

VIADUKT PERAČICA IN PREDOR LJUBNO

V spomin na nekoč novo cesto (ok. 1965), danes pa le še del avtoceste skozi našo občino.

Na trasi gorenjske hitre ceste so na odseku Podtabor-Črnivec dela potekala od septembra 1963 do julija 1966. Nova cesta je rešila problem Peraškega klanca in številnih ovinkov v Gobovcah.

Vir: Utrinki iz prometne zgodovine (avtorica Helena Velikanje; Gorenjska 1900-2000).

Nova cesta / Preložitev državne ceste med Črničcem in Podvinom. Glavna uprava za ceste LRS (tehnična sekcija) je pred tedni začela graditi novo cestišče med km 852 in 853, med Črničcem in Podvinom, ki bo nadomestila staro cesto na tem odseku, ki je zelo strma in ima na tem strmecu hud ovinek.

Dela na tem odseku zelo naglo napredujejo. Dva buldožerja sta preorala mali hrib in prepeljala odvišno zemljo v kotlino, ki jo bosta izravnala tako, da bo cesta tekla v ravni črti in bo imela komaj opazno strmino. Pri teh delih je zaposlenih večje število delavcev, med njimi tudi 25 vajencev enoletne cestarske šole iz vseh cestnih uprav.

Ta strmi cestni ovinek, na katerem je bilo v teku dolgih desetletij nešteto nesreč – bi lahko izravnali pred 15 leti, ko so potegnili moderno in asfaltirano cesto mimo podvina in Lesc na Bled. Kar se ni moglo storiti takrat, ko je bila brezposelnost delavstva največja, se je naredilo sedaj, ko se dela in gradi na vseh koncih in krajih.

Vir: Glas Gorenjske, 28. 8. 1954

Cesta skozi predor in čez most. Pričetek gradnje bodoče gorenjske magistrale. Ljubno v teh dneh postaja veliko gradbišče. Takoj za vasjo, kakih 300 metrov za zadnjimi hišami, so v letošnji pomladi začeli postavljati barake za delavce, buldožerji so začeli riti po ilovici, za katero pravijo Ljubenci, da jo ni boljše, bolj kvalitetne za opeko in razne druge lončarske izdelka daleč naokoli. Preko ljubenskega polja, skozi Ljubenski hrib in nato čez sotesko na Breško polico bo potekala bodoča gorenjska magistrala, ki se bo pri Podtaboru odcepila on nove ceste Ljubelj-Naklo. Cesta se bo s tem, ko bo potekala na tem mestu, izognila vsem klancem in ovinkom, ki na sedanji cesti močno ovirajo naraščajoči domači in tuji avtomobilski promet.

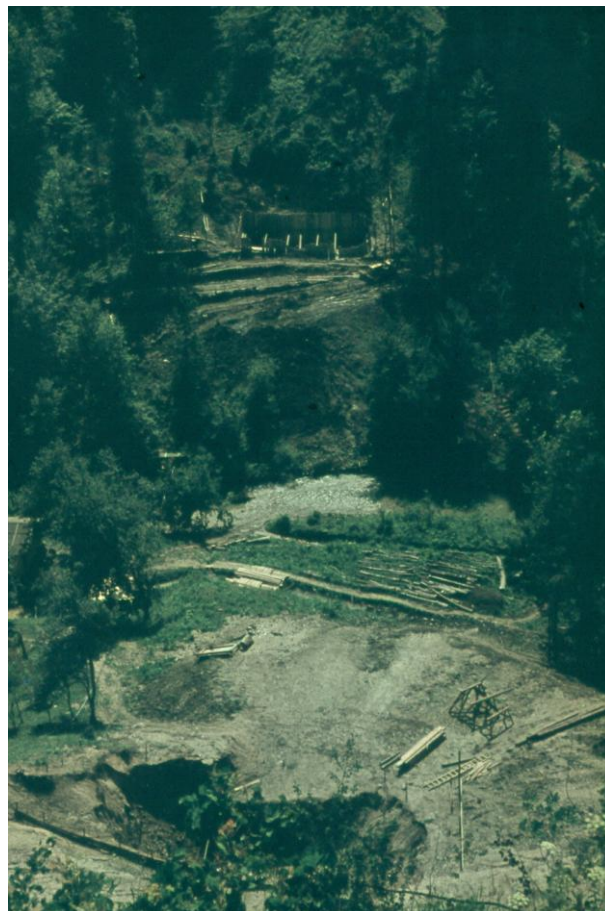
Pri vodji gradbišča v Ljubnem smo zvedeli, da bodo letos gradili le nekaj ključnih in najbolj zahtevnih ter največjih objektov te ceste, ki so se skoncentrirali prav v okolici te vasi. Predvsem bosta to predor skozi Ljubenski hrib, ki bo brez vhodov na obeh straneh dolg 216 metrov, in most iz tega predora na brezjansko stran, ki bo dolg 258 metrov in bo potekal 72 metrov visoko nad najnižjo točko soteske pod njim. To bo mogočen objekt, razen znanega mostu pri Zadru na jadranski magistrali menda najdaljši most v Jugoslaviji.

