

Moj pogled na življenje na Lontrgu v času pred obvoznico in po njej v 10 000 znakih

Letos praznujem 30-letnico življenja na Spodnjem trgu. V hiši, kjer se je rodil moj tast. To je več kot polovico mojega življenja, pa je kljub temu manj kot 42 let. Motorni promet odriava življenje z javnih površin sodobnih mest šele dobrih 50 let. Odvisno od velikosti mesta so se ta postopoma spreminjala v mrežo prometnic. Javne mestne površine so zavzeli avtomobili ter trge, igrišča in parke spremenili v parkirišča. Povsod po svetu so že ugotovili, da je treba motorni promet regulirati, ne pa dopuščati. Mesto je narejeno po meri človeka, namenjeno je življenju, javne mestne površine pa so prostori za srečevanja.

Škofja Loka je načrtno grajeno srednjeveško mesto znotraj obzidja, v objemu dveh rek

Mesto je točka, je kraj, je prostor hiš, trgov, ulic in ljudi. Mesto ni premica. Kdor se v mestu ni nameraval ustaviti, ga je obšel. Vendar so se ustavljali, ker je bila ponudba privlačna: kosilo na poti, prenočišče, obrtnik, umetnik, trgovina, prijatelji, srečevanje, druženje ...

Začasna prometna ureditev je trajala 42 let

Škofja Loka je bila mesto samo še na Mestnem trgu, del srednjeveškega mesta je povozil motorni promet. Kljub temu je v vseh teh desetletjih Mestni trg samo životaril, nikoli ni zares oživel. Mogoče je kriva slaba karma, verjetno tudi delitev mesta na dva dela. Srednjeveško mesto je celota znotraj obzidja. Mesto je organizem, ki se skozi čas razvija v skladu s svojim značajem, lego in prebivalci. Hiše obkrožajo trge, ulice jih povezujejo, poti se prepletajo. Takega mesta ni mogoče kar razdeliti na dva dela, ampak je treba vse urejati celostno, v skladu z njegovo identiteto.

Medtem ko smo čakali na obvoznico, smo živeli in poskušali ohraniti življenje na Lontrgu.



Promet po regionalni cesti skozi staro mestno jedro. Lontrg, 8. 6. 2013. (vir: osebni arhiv)

Občina je svetilke za javno razsvetljavo namestila samo na Mestnem trgu. Na Lontrgu imamo podobne, ker so se sosedje organizirali in dobili nekaj denarja tudi od sponzorjev. Svetilke so naročili v Kropi in jih sami pritrdili na hiše.

Novoletno okrasitev so občinske službe veliko decembrov izvedle samo na Mestnem trgu. Lontržani so sami poskrbeli za izdelavo novoletnih lučk, ki so povezovale hiše na obeh straneh regionalne ceste in v prednovoletnem času Lontrg sami okrasili. V letih, ko je bil Mestni trg na silvestrski večer prazen in zapuščen, smo na Lontrgu imeli skromno silvestrovanje.

Motorni promet je naraščal, tako po gostoti kot teži tovornih vozil. Če bi se lahko kar odpeljali stran ... Žal so naše hiše in trg nepremična kulturna dediščina v varovalnem pasu regionalne ceste. Ta pas po zakonodaji varuje regionalno cesto pred nami, promet regionalne ceste povzroča škodo na hišah, ki pa je, zaradi regionalke pred hišnim pragom, ne moremo niti sanirati. Popravljali smo samo najnujnejše, ker smo bili desetletja »tik pred izvedbo obvoznice«.

Prebivalci Spodnjega trga smo bili več kot 40 let ujetniki neuresničenih obljub.

Vsake toliko časa so nam sicer povedali, da obvoznica bo. Precej časa je bil med dvema hišama čez cesto razpet transparent z napisom **OBVOZNICA?**

V letu 2009 je bil postavljen terminski plan za dokončanje obvoznice leta 2013. Prvič smo se na prehodih za pešce zbrali v marcu 2010. Leta 2013 se je

zdelo, da bomo dobili le zapuščeno gradbišče. Naraščajoče obremenitve motornega prometa pa že **40 let začasno po Spodnjem trgu**, po strmini Grabna in skozi ožine Poljanske ceste. Na hiše smo izobesili zelene zastave in tiho sporočali, da je dovolj. Letos (letos je mišljeno leto 2013 - leto zelenih zastav) mineva 40 let od prometne ureditve, ki je začasno preusmerila ves promet preko Spodnjega trga. 40 let je dolga doba v našem življenju in ogromno časa za strokovno in kakovostno rešitev problemov.

