

1.1. NASLOVNA STRAN NAČRTA ARHITEKTURE

INVESTITOR: **MESTNA OBČINA LJUBLJANA,**
Mestni trg 1, 1000 Ljubljana

OBJEKT: **OBNOVA SEVERNEGA DELA SLOVENSKE CESTE V LJUBLJANI**

VRSTA PROJ. DOK.: **PROJEKT ZA IZVEDBO - PZI**

NAČRT IN ŠT. OZN. NAČRTA: **1 - NAČRT ARHITEKTURE**

ZA GRADNJO: **REKONSTRUKCIJA**

PROJEKTANT **STUDIO KRIŠTOF ARHITEKTI d.o.o.**
Rimska cesta 20, 1000 Ljubljana

ODGOVORNA OSEBA
PROJEKTANTA: **TOMAŽ KRIŠTOF**
žig in podpis:

ODGOVORNI PROJEKTANTI ARHITEKTURE:

ALJOŠA DEKLEVA u.d.i.a.,
M.Arch. (AA Dist)
podpis in osebni žig ZAPS 1117-A:

JANA KOCBEK, u.d.i.a.
podpis in osebni žig ZAPS 1182-A:

BOŠTJAN VUGA, u.d.i.a.,
M.Arch. (AA)
podpis in osebni žig ZAPS 0035-A:

MARKO STUDEN, u.d.i.a.
podpis in osebni žig ZAPS 1226-A:

ODG. VODJA PROJEKTA: **TOMAŽ KRIŠTOF, u.d.i.a.**
podpis in osebni žig ZAPS 1444-A:

ŠTEVILKA NAČRTA: **160714-A**

ŠTEVILKA IZVODA: **1 2 3**

KRAJ IN DATUM IZDELAVE: **LJUBLJANA, januar 2018**

1.2. KAZALO NAČRTA ARHITEKTURE

1.1 NASLOVNA STRAN Z OSNOVNIMI PODATKI O NAČRTU

1.2 KAZALO VSEBINE NAČRTA

1.3 *IZJAVA ODGOVORNEGA PROJEKTANTA - ni potrebna v PZI*

1.4 TEHNIČNO POROČILO

1.4.1 SPLOŠNI OPIS

1.4.2 KLJUČNI ELEMENTI NOVE UREDITVE

1.4.3 URBANA OPREMA

1.4.4 ZAGOTAVLJANJE NEOVIRANEGA GIBANJA FUNKCIONALNO OVIRANIH LJUDI

1.4.5 RAZSVETLJAVA

1.4.6 PROMETNA UREDITEV

1.4.7 FAZNOST GRADNJE

1.5 RISBE

1.4. TEHNIČNO POROČILO

1.4.1 SPLOŠNI OPIS

Slovenska cesta osrednja povezava glavnega mesta

Slovenska cesta je trdno zasidrana v mentalni podobi Slovencev kot pomembna prometnica glavnega mesta. V letih 2014 – 2015 je bila izvedena preobrazba njenega osrednjega dela med Šubičevo in Gosposvetsko cesto, ki je razširila pločnike, cestišče zožila na samo dva prometna pasova, uvedla t.i. shared-space oziroma skupen prometni prostor. Na vzhodni strani ulice je posajen nov drevored malega jesena, cestišče osrednjega dela ulice je betonsko, tlakovci so betonski in v kombinaciji sive in rumenkaste barve in predstavljajo glavno vizualno značilnost nove ureditve.

Preobrazba severnega dela Slovenske ceste med Gosposvetsko in Tivolsko cesto, ki je predmet obdelave tega projekta, delno nadaljuje ureditev osrednjega dela: zoženje cestišča in širitev pločnikov, drevored in tlakovci, ob tem pa je zaradi različnega karakterja tega dela ulice delno tudi povsem različna – severni del je v prometnem smislu običajna ulica z deljenim prometnim prostorom in semaforiziranimi križišči.

