

Kazalo:

1	SPLOŠNO	2
2	PROJEKTNE OSNOVE	2
3	PREDVIDENE UREDITVE	3
3.1	HODNIKI	3
3.2	AVTOBUSNO POSTAJALIŠČE.....	3
3.3	VOZIŠČE.....	3
3.4	URBANA OPREMA	3
3.5	KRIŽIŠČA IN PRIKLJUČKI.....	4
3.6	KOLESARSKI PROMET.....	5
4	TRASIRNI ELEMENTI	5
5	PREDDELA	5
6	ZEMELJSKA DELA	6
7	ZGORNJI USTROJ	6
8	ODVODNJAVANJE	8
9	KOMUNALNI VODI	8
10	PROMETNA UREDITEV	10
11	TAKTILNE OZNAKE	11
12	ZASADITEV	11
13	POSEG	11

1 Splošno

Za investitorja Mestno občino Murska Sobota smo izdelali načrt PZI rekonstrukcije obst. hodnikov ob Prešernovi ulici, Ulici Štefana Kuzmiča in Kopitarjevi ulici. Ob enem se rekonstruira štirikrako križišče med Prešernovo in Štefana Kuzmiča tako, da se izvede dvignjen plato in na njem mini krožišče, prav tako so na platu dvignjeni prehodi za pešce. Obstoječi trikraki križišči med Štefana Kuzmiča s Kopitarjevo in Kopitarjeve s Prežihovo se izvedeta prav tako kot dvignjen plato s prehodi za pešce. Dodatno se prehod za pešce pri vrtcu na Prešernovi ulici dvigne na plato. Severni del Ulice Štefana Kuzmiča od Kopitarjeve proti Štefana Kovača je še naprej enosmerna ulica na sever. Vse ostale ulice so dvosmerne.

Celotna trasa poteka na ozemlju MOMS, v k.o. Murska Sobota.

Obstoječe ceste so asfaltirane v širini 5.0-6.0 m z obojestranskimi robniki in enostranskimi hodniki in urejeno odvodnjo. Razsvetljava je obstoječa a delno pomanjkljiva. Prometno je cesta urejena. Na Prešernovi sta dve hitrostni oviri pred odvzemom prednosti.

Osnova za projektiranje nam je bil digitalni geodetski posnetek, DOF, DKN in ogled terena.

2 Projektne osnove

Pri izbiri projektnih elementov smo upoštevali sledeče parametre:

- izvesti vse manjkajoče hodnike še na nasprotni strani predmetnih ulic
- ureditev hodnika znotraj obstoječega cestnega sveta
- ureditev obst. avtobusnega postajališča mestnega prometa »Sobočanec«
- ureditev križanj ulic s povečanjem varnosti za vse udeležence
- razširiti južni del Ul. Št. Kuzmiča na 5.5 m in urediti nadomestna parkirišča vzdolž odseka ulice
- ohraniti čim več obst. vegetacije
- predvideti nova drevoredna drevesa v zeleni pas
- urediti zelenice z novim humusom
- ohraniti že kvalitetno izvedene dovoze
- urediti obst. EKO otok na Prešernovi in Kopitarjevi ulici
- povečanje varnosti na prehodu pri vrtcu
- izvedba taktilnih oznak v križiščih in prehodih
- kolesarski promet se vodi po vseh ulicah kot »shared space«

- označiti smeri za »Promocijo hoje«
- razdelitev na odseke (popisi del)
- potrjena zasnova s strani naročnika

3 Predvidene ureditve

3.1 Hodniki

Predvidi se izgradnja hodnika za pešce na neurejeni strani cest, to je ob Prešernovi ulici na južni strani, ob Kopitarjevi ulici na severni strani in ob Ulici Štefana Kuzmiča na vzhodni strani.

Hodnik v asfaltni izvedbi se na Prešernovi ulici izvede v polni širini do obst. ograj oz. parcelne meje v širini 2.25 do 2.66 m (izjemoma na zožitvi 1.69 m).