Ker regionalni promet že zelo dolgo škodljivo vpliva na naše zdravje, na naše hiše in kakovost življenja na naši nevarni ulici, smo dali izdelati **zastavo**. Na njej piše 40 let, naštetih pa so najbolj škodljivi delci, ki jih Agencija za okolje meri pri določanju kakovosti zraka (NO₂, SO₂, O₃, CO, zloglasna delca PM10 in PM2.5), in presežena mejna vrednost hrupa, ki je zakonsko določena za naše okolje. Spodaj sta drug ob drugem simbola žalostnega obraza: prebivalec in hiša na Spodnjem trgu.



Zastava Lontržanov.

Promet 40 let – ogroža naše ZDRAVJE – uničuje naše HIŠE naš TRG ugaša (ekonomsko, poslovno, turistično, kulturno, družabno ...)

Mediji so razumeli sporočilo. Razširili so zgodbo o nerazumni zakonodaji, ki na podlagi pritožbe neizbranega izvajalca v resnici onemogoča izvedbo projekta. Če obvoznica ne bi bila dokončana v dogovorjenem roku, bi izgubili 21,7 milijonov evrov iz Evropskega sklada za regionalni razvoj.

V novembru je občinski svetnik Tomaž Paulus pozval k pisanju odprtih pisem. Odzvali so se: občinski svetnik Tomaž Paulus, Občinski odbor SLS Škofja Loka, Območna obrtno-podjetniška zbornica Škofja Loka, Gasilsko poveljstvo Občine Škofja Loka, Razvojna agencija Sora, Zdravstveni dom Škofja Loka, Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije, Občinski svet Občine Škofja Loka z županom mag. Ješetom in Ines Košenina, s podporo podobno mislečih. Del mojega teksta govori o trgu.

Trg

Promet je Spodnji **trg** že davno spremenil v ulico in iz nje v nevarno prometno cesto. **Trg** v mestu pomeni zunanji prostor hiš in prostor srečevanja prebivalcev na vsakdanjih poteh in v prostem času. Ker ni življenja na trgu, ker je prostor nevaren in neprijazen pešcem, so v zadnjih letih postopoma zaprli vrata številni lokali v pritličju hiš. Z zapiranjem lokalov in praznimi pritličji se spreminja genska zasnova mesta. Škofja Loka je nastala v času, ko so bila srednjeveška mesta že skrbno načrtovana. Hiše so razporejene ob trgih in ulicah, v pritličju imajo meščani gospodarsko-poslovno dejavnost, v nadstropju bivajo, na trgih se srečujejo in družijo. Naše hiše s svojimi fasadami oblikujejo trg, prijetne odprte javne površine, ki jih zdaj obvladuje promet.

V mestna jedra nikakor ne sodijo prometnice, ki so namenjene tranzitnemu prometu. Promet ogroža naše zdravje, povzroča škodo na naših hišah, onemogoča sanacijo in vzdrževanje hiš, ustvarja neprimerno bivalno okolje, uničuje življenje mesta: gospodarsko, družabno, kulturno in turistično. Izkazalo se je, da mestna središča promet uničuje, da ni možno načrtovati dovolj širokih prometnic in dovolj parkirišč, ampak je treba promet urejati na drugačen način.

Javne mestne površine je treba vrniti pešcem, ustvariti prijeten prostor za prebivalce in obiskovalce. Revitalizacija mestnih jeder pomeni ponovno oživitve trgov in ulic z ljudmi, ki se tukaj srečujejo, zadržujejo in se ponovno vračajo, ker je prostor prijeten in zato privlačen.

Prijetno okolje privablja ljudi in omogoča delovanje lokalov, ko se pritličja hiš lahko ponovno odprejo v javni prostor.

Gradnja obvoznice se ni nadaljevala, zapletalo se je še naprej, zato smo iz hiš stopili na trg in hodili čez prehode za pešce.

