na desno obrežno teraso Sore.

Niveleta ceste poteka na nekaterih delih v višini strešin naselja, kar zahteva tudi visoke podporne zidove, težavno priključitev mestnega prometa, je odprtje manj stabilnih pobočij Hribca ter porušenje nekaterih objektov.

Dolžina ceste znaša 4,850 km in 0,6 km odcep za mesto. Sestoji iz naslednjih odsekov: Lipica—mesto, Mesto—Puštal (zahod), Puštal (zahod)—Zminec.

Pri tej varianti je možna navezava Selške doline in področja severno od Sore v križišču mesto — vzhod, ko bi se staro mestno jedro in območje Puštala navezovala prek obstoječega puštalskega mostu v priključku Puštal.

Podvarianta 8 a:

poteka identično z varianto 8 vse do mostu preko Sore — pod Suho, kjer zavije po desnem bregu Sore tako, da se izogne gosteje zazidanemu naselju Puštal, prečka nogometno igrišče ter severno od lesene brvi pri kopališču preide Soro s 125 metrov dolgim mostom. Od mostu dalje poteka po levem bregu Sore izpod posameznih individualnih hiš.

Niveleta trase poteka po terenu, most pri Leseni brvi ne tangira Kopališča. Ta varianta omogoča boljše navezavo na primarno cestno mrežo.

Dolžina celotne trase je 4,850 km in 0,6 km odcep za mesto. Sestoji iz naslednjih odsekov: Lipica—mesto, mesto—Puštal, (zahod), Puštal (zahod)—Zminec.

Pri variantah 3, 3 a, 8 in 8 a imamo za navezavo s Selško dolino po obravnavanem planskem obdobju rezervirane potrebne površine trase po severnem obrobju mesta.

Varianta 10:

se odcepi od obstoječe ceste pri Starem Dvoru, nakar poteka po robu predvidenih zazidalnih površin in naselja Binkelj ozi-

roma po meji kmetijskih površin skozi predor pod Trnjem (420 m) do naselja Podlubnik. Zahodno od naselja Podlubnik prečka Selško Soro ter s predorom pod »Kobilo« (600 m) preide v Poljansko dolino pri naselju Podpulfra. Razgibanost terena in elementi trase močno vplivajo na krajino. Trasa obkroži naselje Podlubnik tik pod večnadstropnim stanovanjskim objektom — stolpnice, ki jih ni možno zaradi specifične lege ustrezno aktivno protihrupno varovati.

V naselju Podpulfra trasa ruši več objektov, da omogoči navezavo regionalne ceste za smer proti Škofji Loki in Po-

ljanski dolini. Varianta je prometno neugodna za ves promet v Poljansko dolino in iz nje ter terja bistveno daljše prometne poti od obstoječe cestne mreže. Navezava mestne mreže na to varianto je neugodna.

Dolžina trase je 8.455 km. Sestoji pa iz odsekov: Lipica—Stari Dvor, Stari Dvor—Virmaše, Virmaše—Podlubnik, Podlubnik—Podpulfra in Podpulfra—Zminec.

V naslednji tabeli so prikazani rezultati vrednotenja variant z upoštevanjem teže (vrednosti, pomembnosti) ciljev. Čim višje je število točk, tem večja je kvaliteta predlaganega omrežja.

Varianta	Teža	1	2	3	4	5	6	7	8
3	točke	100	100	79	—	81	42	94	—
	teža	2400	1400	948	—	810	630	658	—
3a	točke	98	97	74	—	83	37	97	—
	teža	2352	1358	888	—	830	555	679	—
8	točke	99	97	87	80	100	50	70	70
	teža	2376	1358	1044	800	1000	750	630	560
8a	točke	95	99	84	—	64	44	100	30
	teža	2208	1386	1008	—	640	660	700	240
10	točke	92	94	100	30	173	100	93	100
	teža	2208	1316	1200	300	730	1500	651	800

Sistem 3 in podvarianta 3a predstavlja pretok celotnega prometnega toka iz vseh smeri skozi samo mesto ter zavzema po vrednotenju potrebnih investicijskih sredstev 2. in 3. mesto, vendar po kvaliteti na osnovi izbranih kriterijev zavzema šele predzadnje in zadnje mesto.