S čeladami v predor. Predor skozi Ljubenski hrib so že pričeli kopati. Obiskali smo delovodjo Marka Vučetića, ki je strokovnjak za take gradnje, saj je že devetnajst let delovodja, od tega deset let pri podjetju Slovenija ceste Ljubljana, ki gradi ta predor. Pravi, da je to delo sicer težko in nevarno, toda treba je biti pazljiv, potem pa do nesreče skoraj ne more priti.

Poprosili smo ga, če si 40 metrov predora, kolikor so ga od 11. marca, ko so z deli pričeli, že zgradili, lahko ogledamo. »Lahko, fantje!« je rekel, »tada brez čelad na glavi in po pravilih nihče ne sme notri.« Potem nam je razkazal, kako delo v predoru poteka. Povedal je, da delajo v treh izmenah; v vsaki izmeni je pet ljudi: dva minerja in trije delavci. Ves predor bo potekal skozi sivico, ki je razmeroma trdna in kompaktna, dokler je suha in sprijena, na zraku in vlagi pa sprhni in postane mastna. Predor bo širok 11,20 m, visok pa 6,30 m. Delajo ga tako, da najprej izkopljejo spodnji rov, potem pa ga razširijo v višino. Po kakih 20 m prično izkopani del širiti in betonirati. Marko Vučetić pravi, da ga bodo izkopali približno v treh mesecih, če bodo kopali z obeh strani. Meni pa, da oba objekta – predor in most – letos ne bosta končana.

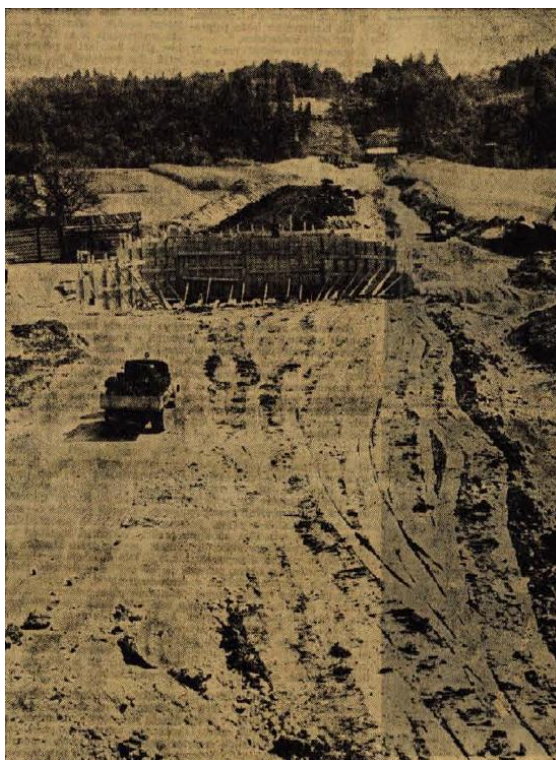
Mostove gradi podjetje Gradis iz Ljubljane v sodelovanju z Metalko Maribor (jekleni del), predor, useke in oporne zidove pa podjetje Slovenija ceste.

Vir: Glas, 28. 3. 1964



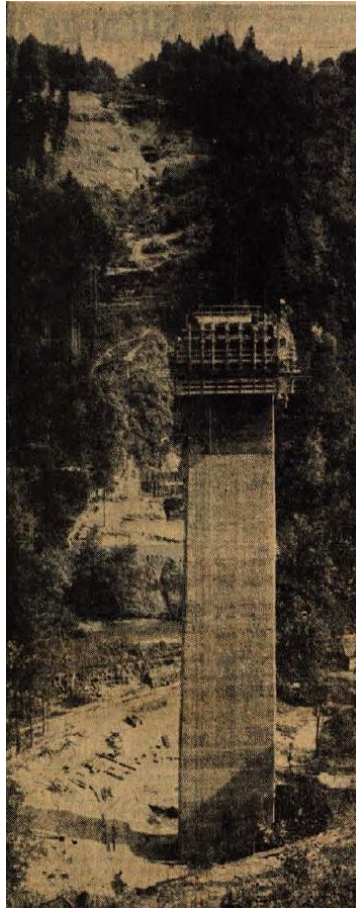
Kopanje temeljev za stebre viadukta Peračica, 1964

Vir: arhiv Branislav Šmitek



Dela za novo gorenjsko magistralo, ki se bo pri Podtaboru odcepila od ljubeljske ceste, hitro napredujejo. Na sliki del trase od Ljubnega proti Črivicu. / Foto: Franc Perdan.