Prvič v sredo, **27. 11. 2013, ob 14. uri**. Po desetletjih smo za pol ure ustavili promet in oživili javne površine mesta; številčno nas je bilo za eno dobro obiskano prireditev. Prebivalci Spodnjega trga, Puštala, Poljanske ceste in Ločani, pridružila se nam je skupina podjetnikov iz Poljanske doline. Protestne prehode čez cesto smo bili pripravljani ponavljati do sklenitve pogodbe o nadaljevanju gradnje, ki bo obvoznico dokončala v predpisanem roku. Mediji so vztrajali z nami. Direkcija RS za ceste z direktorjem Gregorjem Fickom se je trudila z zapletenimi zakonitimi postopki in poskušala ujeti skrajne roke.

Na javnih površinah mesta smo se družili tudi v torek, 3. 12. 2013, ob 14.00 in ponovno ob 16.00, v petek, 6. 12. 2013, ob 13.00 in še ob 15.00, ker smo tukaj doma in lahko kadarkoli pridemo iz hiš. V četrtek, 12. 12. 2013, ob 15.00, in še sedmič, v sredo, 18. 12. 2013, ob 15.00, ko so na Direkciji za ceste v skladu z zakonom končno lahko zavrnilo pritožbe in nadaljevali s postopki za izgradnjo poljanske obvoznice. Poveselili smo se kar takoj in še zunaj nazdravili.

Končno!

Po dveh letih smo oktobra 2015 dočakali otvoritev poljanske obvoznice.

Zavedala sem se, da je to šele prvi korak, vendar sem hotela videti več:

»Veselim se časa, ko znova postanemo trg ... to bo šele takrat, ko bodo obiskovalci po prireditvi z Loškega odra brezskrbno stopili v prostor in se ne bodo več »drenjali« po koritu ob hišah, ampak bodo sproščeno izmenjali vtise na prostoru med hišami.

To bo takrat, ko bodo hiše dobile nazaj svoj prostor pred hišami za srečevanje, druženje, stojnico z izdelki ... šele takrat bodo hiše odprle vrata in povabile v vežo. Pritličja hiš se bodo povezala z javnim prostorom mesta, trg bo zaživel, postal bo prostor srečevanja in življenja po meri človeka.

Avtomobili se bodo umaknili na določeno površino v sredini, vozniki bodo kulturno upoštevali prometna pravila in se zavedali, da so le gostje na poti – pot bo namenjena povezovanju, ne več tranzitu.

Prebivalci bomo sproščeno odprli do zdaj tesno zaprta vrata in se vrnili na javne površine. Ponovno se bomo naučili uporabljati prostor pred hišami, nekateri šele prvič, ker so bili rojeni po letu 1973.

Do takrat nas čaka še veliko dela in upanje, da se bo dalo delati skupaj s strokovnimi službami Občine Škofja Loka.«



Življenje na javnih površinah mesta, na trgu – Historial, 8. 6. 2016. (foto: Vesna Križnar)

Pričakovanja prebivalcev so bila velika, ker smo 42 let poslušali obljube, kako bo Spodnji trg zaživel po odprtju obvoznice. Tistih nekaj kilometrov obvoznice je vzelo preveč denarja, preveč prostora skozi Suho, Puštal, Bodovlje ... preveč vsega, da bi lahko ostala samo izbira. Predolgo smo jo čakali. Če se kakovost življenja na Spodnjem trgu, Poljanski cesti, v starem mestnem jedru in v Škofji Loki ne izboljša, je bilo vse zaman.

Presenečeni smo bili, ker se prometni režim ni spremenil takoj – tisti trenutek, ko je stekel promet po obvoznici. Tako velika sprememba je neprecenljiva priložnost za umirjanje in zmanjševanje motornega prometa skozi mesto. Takrat je najbolj primeren čas za omejitve hitrosti, jasno postavljene usmerjevalne table, kontrolo nad prometom, jasna obvestila, opozorila in sankcije. Edinstvena priložnost je bila zamujena, sprenevedanje pristojnih je bilo popolno.

V nekaj dneh smo prebivalci ugotovili, kdo je še vedno najmočnejši in najbolj agresiven.

Po nekaj dneh zatišja se je motorni promet vrnil v znatnem številu. Prehitri vozniki so zamenjali kolone vozil in prometne zastoje. Najhitrejša bližnjica skozi mesto, medtem ko se po regionalci od Loke do Kranja vozimo 50 km/h.