Na ostalih delih se izvede v širini 1.50 do 1.60 m od obst. ograj ali od obst. cestnega robnika (izravnava roba asfalta glede na že postavljene ograje, ki ni niso čisto v liniji). Preostali del do ograj oz. cestnega robnika se izvede kot zelenica v širini od cca 1.40 do cca 2.60 m.

3.2 Avtobusno postajališče

Avtobusno postajališče med R2 in R5 se izvede z novim robnikom na meji med voziščem in kolesarskim pasom, kolesarski pas se vodi za avtobusnim postajališčem oz. čakališčem. Med čakališčem in pred kolesarsko stezo se izvede asf. mulda s požiralnikom. Na čakališču se postavi klop in koš.

3.3 Vozišče

Južno od Prešernove ulice se na Ulici Štefana Kuzmiča od R18 naprej se izvede razširitev vozišča na vzhodno stran iz cca 5.00 na cca 5.50 m, robniki se izvedejo v ravni linijo glede na novo, s tem da obst. robniki na nasprotni strani ostanejo, saj so le na nekaj mestih za par cm izven ravne linije.

Parkirne niše se izvedejo za bočno parkiranje, širina od roba vozišča znaša 2.40 m, dolžina parkirnega prostora pa je 5.5 m za eno PM, na začetku in koncu se izvedejo robniki poševno po kotom 45° za lažje manevriranje in dostop.

3.4 Urbana oprema

Na celotnem območju se izvede urbana oprema, to je klopi s koši za smeti. Vse klopi so locirane na območjih, ki so izven glavne površine hodnika. Klopi so tipa kot v mestnem parku oz, sedalo in naslon

obvezno leseno, zaščiteno, ogrodje kovinsko in pritrjeno v tla. Ob klopi je koš za smeti, skladen s klopjo. Volumen koša je cca 40-60 l.

3.5 Križišča in priključki

Križanje Prešernove in Ulice Štefana Kuzmiča se izvede z mini krožiščem na dvignjenem platoju. V preteklosti je bilo zabeleženo izsiljevanje prednosti, saj je Ul. Štefana Kuzmiča prednostna. Zato so bile izgrajene hitrostne ovire na Prešernovi kot stranski prometni smeri, ampak problem ni v celoti odpravljen.

Izvedejo se novi zavijalni radiji in sredinski povozen otok za prevoz osebnih vozil tako, da otoka vozila ne povozijo. Večja vozila – dostava in odvoz smeti pa sredinski otok delno povozijo. Rondo robniki otoka 30/20 cm so za 3 cm dvignjeni od okoliškega asfalta, sredina je v izbočeni polobli tlakovana z granitnimi kockami. Kot tak je za prevoz osebnih vozil delno neprijazen. Plato je dvignjen za 12 cm in ima predvideno prevoznost za 30 km/h, kar je v skladu z območjem Cone 30, ki velja na vseh predmetnih ulicah. Naklon platoja je od sredine na vse strani, sredinski otok je najvišje. Odvodnja je po robovih krožišča. Na zavijalnih radijih med prehodi za pešce se dodatno dvignejo cestni robniki na +12 cm, da se dodatno zavarujejo pešci in da pešci ne prehajajo preko vozišča izven označenih prehodov za pešce. Prehodi so širine 4 m, plato pa je v isti ravnini še 0.8 do 1.0 m ter nato poševnina do obst. vozišča v dolžini 1.2 m oz 10%. V kolikor so pešci na prehodu vozila čakajo pred prehodom in pred platojem.

Zavijalni radiji za uvoz in izvoz na mini krožišču zadostujejo za osebna vozila $R \sim 6$ m, večja vozila – dostava in smeti pa povozijo sredinski otok ali s prednjim ali z zadnjim kolesom. Prevoznost je dokazana z analizo prevoznosti (EasyDrive). Sredinski otok ima premer 4 m, širina voznega pasu pa znaša 4.2 m. Preko krožišča ni avtobusne linije.