Vir: Glas, 12. 9. 1964

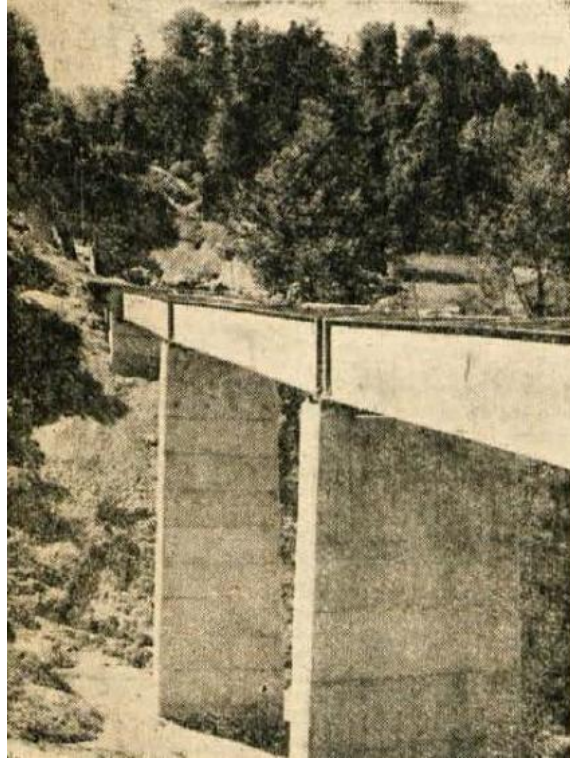


Gradnja viadukta pri Ljubnem, enega izmed največjih objektov gorenjske magistrale.
Vir: Glas, 19. 9. 1964



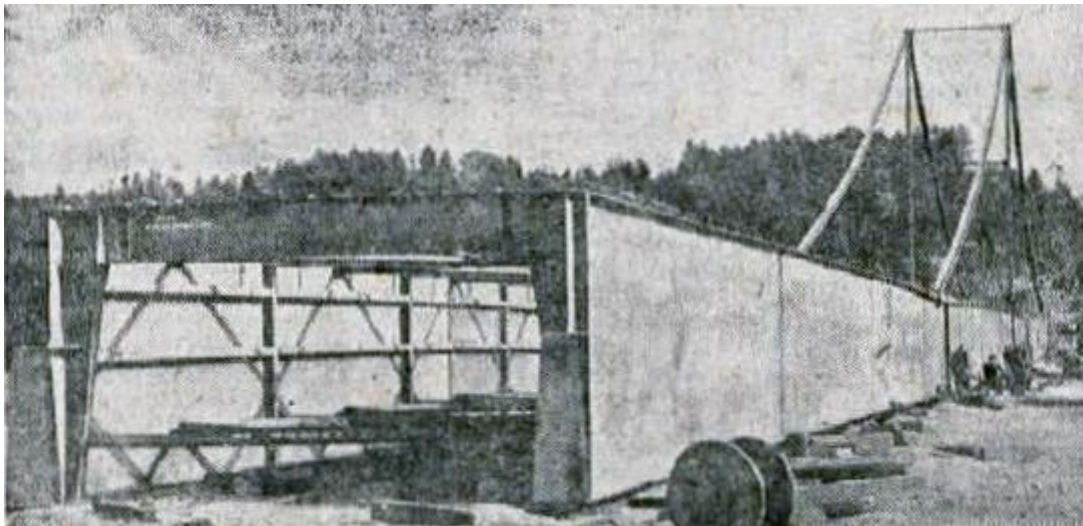
Nova gorenjska avtocesta z velikimi objekti vzbuja pozornost in obeta, da bo to res dostojni podaljšek avtoceste in udobna prometna zveza naših turističnih in industrijskih krajev z ostalo deželo in s sosednjimi državami. Ti stebri se dvigajo skoraj 100 metrov v zrak, kjer bodo drvela vozila z neomejeno hitrostjo. (Posnetek pri Ljubnem).

Vir: Glas, 5. 12. 1964



Najzanimivejši del naše avtomobilske ceste preko Gorenjske bo vsekakor med Bistrico in Brezjem. Tu je v delu več viaduktov in predor skozi hrib pri Ljubnem. Na sliki most pred predorom.

Vir: Glas, 22. 5. 1965



Že letos bo dograjen prvi odsek ceste. Obeti, da bo nova avtomobilska cesta Naklo-Podvin kmalu gotova, so vse prepričljivejši. Metalna iz Maribora, kot predvideno »ozko grlo« ima v glavnem na mestu že vse železne konstrukcije predvidenih mostov. Gornji posnetek kaže enote, tu zvarjeno železno konstrukcijo dolgo 172 m v teži 250 ton, ki jo te dni v enotnem kosu pomikajo na most čez Lešnico.