Promet in severni del Slovenske ceste

Projekt predvideva spremembo prometne ureditve z umirjanjem motornega prometa, poudarkom na javnem prometu in vzpostavljanju razširjenih prostorov oziroma poti namenjenih pešcu in kolesarju.

Na severnem delu med Gosposvetsko in Tivolsko cesto bo osebni motorni promet urejen na vozniških pasovih, ki bodo namenjeni tudi avtobusom mestnega potniškega prometa. Javni potniški promet poteka po celotni Slovenski cesti. Na severnem delu enotno uredimo večje avtobusno postajališče Kozolec-Bavarski Dvor.

Na tak način Slovenska cesta na severnem odseku z osebnim motornim prometom še vedno v veliki meri obdrži obstoječi karakter prometnice, za razliko od »osrednjega dela« Slovenske, kjer se je z ukinitvijo osebnega motornega prometa vzpostavil nov karakter mesta.

Ureditve severnega dela Slovenske ceste

S prenovo se bo prostor, ki je nekoč bil povsem podrejen tranzitnemu koridorju, spremenil v osrednje stičišče prometnih in javnih prostorov prestolnice, v katerem bosta oba tipa prostorov medsebojno enakovredna. Delen umik osebnega motornega prometa omogoči razširitev programov in oblikovanje prostora z lastnim značajem, a z ohranitvijo avtobusnega in osebnega prometa ohranja tudi zgodovinski značaj prometnice, ki napaja mestno središče.

Ključna poteza ureditve in razpoznavni element severnega dela Slovenske ceste bo postal intenziven drevored, ki bo potekal po njenem vzhodnem robu. Drevored bo izboljšal kakovost prostora in hkrati spremenil podobo mesta. Celotna ureditev bo razdrobljeno območje povezala v enovit prostor z močnim zelenim značajem. Slovenska cesta s tem pridobi samosvojo identiteto – sodobno in drugačno od starega mestnega jedra.

Razširitev pločnika z vzpostavitvijo skupne rabe za pešce in kolesarje vzdolž obeh strani ter večja območja izenačene ravni pločnika in cestišča v križiščih vizualno povežejo prostor, pešcem pa olajšajo prečne povezave. Predvideno je novo tlakovanje v betonski izvedbi z različno strukturno obdelavo srednjega pasu, namenjenega javnemu prometu ter stranskih pasov namenjenih pešcem in kolesarjem ter posebna obdelava tlakov v stiku z že obstoječo ureditvijo pri Kozolcu.

1.4.2 KLJUČNI ELEMENTI NOVE UREDITVE

1: Tlak

Pomen Slovenske ceste in njena edinstvenost v urbanem tkivu mestnega središča bosta poudarjeni z izborom in oblikovanjem njenega tlaka. Predviden je nov tlak po celotni površini severnega dela Slovenske ceste, brez nivojske razlike med cesto in pločnikom v križiščih oziroma z višinsko razliko 12cm v delih med križišči. Izveden je iz treh tipov tlakovanja – asfalt za cestišče, tlakovci za pločnike in ostale površine, namenjene pešcem in kolesarjem ter kompaktorit ob obstoječimi stavbami na območju Kozolca oziroma pred Borzo.

Tlakovci na pločnikih so predvidenih dimenzij 15x15, z geometričnim vzorcem, v dveh oblikah (kvadratni in romboidni), ki se geometrično dopolnjujeta. Vsaka oblika je v svoji barvi, ki je dosežena z izborom agregata in dodatkom pigmenta. Geometrija in barve tlaka bodo dali močan karakter ulici in tudi ločili tlakovanje Slovenske ceste od ostalih tlakov v centru mesta. Robniki pločnikov bodo izvedeni v enaki barvi kot tlakovci kvadratne oblike.

Tlak na cestišču bo asfalt, robniki med cestiščem in pločnikom pa bodo granitni oziroma tonalitni.

Vsi parametri tlaka (geometrija, barve, material, dodatki materialu in obdelave) se določeni po pregledu vzorcev, izdelanih za območje Slovenska center, ki jih je v sodelovanju s projektanti pripravil izvajalec.