Sistem 8 je glede na uporabljene kriterije na drugem mestu. V urbanističnem smislu predstavlja možno rešitev. Z vidika naravovarstvenih in spomeniškovarstvenih aspektov delno očuva integriteto zgodovinskega jedra mesta Škofja Loka. Hkrati pa predstavlja hud poseg v območje Hribca in Puštala sploh, kar varianto v predloženi trasi dela težko sprejemljivo.

Podvarianta 8a naravovarstvenih in spomeniškovarstvenih kvalitet ne očuva v taki meri, kot varianta 8, saj s svojo traso preseka celovitost zgodovinskega mestnega jedra, zelo intenzivno posega v spremembo ambienta kot celote, vendar je glede investicijskih stroškov najcenejša.

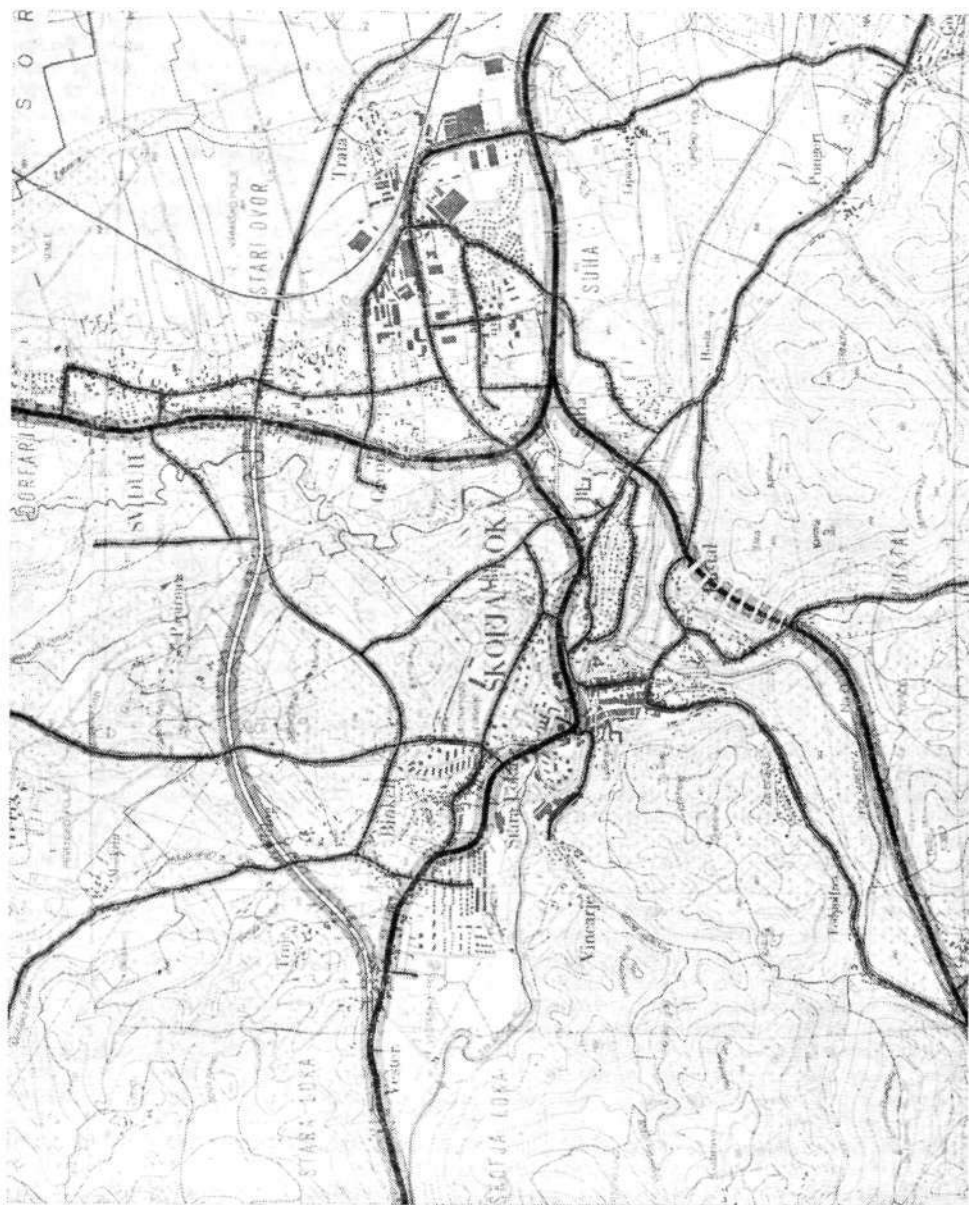
Sistem 10 je po izbranih kriterijih najbolj kvaliteten, vendar pa za mesto Škofja Loka pomeni tipično obvoznico, ki predstavlja le delno integracijo s celotnim mestnim sistemom.