Vir: Glas, 30. 10. 1965



Most Peračica na novi gorenjski magistrali še ni dograjen, ostala dva, most Lešnica (na sliki) in Ljubno, pa sta že gotova.

Vir: Glas, 11. 12. 1965

Najdaljši most v Sloveniji / Na novi cesti med Naklom in Podvinom. Na novi gorenjski magistrali, na odcepu med Naklom in Podvinom, bodo trije mostovi, ki bodo skupaj z ljubeljskim predorom omogočili, da bo imela moderna cesta kljub zelo razgibanemu zemljišču le neznamenit vzpon. Zahteven idejni projekt je za vse tri mostove izdelal Institut za metalne konstrukcije v Ljubljani, jeklene nosilne konstrukcije preko votlih železobetonskih stebrov pa so za vse tri mostove naredili v Metalni Maribor.

Dela ne bodo končana do svetovnega hokejskega prvenstva, vse tako kaže. Montiranje jeklene konstrukcije ni lahko delo, počasi gre.

Most čez Peračico bo najdaljši od vseh treh mostov in najdaljši most v Sloveniji sploh, saj bo dolg 377 metrov. Trdijo, da je premostitev te široke in globoke doline (največja globina je 80 metrov) najekonomičnejša z jekleno konstrukcijo, ki bo ležala na 6 vmesnih stebrih. Medsebojna oddaljenost med nosilnimi stebri znaša na zahodni strani, kjer je dolina najgloblja 72,5 m in največ celo 101,25 m. Elementi konstrukcije mostu so bili zvarjeni v delavnici, pri montaži pa jih med seboj povežejo s posebnimi prednapetimi vijaki visoke trdnosti. Takšni vijaki bodo pri nas v mostni konstrukciji tokrat prvič uporabljeni in bodo v veliki meri poenostavili montažo. Za vse jeklene konstrukcije mostu Peračica bodo porabili 125 ton jekla, ki ga je v celoti izdelala jeseniška Železarna.

Krajša sta mostova Ljubno in Lešnica; prvi je dolg 307, drugi pa 188 metrov. Dela na teh mostovih so v glavnem že končana. / -a

Vir: Glas, 11. 12. 1965

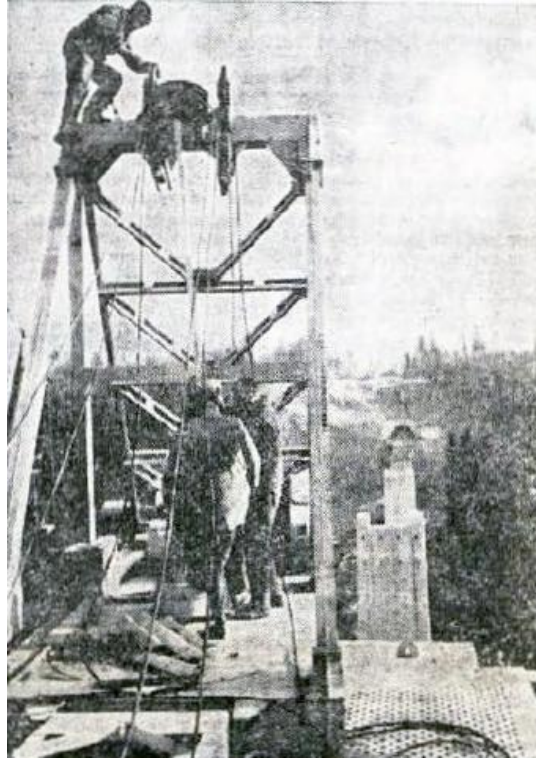


Gradnja viadukta Peračica, 1966
Vir: foto in arhiv Drago Papler

Gradnja gorenjske ceste. Lansko leto so začeli graditi skozi Črnivec cesto. Najprej so začeli težki buldožerji odpraviti na desni in levo plodno zemljo in s tem pripravljali pot novi cesti. Prejšnjo jesen so gradbena dela prenehala zaradi pomanjkanja finančnih sredstev in neugodnega vremena. Letošnjo pomlad so dela nadaljevali. S tovornimi avtomobili so dovažali gramoz za nasip. Z gradbenimi stroji razgrinjajo gramoz in utrujejo cestišče. Po enakomerno nasutem in dobro utrjenem nasipu so položili izredno debelo plast asfalta. Ob podvozu za našo hišo je velika ponikvalnica za vodo. Iz vasi Ljubno bo cesta speljana skozi predor, čez tri mostove in tri podvoze. Glavna gradbena dela potekajo v Kranju. Prvi kos asfaltne plasti je bil položen skozi našo vas. To je dalo veliko dela! Cesta bo široka 12 m. Sredina 7.5 m široko cestišče, bo za prevoz osebnih in tovornih vozil, stranski pasovi po 2,25 m pa so namenjeni za odmor med vožnjo. Predor je dolg 230 m. Iz predora proti vasi Črnivec bo zgrajen nad globoko dolino Peračice dolg železni most. Stal bo na visokih stebrih od betona. Najvišji je visok okrog 71 m, kar je približno 10 m več od ljubljanskega nebotičnika. Gradbeniki so obljubili, da bo cesta končana do 29. novembra.