Mini krožišče je zasnovano za umirjanje prometa, zato je tako tudi izvedeno, zaradi majhne prometne obremenitve ni predvideno kot klasično krožišče saj bi kot tako omogočalo prevelike prevozne hitrosti in ne bi služilo namenu, kot je predvideno sedaj, to je umiritvi vseh štirih tokov in odvzemu prednosti na vseh štirih krakih.

Platoji na priključku Kopitarjeve na Štefana Kuzmiča in Prežihove na Kopitarjevo ter plato kot prehod za pešce pri vrtcu se izvedejo v višini 12 cm enako kot pri krožišču, le da pri priključkih na sredini ni otoka. Prečni sklon teh dveh platojev je kot sklon sedanjega vozišča, na sredini vzdolžno je najvišje. Vsi robniki so na nivoju vozišča in hodnika oz. delno zelenice. Odvodnja je tik za platoji oz. na najnižjem delu ob robniku na sredini platoja.

Zavijalni radiji na priključkih so delno ohranjeni obstoječi robniki, ki so za osebna vozila $R \sim 6$ m. Na liniji mestnega avtobusnega prometa pa se zavijalni radii spreminjajo in imajo obliko košaraste krivine 2:1:3, s tem da je $R_2 = 10$ m. Nivo priključkov je tipa 4, ko lahko vozila uporabijo površino nasprotnega voznega pasu na GPS in na SPS. To je upoštevano pri prevoznosti avtobusa in je del robnikov položen v tem radiju.

Za zagotovitev prevoznosti je tako speljana tudi glavna prometna smer na priključkih oz. odvzem prednosti na krakih, kjer ni avtobusne linije.

Pri vrtcu na Prešernovi ulici se obstoječ prehod za pešce izvede na dvignjenem platoju višine 12 cm. S tem je tudi nekje na vmesnem delu ravnine do krožišča umirjanje prometa. ob enem pa varovan prehod za dostop do vrtca.

Vsi prehodi za pešce so zasnovani na dvignjenih platojih, in so niveletno navezani na višino hodnika. Pred robnikom so taktilne oznake. Vsi prehodi so osvetljeni.

3.6 Kolesarski promet

Kolesarji so na vseh predmetnih dvosmernih ulicah na vozišču, kjer je označeno s trajno označbo »shared space« (5607). Na delu enosmerne ulice pa so zarisani kolesarski pasovi na obeh straneh in enosmernost za njih ne velja. Označeno z dopolnilnimi tablami na obeh koncih. Vozni pas na sredini je širine 2.5 m z obojestranskim varnostnim pasom 0.6 m in cca 1.15 m širokima kolesarskima pasovima, med robniki je pa cca 6.0 m.

4 Trasirni elementi

Javne poti JP in lok. ceste LZ spadajo po funkciji med dostopne ceste na ravninskem terenu, po vrsti pa v lokalno pot oz. lokalno cesto z malo prometa. Predvidena računska hitrost je tako $v_f = 40$ km/h za promet osebnih in tovornih vozil. Za hitrost 40 km/h znašajo minimalni elementi poteka nivelete:

$R_{min} = 45$ m ; $A_{min} = __$ oz. $L_{min} = 30$ m ; $S_{max} = __$ % ; $R_{min\ konv} = 800$ m ; $R_{min\ konk} = 600$ m

Minimalni dovoljeni prečni naklon na vozišču za premo znaša 2.5%, maksimalni v krivini pa 7%. Uporabljeni je $q_{min} = 2.5\%$ v premi in v krivini. Naklon je dvostranski. Naklon na hodniku je 2% proti cestišču

Priključki se izvedejo preko hodnika z dvoslojnim asfaltom v širini priključka ali uvoza. Enojni uvoz je praviloma širine 4.00 m dvojni pa 6.00 m, upošteva se že izvedena širina oz. širina prehoda v ograji. V vseh krivinah je zagotovljena vertikalna in horizontalna preglednost na stop pregledni razdalji.