Presenečene so bile občinske službe: kot da se je obvoznica zgodila čez noč, kot da res niso pričakovali, da bo kdaj res dokončana. Nikjer oživitvenih načrtov, vizije, programov, vsebin, prenove za celotno mesto in še posebej za njegov povozni del.

Razočaranje in odškodnine kot posledica



Hiša in avtobus, 25. 3. 2016. (vir: osebni arhiv)

Bistvo je v dragocenosti tega prostora. Odškodnine so le posledica – do tega je pripeljalo dolgotrajno nemarno ravnanje s tem prostorom in prebivalci. Odškodnine so v najboljšem primeru priznane največ za zadnja 3 leta, ne za 42 let. Posledica vprašanj brez odgovorov je zbiranje članov **Civilne iniciative za kvaliteto življenja na Spodnjem trgu in Poljanski cesti**. Njen namen je vzpostaviti dialog s pristojnimi občinskimi službami, da se končno začne odpravljati škoda, ki jo je mestu povzročila dolgotrajna prekomerna prometna obremenitev. Po izgradnji obvoznice so dani pogoji za oživitev mesta. Prostor je treba urediti. V prijetnem okolju se ljudje zadržujejo, srečujejo in ponovno vračajo. Vse to omogoča delovanje lokalov, ponudba loka-



Trg samo za en dan – Historial, 18. 6. 2016. (foto: Vesna Križnar)

lov povabi ljudi, prostor zaživi. Prebivalce je treba vzpodbujati, da popravijo škodo na hišah in uredijo fasade, ob tem pa nuditi strokovno podporo za pravilne posege na kulturni dediščini, priskrbeti namenska nepovratna sredstva in ugodna posojila. Osnova za kakovost življenja je oživitveni načrt, ki k sodelovanju povabi vse deležnike v prostoru.

Hočemo povezati mesto v celoto, zato je bil na našo pobudo Historial 2016 prvič tudi na Lontrgu. Uspeli smo se dogovoriti z županom in organizatorjem Razvojno agencijo Sora – Turizem in aktivno sodelovali v pripravah in dogajanju. Za uspešno oživitev prostora pa je treba najprej oziroma takoj umiriti motorni promet v mestu in doseči:

- omejitev hitrosti lokalnega prometa na 30 km/h,
- prepoved tranzitnega tovornega prometa v celoti, dovoljena omejena dostava v ta prostor po najbližji poti do cilja in po najbližji poti ven,
- prepoved za avtobusni promet, kakršnega poznamo zdaj, in uvajanje okolju prijaznega javnega prometa manjših dimenzij, ki lahko povezuje staro mestno jedro z novejšimi naselji Škofje Loke in okolico.

Ker vzporedno z otvoritvijo obvoznice niso bile pripravljene spremembe v mestu, se je pokazalo, da bo treba nadoknaditi zamujeno. Občina je poskušala zagate reševati s prometno študijo. Na ta način se prostor ne obravnava celovito, ampak enostransko strokovno s stališča motornega prometa in prometne varnosti, na podlagi prometne študije.

Mestni prostor ni cesta, ampak je predvsem bivalno okolje.

Bivalno okolje v mestu tudi ni spalno naselje, ampak je mreža mesto tvornih dejavnosti. Mesta so nastala in obstala zaradi povezovanja, združevanja, prepletanja vseh življenjskih vsebin, potreb, ponudbe, izdelkov, znanja, kulture, umetnosti ...

Kulturna dediščina že sama po sebi določa trajnostni razvoj mesta. Uspešno ohranitev dediščine in oživitev starega mestnega jedra je možno doseči le s presečnim povezovanjem strokovnjakov različnih področij. Ob tem pa je prav tako k sodelovanju pomembno pritegniti vse deležnike v prostoru in načrtovati skupaj s prebivalci ... **ker je v prostoru vse povezano** ... in ker samo prebivalci hiš lahko odprejo vrata in povežejo pritličja hiš z javnim prostorom mesta.

Post scriptum!

Mogoče se zdi, da je gosto pozidana srednjeveška struktura malce utesnjena, da bi potrebovala še nekaj prostora za obzidjem za zelene površine, parke, igrišča, za dostop do mesta, ustrezen prostor za avtodome in urejena parkirišča. Očitno je kljub zagatam še vedno dovolj prostora za industrijski obrat, ki deluje v območju mesta. Klavnica se že desetletja upira selitvi v industrijsko cono in zadržuje dragocene površine mesta nasproti Kašče.