Velikega mostu pa verjetno ne bo. Gradi ga »Metalna« iz Maribora, ki pa ni dobila materiala ob pravem času. Cesta bo imela velik pomen za razvoj turizma in avtomobilski promet. Povezala bo Gorenjsko z drugimi deli države. / Marinka Tonejc, Osnovna šola Antona T. Linhartaradovljica.

Vir: Glas, 13. 11. 1965 (rubrika Glas pionirjev)



Podjetje Metalna je samo izdelalo novo napravo »Derick«, ki so jo pričeli uporabljati za montažo mostu čez Peračico na gorenjski cesti. Do sedaj so »navlekli« že 127 m mostu, sedaj pa bodo ostalih 240 m montirali s previsno montažo. Iz »neuradnih virov« smo izvedeli, da most še ne go gotov pred začetkom avgusta.

Vir: Glas, 12. 1. 1966

Priključek v Ljubnem – da ali ne? Vprašanje (Ivan Langus, predsednik KS Ljubno): »Z novo cesto, ki se gradi na odseku Podbrezje-Črnivec bodo odpravljeni vsi najhujši gorenjski klanci in ovinki. Poteka čez ljubensko polje tik ob vasi. Kljub temu pa za krajevno skupnost Ljubno ni predviden priključek na to cesto in smo občani zelo prizadeti.

Ker je na cestni trasi čez ljubensko polje že zgrajen podvoz, upamo, da nam bodo pristojni organi zaradi opisane neugodne lege kraja dovolili začasni priključek, dokler ne bo gorenjska avtomobilska cesta popolnoma gotova (tudi od Ljubljane do Nakla). Cesta je kmetovalcem uničila dobršen del najboljšega polja, pri sami gradnji pa je vas Ljubno nosila veliko breme (ves tovorni promet je bil usmerjen skozi vas).

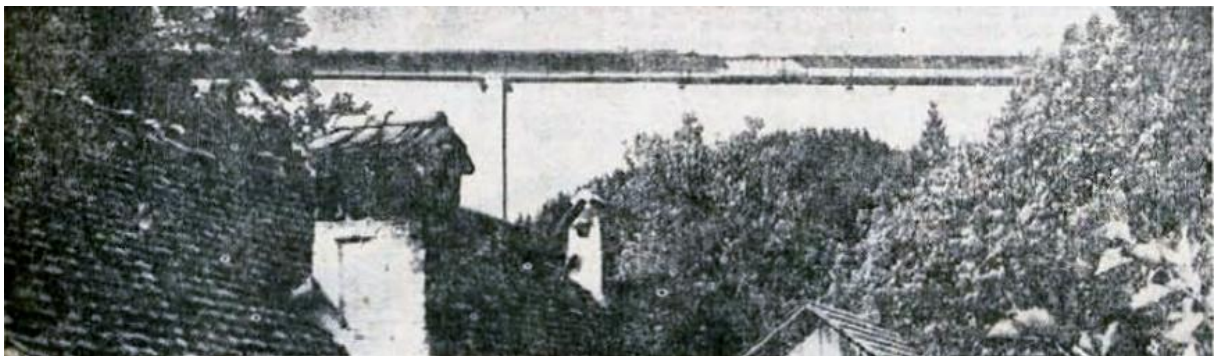
Odgovor: Zaradi odsotnosti direktorja Skupnosti cestnih podjetij SRS, ki je edini pooblaščen, da daje pojasnilo o gradnji nove avtomobilske ceste, bomo odgovor na to vprašanje objavili v prihodnji rubriki »5 vprašanj – 5 odgovorov«. / Priredila: Sojna Šolar.

Vir: Glas, 16. 4. 1966 (rubrika: 5 vprašanj – pet odgovorov)



Most čez Peračico pri Lancovem je zadnji trd oreh, da bi odprli novo avtomobilsko cesto od Bistrice do Podvina. Most je širok 10 in dolg 370 metrov in bo sposoben za najtežji promet. Do avgusta upajo da bodo vložili še manjkajoče železne konstrukcije v dolžini 100 metrov in odprli promet. Mnogi vozniki si tega zelo želijo.