5 Predдела

Obnovo in zavarovanje osi je potrebno izvršiti iz poligonskih točk operativnega poligona ali satelitov, priporočamo postavitev in umeritev mreže točk (lahko iz GPS) in nato (brez GPS) zakoličiti grafično os, vse prečne profile in lomne točke robov ceste oz. robnikov.

Odstraniti je potrebno obstoječ asfalt z površin, ki se rušijo in odpeljati na deponije za gradbene odpadke take vrste. Na asfaltiranih priključkih se asfalt reže. Odstranijo se tlakovci na hodniku, ki so označeni za

odstranitev in ki se nadomestijo z asfaltom. Po dogovoru z lastnikom bližnje parcele se zložijo na parceli ali odpeljejo na stalno deponijo. Izvede se odrez na liniji parcelne meje oz. položitev odrezanih na parceli lasnika. Porušijo se robniki, predvideni za odstranitev in se odpeljejo na stalno deponijo, prav tako se še porušijo dotrajani in poškodovani robniki, le ti se označijo v sodelovanju z investitorjem tekom gradnje, količina v popisih je ocenjena. Demontirajo se prometni znaki z drogom in temeljem, ki se predstavljajo na rob hodnika ali drugo lokacijo. Z območja novogradnje se odrine humus oz. mešan humus in gramoz, to je izkop do kote spodnjega ustroja – 30 cm. Odpelje se na stalno deponijo in razgrne. Boljši humus se shrani na gradbišču in se porabi kasneje za humuziranje zelenic. Odstrani se obstoječa živa meja, ki sega v cestni svet, v kolikor so v cestnem svetu tudi korenine se odstranijo tudi te oz. celotna živa meja. Lasnik žive meje jo lahko odstrani tudi sam pred začetkom gradnje.

6 Zemeljska dela

Na mestu razširitve se zemljino do nivoja spodnjega ustroja izkoplje, odpelje in razgrne na stalni deponiji. Lokacijo določi investitor tekom izvedbe. Temeljna tla prevzame geomehanik, ki na licu mesta določi potrebne ukrepe. V kolikor je podlaga glinena, je potrebno material do dodatne globine 30 cm zamenjati z gramoznim.

Med robniki in novim tamponom hodnika in uvozov se izvede humusiranje, v spodnji del se porabi obstoječ uporaben humus, nad to se izvede dobava novega humusa, planiranje in sejanje travnega semena. Na mestih, kjer je predvidena saditev dreves se zamenja še globlji del za saditveno jamo v skladu z navodili za sajenje predvidenega tipa drevesa.

7 Zgornji ustroj

Predvidene so naslednje konstrukcije:

Hodnik, mulda:

- 4 cm AC 8 surf B70/100 A5
- 26 cm tampon TD32
- obst. prodno peščene zemljine

Hodnik na uvozih in samostojni priključki:

- 4 cm AC 8 surf B70/100 A5
- pobrizg z bit. emulzijo
- 4 cm AC 8 surf B70/100 A5
- 22 cm tampon TD32

- obst. prodno peščene zemljine

Vozišče in parkirišče:

- 3 cm AC 8 surf B50/70 A4
- pobrizg z bit. emulzijo
- 5 cm AC 16 base B50/70 A4
- 30 cm tampon TD32
- obst. prodno peščene zemljine

Plato v križišču, na priključku in prehodu za pešce:

- 4 cm AC 8 surf B50/70 A2
- pobrizg z bit. emulzijo
- 8 cm AC 22 base B50/70 A3
- pobrizg z bit. emulzijo
- obst. asfalt vozišča ali tampon TD32 (pri prekopih)

Taktilne oznake:

- 6 cm bet. tlakovec (gumbast ali črtast)
- obst. tampon TD32
- prodno peščene zemljine – obstoječi teren

Pogoj zmrzovanja $H_{konst} \geq 0,6 \times 80 \text{ cm} = 48 \text{ cm}$. V primeru zaglinjenosti pod koto tampona, se izvede dodaten izkop v debelini 30 cm in zamenjava s prodno peščenimi zemljinami s komprimiranjem.