Med razgrnitvijo in javno razpravo je bilo strokovno gradivo razgrnjeno v sejni dvorani občinske skupščine in v prostorih krajevne skupnosti Škofja Loka, v vseh krajevnih skupnostih pa so bile organizirane javne razprave s strokovno razlago vsega razpoložljivega gradiva.

Še pred pričetkom javnih razprav je bila vrsta sestankov, da na njih ocenijo, ali predloženi dokument predstavlja realizacijo sklepa občinske skupščine glede priprave dokumentov za javno razpravo. Na te sestanke so bili vabljeni predstavniki in člani družbenopolitičnih organizacij, javni delavci, republiški upravni organi in strokovne organizacije.

Med javno razpravo je bil v začetku aprila 1980 sklican tudi skupni strokovni posvet članov Slovenskega konservatorskega društva, Zveze urbanistov Slovenije, Slovenskega umetnostnozgodovinskega društva in Društva arhitektov Ljubljana (gl. str.). Ze v aprilu 1979 pa je v posebni resoluciji svoja stališča izrekel občni zbor Muzejskega društva v Škofji Loki (gl. Loški razgledi 26, 1979, str. 285—286).

Javne razprave so pokazale in potrdile, da predstavlja najoptimalnejši po-



Varianta 8 s podaljšanim predorom pod Hribcem in selško obvoznico

tek trase varianta 8 s podaljšanim predorom. Poteka od Suhe v bližini Elektro Kranj proti Hartmanu (Spanu), prečka Sušico, gre zahodno od čistilne naprave, prečka Soro, gre proti pobočju Stena in vanj v bližini obrtniške delavnice, po

predoru med Hribcem in pobočjem Stena, iz predora pride na Dobravi, poteka naprej pod Zovščami, v Zmincu v bližini sedanjega mostu pa se priključi na novo cesto.

Njene prednosti so:

- je tipična obvoznica, ki bi jo financirali Republiška skupnost za ceste in ISE za potrebe tranzitnega prometa in RUŽV,
- mesto se v tej smeri ne bo širilo in ga trasa logično zaključuje,
- zaradi relativne bližine mesta letemu omogoča navezavo na obstoječe in bodoče cestno omrežje,
- ne prizadene historičnega jedra,
- omogoča protihrupno varovanje,
- ne kvari vizualne podobe mesta, a hkrati omogoča lep pogled na vse mestne segmente,
- na delo hitečim Poljancem omogoča najkrajšo pot v industrijsko cono,
- tranzitnemu prometu omogoča najkrajšo pot,
- omogoča prosto izbiro trase selške obvoznice,
- je še vedno finančno sprejemljiva.

Kot rezultat javne razprave je občinska skupščina na seji 21. 5. 1980 z odlokom sprejela spremembe in dopolnitve urbanističnega načrta mesta Škofje Loke — načrt cestno prometnega omrežja, in sicer sistem 8 s podaljšanim predorom.

Tako je določen koridor trase ceste mimo Škofje Loke v približni dolžini 5 km. Potrebno je še dokončati dogovore z investitorji o tehnični izvedbi in narediti finančno konstrukcijo.

Za ostali del ceste od Zminca do rudnika, kar predstavlja približno 16,5 km, je trasa že določena, sredstva so zagotovljena, dela pa normalno potekajo, tako da je zemljišče za celotno traso v glavnem že pridobljeno in to sporazumno. Sklenjenih je bilo preko 200 sporazumov s prizadetimi lastniki. Odsek od Zminca do Gabrka je že zgrajen, na odseku od Gabrka do Visokega izvajajo zemeljska dela, gradnja pa bo zaključena v prvih letih naslednjega srednjeročnega obdobja, v katerega vstopamo.