Vir: Glas, 4. 6. 1966



Najdaljši most v Sloveniji, most čez Peračico pri Brezjah, je že skoraj narejen. V noči med torkom in sredo so delavci Metalne Maribor speli obe strani, premagali zadnji prresledek, dolg 4 m. Okroglo 32.000 prednapetih vijakov in 2000 zakovic drži približno 850 ton težko konstrukcijo visoko nad sotesko Peračice. Gorenjska magistrala od Podtabora do Črnavca bo – tako kaže – zdaj kmalu sprejela prve avtomobile. / Foto: Franc Perdan

Vir: Glas, 16. 7. 1966



Gorenjska cesta odprta. V soboto (6. avgusta) nekaj po 18. uri so izročili prometu novo gorenjsko cesto od Podtabora do Črničca. Že nekaj ur pred tem so se v okolici velikega mostu čez Peračico zbrali ljudje in čakali, kdaj bodo prvi avtomobili zapeljali čez novi most. Ob 18. uri in 12 minut se je zaslišala sirena modro-belega »1300« in promet na novi cesti je zaživel.

Vir: Glas, 10. 8. 1966



Računalniška obdelava: Kopirnica Sodja

Gorenjska magistrala z mostom čez Peračico je glavna turistična atrakcija na Gorenjskem, ki si jo iz dneva v dan hodijo ogledovat domači in tudi turisti. Parkirni

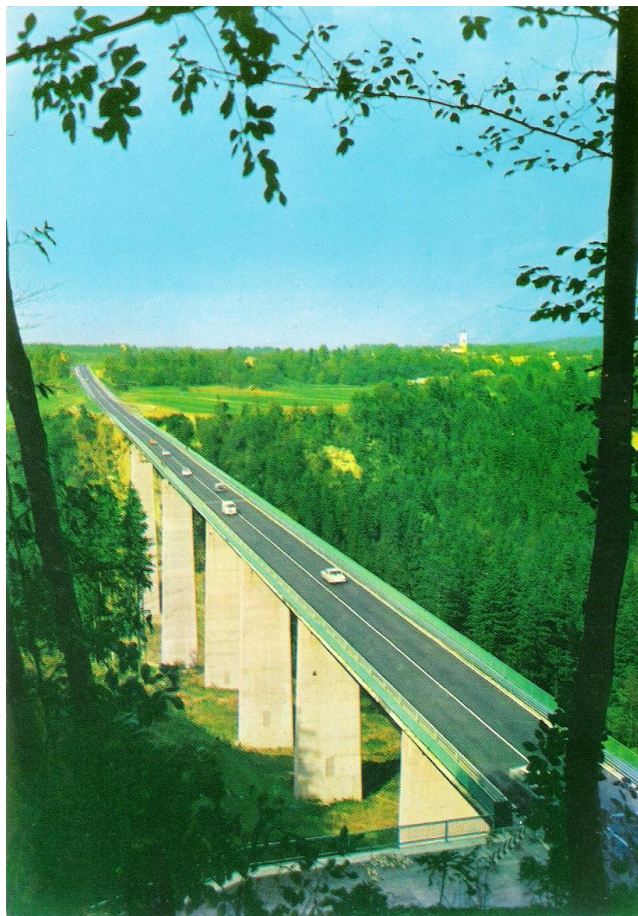
prostor pred mostom je vedno poln vozil z različnimi registracijami, ljudje pa gledajo v globino in se čudijo, kaj vse zmore sodobna tehnika. / Foto: Franc Perdan
Vir: Glas, 20. 8. 1966



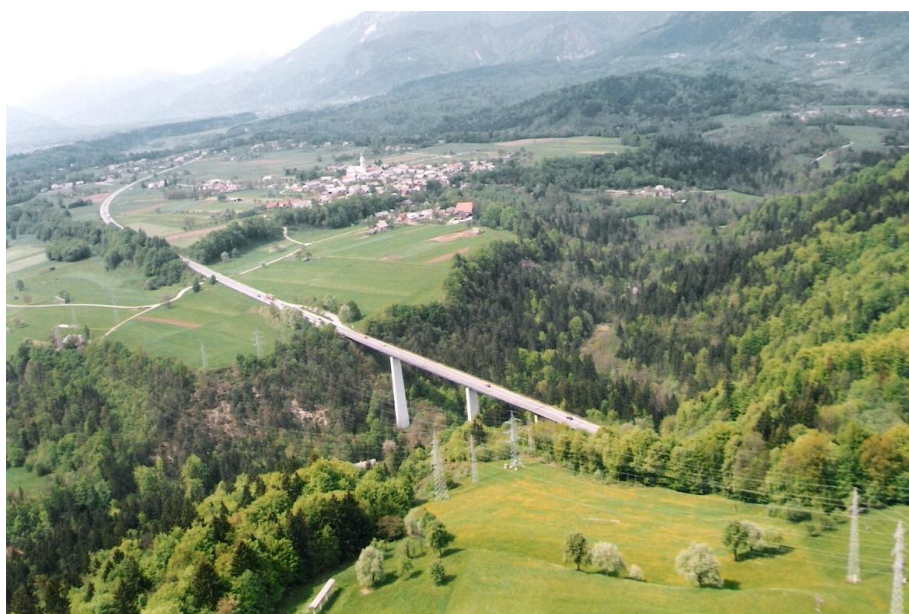
Miličnik pred predorom Ljubno, 1966
Vir: spletna stran zbiralci