Po širokem izkopu mora tla pregledati geomehanik in podati eventualna dodatna navodila glede sanacije temeljnih tal, potrebe po vgraditvi geotekstila, tehnologije vgrajevanja zemljin in eventualnih sprememb debelin določenih plasti ter nosilnosti.

Izvedba zgornjega ustroja je definirana po sprejetih TSC po katerih so izvedeni tudi popisi del.

Na vseh stikih, kjer se stikata novi in obst. asfalt, se obst. asfalt reže z žago. Vsi stiki se premažejo z bitumnom. Kjer so asfalti dvoslojni se pred izvedbo drugega sloja izvede pobrizg z emulzijo po celotni površini.

Prečni sklon na hodniku je 2% proti vozišču ali zelenici, vozišče ima konstanten strešni naklon 2.5%.

Komprimiranje se izvede po navodilih iz Geotehničnega poročila. Pri zamenjavi se mora na temeljnih tleh doseči nosilnost $E_{v2} > 20 \text{ MPa}$, v nasprotnem primeru se morajo izvesti lokalne sanacije. Na koti nove

tamponske plasti hodnika se po celotni trasi zahteva nosilnost $E_{v2} = \min 60 \text{ MPa}$, na voziščih pa $E_{v2} = \min 80 \text{ MPa}$ po TSC 06.720:2003.

8 Odvodnjavanje

Odvodnja novega hodnika se izvede s prečnim naklonom hodnika proti vozišču oz. asfaltni muldi ali pa na odseku, kjer je zelenica, proti zelenici.

Sicer minimalni vzdolžni nakloni zagotavljajo odtok vode v muldi in cestni koritnici do požiralnikov.

Na celotnem območju je obstoječa mešana kanalizacija s cestnimi požiralniki in vtoki od objektov. Na samem hodniku ni posebne odvodnje, skloni so proti vozišču – cestišču. Sistem se kot tak ohranja. Potrebne so spremembe edino v lokacijah požiralnikov, predvsem zaradi izgradnje dvignjenih platojev na križiščih. V teh primerih se izvedejo novi požiralniki pred platojem in se povežejo na obstoječe povezave pri obst. požiralnikih ali pa se le te izvedejo na novo do obst. jaška kanalizacije ali pa se priključijo v teme cevi kanalizacije.

Povezave do požiralnikov so iz PVC SN4 DN160, ki se obbetonirajo. V muldi je LTŽ mreža 400x400 mm, pokrovi na hodniku pa C250 400x400 mm ali fi400 mm, na vozišču pa mreže LTŽ MR 400x400 do 500x500 mm, vse v AB vencu.

9 Komunalni vodi

Upoštevati vse zahteve iz priloženih projektnih pogojev in soglasij na projekt upravljavcev komunalne in prometne infrastrukture. Pred začetkom gradnje naročiti zakoličbo vseh tangiranih komunalnih vodov.

Na območju so prisotni naslednji komunalni vodi – SN, NN in JR električna kanalizacija in prosto zračno omrežje, vodovod, Telekom, Telemach, T-2, plin (Mestni plinovodi), meteorna in komunalna kanalizacija – mešani sistem.

Pri prečkanjih obstoječih nezaščitenih komunalnih vodov je potrebno izvesti zaščito vodov z dodatnimi ustreznimi cevmi, obbetoniranjem ali položitvijo dodatnih cevi vzporedno z obstoječimi.

Na vseh križanjih se sanira opozorilni trak za posamezen komunalni vod. Vodovod in plin se obsipata s peskom. Upoštevati minimalne odmike in kote križanja glede na posamezne komunalne vode.

Pred začetkom del obvestiti o začetku del in pred zasipom obvestiti za prevzem del pooblaščen osebo upravitelja posameznega komunalnega voda.