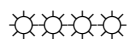
Viadukt Peračica, ok. 1965
Vir: Digitalni arhiv Radovljica



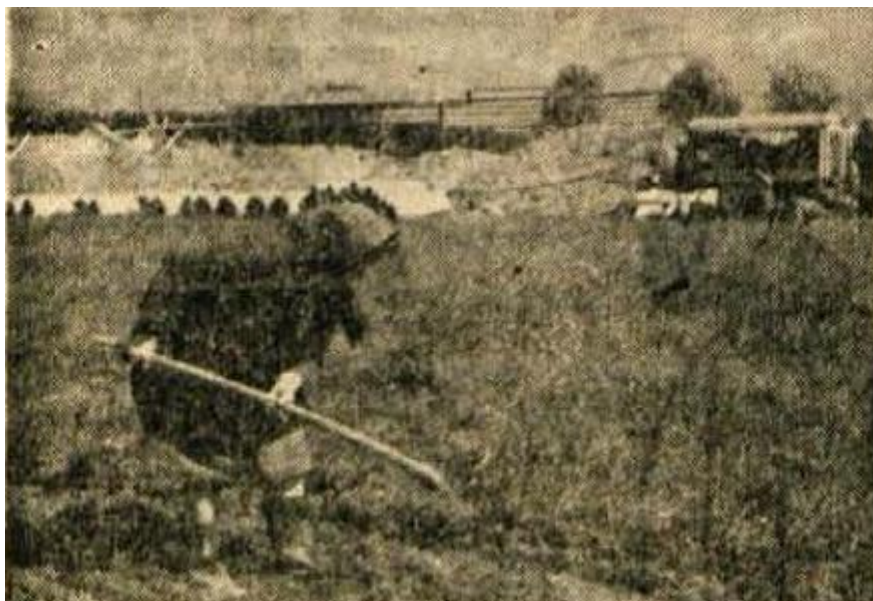
Viadukt Peračica, pred 1970
Vir: Digitalni arhiv Radovljica



Viadukt Peračica (na desni Brezje), 1996
Vir: foto Policija Radovljica

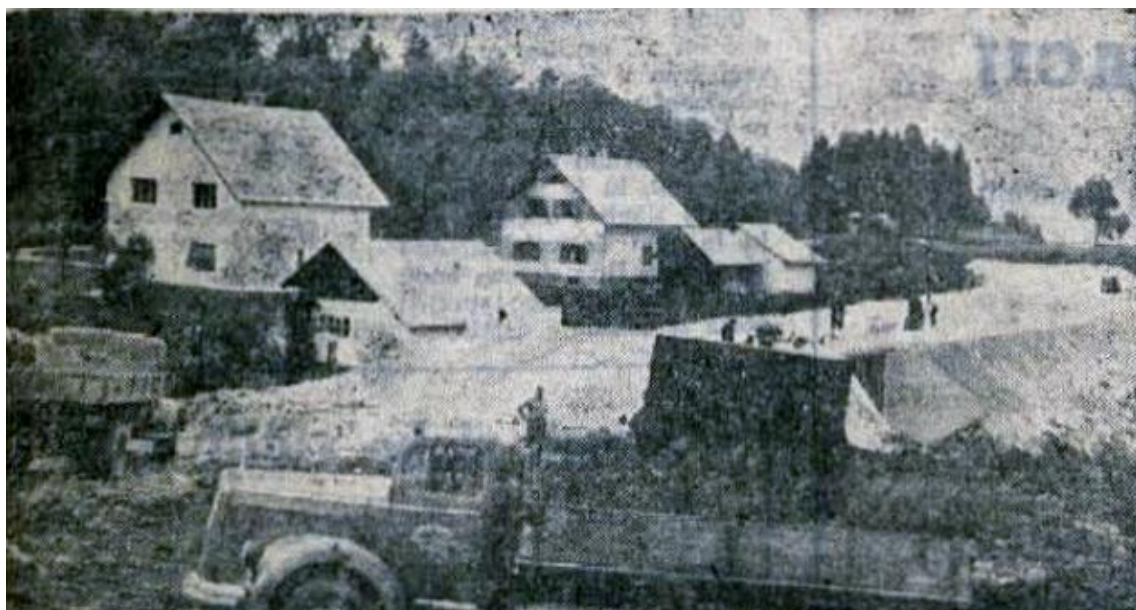


Cesta mimo Črnavca / Brezij



Gradbeni vrtinec nove avtomobilske ceste je zajel že brezjanska polja. Njive in kozolci se umikajo buldožerjem. Kmetovalcem so odplačali letošnji predvideni pridelek na izgubljenih površinah. Za dokončno odškodnino, oziroma odplačilo, pa še ne vedno. Zlasti puščajo v ozadju tiste lastnike, ki so izgubili zemljo zaradi podvozov in drugih stranskih objektov. Že na zadnjem zboru volivcev so občani zahtevali pogovor in pojasnilo o odplačevanju nastale škode. To je nujno, da se odstrani malodušje in negotovost prizadetih.

Vir: Glas, 15. 5. 1965



Kljub mnogim težavam in omejitvam širokih investicij pa delo na avtomobilski cesti preko Gorenjske nadaljujejo z nezmanjšanim tempom, kar je pravilno. Izvajalci teh del so zadnje dnji vrgli veliko mehanizacije na zadnji del tega objekta pri Črnicu, kjer bo nova cesta iz ljubenske magistralne znova speljana na sedanjo cesto. Tu je že del cestišča celo asfaltiran.

Vir: Glas, 11. 9. 1965



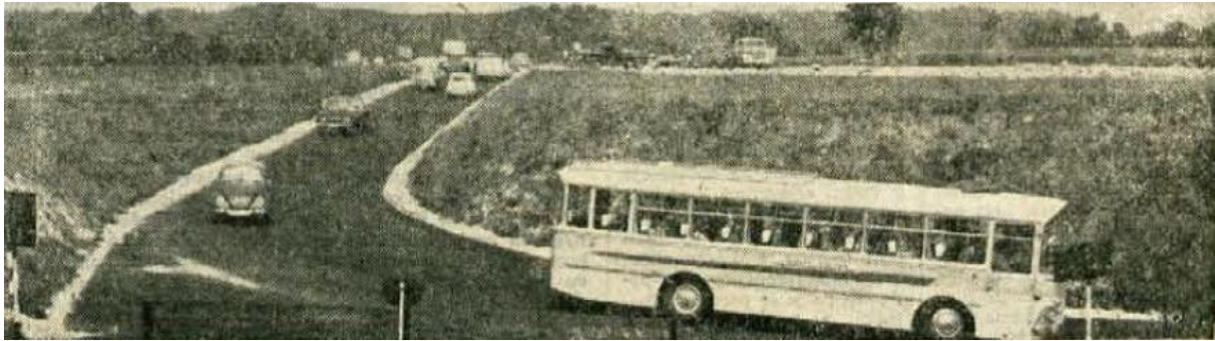
Kljub vsem težavam bi morala biti nova avtomobilska cesta od Podtabora do Podvina gotova do prihodnje pomladi. Tako so ugotavljali predstavniki gradbenih podjetij in investitorji, ki so v sredo spremljali predsednika skupščine SRS Ivana Mačka pri ogledu tega dela ceste. Predor pri Ljubnem je gotov, tudi ostali deli ceste so v zaključni fazi. Največ negotovosti je trenutno ali bo kolektivu »Metalna« Maribor uspelo izdelati železne konstrukcije za mostove, zlasti za dva velika pri Ljubnem. Po treh letih dela bi bil res že čas, da bi to cesto končali. Na sliki delovišče med Brezjami in Podvinom.

Vir: Glas, 9. 10. 1965



Dela na novi gorenjski cesti gredo le h kraju; te dni namreč asfaltirajo več kilometrov dolg odsek te ceste med Brezjami in Črnicem. Gorenjska magistrala od Podtabora do Podvina bi do pomladi morala biti gotova, čeprav je bilo pri gradnji doslej precej zastojev in težav. Upajmo, da se bomo spomladi po novi cesti že lahko vozili. / Foto: Perdan.

Vir: Glas, 20. 10. 1965



V teh dneh zaključujejo z nekaterimi deli na novi gorenjski magistrali. Na Črnicu so priključki na staro cesto že skoraj narejeni, pri Bistrici pa so sredi prejšnjega tedna pričeli z deli; najprej so uredili obvozno cesto skozi podvoz, ki je bil narejen takrat, ko so delali avtomobilsko cesto proti Tržiču in Ljubelju, potem pa so začeli prekopavati cestišče stare ceste od vrha klanca nad Bistrico proti Naklem. Da bodo lahko naredili priključek na avtomobilsko cesto, so morali razbiti 120 m betonskega cestišča, zdaj pa bodo naredili 180 m nove ceste. Razen tega bodo ves del stare ceste od priključka na avtomobilsko cesto do odcepa proti Tržiču (približno 800 m) razširili na vsaki strani za 75 cm. / Foto Perdan.

Vir: Glas, 15. 6. 1966

.....

Sestavil: Goran Lavrenčak (DAR)

Prvič objavljeno: 20. 8. 2011 (spletna stran Občine Radovljica)

Zadnjič dopolnjeno: 15. 10. 2016