Javna razsvetljava

Obstoječa JR se ohranja, svetilke so že LED, potrebna je prestavitev določenih svetilk ali pa zamenjava svetlobnega dela. Postavijo se tudi nove svetilke na vseh mestih kjer so prehodi za pešce oz. platoji. Vse

nove svetilke se vežejo na obstoječe omrežje oz. obst. svetilke, tako da ni potrebe po novih odjemnih mestih.

NN in SN

Na območju so kablovodi in prosto zračna omrežja, ter ena TP. Poseg je pri novih požiralnikih, kjer se mikro lokacija določi po zakoličbi kom. vodov. Prečkanje z odvodnimi cevmi je verjetno nad energ. kablom, ki je pod prom. površinami in vsled tega že zaščiten – obbetoniran. Prilagajali se bodo odtoki glede na situacijo na terenu. Pri prečkanju se nezaščiteni kabli zaščitijo z DWP DN110 ali DN160. Sanira se valjanec FeZn 25/4 in 30 cm pod koto terena opozorilni trak "POZOR ELEKTRIKA".

Na platojih se geodetska višina do energetskih zračnih vodov zmanjša za 12 cm, po končani gradnji je izmeriti dejansko višino do najnižjih delov vodov. Pri mikro lociranju novih dreves in nove JR je upoštevati lokacijo zračnih energetskih vodov.

Telekom

Omrežje je delno zemeljsko po ulici, delno med hišami. Je že v zaščitni cevi in ni predvidenih posebnih ukrepov. Pri prečkanju se nezaščiteni TK kabli zaščitijo oz. se zaščita podaljša do konca hodnika s PVC DN110 in opozorilnim trakom "POZOR TELEKOM".

Telemach

Pri prečkanju se nezaščiteni TK kabli zaščitijo oz. se zaščita podaljša do konca hodnika s PVC DN110 in 30 cm pod koto terena opozorilni trak "POZOR TELEMACH". Vsi jaški se prilagodijo v kolikor bo potrebno novim višinam asfalta hodnikov ali vozišča oz. zelenice.

T-2

Pri prečkanju se nezaščiteni TK kabli zaščitijo oz. se zaščita podaljša do konca hodnika s PVC DN50/110 in 30 cm pod koto terena opozorilni trak "POZOR T-2". Vsi jaški se prilagodijo v kolikor bo potrebno novim višinam asfalta hodnikov ali vozišča oz. zelenice.

Vodovod

Predvidena je obnova dela vodovodnega omrežja, ki ga bo izvedel naročnik in predvidoma pred izvedbo hodnikov ali pa vzporedno z gradnjo. Izvedba je po posebni dokumentaciji. Vse nove cestne kape ventilov in hidrante bodo postavljene na končno koto, saj je le ta z nespreminjanjem višine robnikov in uvozov poznana v naprej.

Vsa obstoječa vodovodna infrastruktura (cestne kape in hidranti), ki ni predmet obnove, se bo prilagodila v kolikor bo potrebno novim višinam asfalta hodnikov ali vozišča oz. zelenice.

Predvidena obnova vodovoda je označena v situaciji.

Plin (Mestni plinovodi)

Plin 4 bar in 20 mbar poteka po vozišču, razen priključki. Prečkanje z meteornimi povezavami bodo izvedena nad plinom. Sanira se posteljica – zasip s peskom – v kolikor pride do odkopa in pa opozorilni trak.

Komunalna kanalizacija

Izvedejo se dvigi pokrovov z AB vencem na novo koto asfalta, ustrezno podaljšati jaške oz. preprečiti sipanje materiala v jaške. V dogovoru z upravljavcem in na njegov strošek se lahko zamenjajo dotrajani pokrovi za nove, obvezno LTŽ D400 600x600 mm na zatič in z AB vencem.

10 Prometna ureditev

Ceste so že prometno opremljene. Prilagodi se vertikalna in horizontalna signalizacija po projektu. Vertikalna signalizacija se prestavi na rob nove ureditve k ograjam ali pa v zelenico če je med hodnikom in voziščem. Obst. prometnim znakom, ki so sedaj na neurejenem delu se zamenja drog za višino spodnjega znaka 2.25 m, ker bo po novem znak ob hodniku.

Predvidena je sprememba prometnega režima na križišču Št. Kuzmiča in Prešernove, kjer je novo krožišče. Prav tako se spremeni potek prednostne ceste na priključku Št. Kuzmiča in Kopitarjeve, daje se prednost vozilom s Kopitarjeve, saj je tam glavna linija mestnega avtobusa (potrebuje celotno območje priključka za zavijanje in s tem ne prihaja več do konfliktov in odvzema prednosti nasproti vozečim vozilom) in pa dovoz do vrtca, kjer je v jutranjih in popoldanskih urah več prometa.

Zato se dodajo novi znaki za krožišče in pa za potek prednostne ceste. ustrezno se izvede tudi horizontalna signalizacija.

Na parkirnih mestih se izvede zaris parkirnim mest s črto v liniji robnikov in parkirnih mest 40 cm od te črte.

Da ne bi prišlo do nesporazuma in parkiranja na dovozih do objektov se tam označi prepoved parkiranja z rumeno črto.

Na kolesarskem pasu se ob beli črti označi še rdeča črta v širini 20 cm. Piktogrami in smerne puščice za kolesarje so na rdeči podlagi.

Prometna oprema in signalizacija sta projektirani v skladu s »Pravilnikom o prometni signalizaciji in opremi na cestah« (Ur.l. RS 99/15) in TSC Direkcije RS za infrastrukturo.

Znaki se izven naselja postavljajo na višino 1,50 m od roba vozišča, v naselju pa od 0,30 do 2,25 m nad voziščem. Na hodnikih in kolesarskih stezah se postavljajo na višino 2,25 m. Na enem stebriču sta max. dva znaka. Vsi znaki na enem stebriču morajo biti enakega tipa (folije), tudi dopolnilne table.

11 Taktilne oznake

Na vseh prehodih za pešce na območju urejanja in s tem na vseh križiščih oz. priključkih so predvidene taktilne oznake. Vodenje vzdolž hodnika ni predvideno, s palico se zaznava rob na strani ograj ali pa rob hodnika do zelenice oz. robnik pri vozišču. Na priključkih in prehodih se postavijo taktilne oznake, glede na lokacijo prehoda in smeri prehoda. Zaradi specifičnosti vsake lokacije so postavljene različno za vsak prehod. Povsod so pred robnikom v širini prehoda postavljene v dveh vrstah gumbaste (60 cm). Do njih vodijo črtaste, ki nakažejo smer prehoda za pešce, to je pravokotno na smer prehoda, da pride oseba s palico na nasprotno stran spet na taktilne oznake.

Projektirane so v skladu z: »Prostor za vse – priročnik za načrtovanje brez ovir v zunanjem javnem prostoru«, MOM 2010 in »Z belo palico po mestu – priročnik za načrtovanje talnega taktilnega vodilnega sistema«, Zavod Dostop, 2016.

12 Zasaditev

Zasaditev z novimi drevesi se izvede po končani gradnji. Predvidena sorta je Acer, ki je vzgojen drevoredno, in ki ima v končnem stanju krošnjo manjše širine od 7 m. Spodnje veje morajo biti najmanj na višini 2 m, nad koto asfalta hodnika oz. kolesarske steze pa vsaj 2.25 m oz. bolje 2.50 m.

Saditev izvede usposobljen vrtnar v sadilno jamo in ustrezno mešanico zemlje. Posajeno drevo se zavaruje s koli.

Na zelenicah se po izvedbi humusiranja v debelini 30 cm izvede planiranje, grabljanje in vtiranje semena v vrhno plast zemlje. Posejano seme se zalije.

13 Poseg

Posegi na zemljišča so evidentirani v Katastrski situaciji. Večinski poseg je znotraj obstoječega cestnega sveta, za mala odstopanja pa se bo izvedla izravnava meje pred posegom.

k.o. Murska Sobota

3186, 3188, 852, 3185, 889, 2242