2: Drevored

Nov drevored ob severnem delu Slovenske ceste

Razpoznavni element Slovenske ceste bo postal intenziven drevored, ki bo potekal po njenem vzhodnem robu. Drevored se bo nadaljeval na strani obstoječega drevoreda v sklopu osrednjega dela Slovenske ceste in tako povezal osrednji del in severni del Slovenske ceste od Šubičeve do Tivolske ceste, v enotno potezo.

Drevesa bodo posajena na medsebojnih razdaljah približno 5m, v drevoredu bo skupno 27 novih dreves. Skupaj z obstoječimi drevesi bo v severnem delu Slovenske ceste 49 dreves.

Izbrana so drevesa *Fraxinus ornus* (mali jesen). Drevo v Sloveniji v naravi zelo dobro uspeva na Krasu. V mesecu maju cveti belo in močno diši. S cvetovi privablja čebele, ki jih izkorišča za oprasovanje. Drevo bo doseglo višino do 15 metrov, premer krošnje pa bo 4-6m. Izbrana vrsta je prilagojena mestni klimi, saj dobro prenaša sevanje, hkrati pa je odporna tudi za bolezni in škodljivce. Prenaša nizke temperature in mestno klimo. Drevo je dobro odporno na mraz.

Zaradi goste krošnje drevesa te vrste nudijo dobro senco in prispevajo k uravnavanju mestne klime ter k izboljšanju pogojev za bivanje. S krošnjo drevesa v svoji neposredni okolici zagotovijo 5 – 15 °C nižjo temperaturo. Drevesa oddajajo zelo malo hlapljivih organskih snovi, ki bi lahko poslabšale kakovost zraka v njihovi okolici.

Drevesa bodo posajena v podzemna korita za omejitev rasti korenin. Korita bodo glede na lokalne zahteve podzemne komunalne infrastrukture kvadratna (dim. 3x3m), okrogla ($2r=3.4$ m), ali linijska (š= 2.5m). Globina korit je 2 m, dno pa je prosto. Ob koreninah dreves so nameščene cevi za zračenje in zalivanje koreninskega sestava. Dimenzije oz. površina rešetke okoli dreves za meteorno vodo je 1,0 x 2,5 m z možnostjo odstranitve sredinskih elementov glede na širjenje debla.

Obstoječa drevesa

Obstoječ drevored na ploščadi pred Borzo in pred Kozolcem se ohrani. Na strani Borze se okrogle rešetke za drevesa odstranijo in namesto njih namestijo pravokotne dimenzij 2x3m. Na strani Kozolca se okoli obstoječih dreves uredi nove robnike, točne dimenzije so določene v shemah. Še pred dobavo robnikov se na gradbišču preveri možnost ureditve površine za odvodnjavanje okrog dreves s kovinsko rešetko dimenzij 2x3m.

3: Avtobusna postajališča

Ohranitev avtobusnega prometa ohranja zgodovinski značaj prometnice, ki napaja mestno središče. Ker avtobusni promet predstavlja glavni preostali motorni promet v tem delu Slovenske ceste, je bila posebna pozornost namenjena postavitvi in oblikovanju avtobusnih postajališč.

Avtobusni postajališči, po eno na vsaki strani:

- Pred Borzo v smeri S (dolžina 40m, raster stebrov 2,66m)
- Pred Kozolcem v smeri J (dolžina 40m, raster stebrov 2,66m)

Avtobusna postajališča bodo krita s standardnimi nadstreški tipa 'Pošta' avtorjev arhitekturnega biroja Abiro (Matej Blenkuš, Miloš Florijančič). Glede na obstoječ nadstrešek tipa 'Pošta' bodo novi nadstreški imeli nekoliko povečane dimenzije, zato se delno ojači tudi primarna nosilna konstrukcija. Vse nadstrešnice so širine 1,80m in višine 2,65m. Od roba cestišča so odmaknjene 0,75 m.

Vsako drugo polje med nosilnimi stebri nadstreška je zapolnjeno s steklom, tako da sta prvo in zadnje polje vedno polni (stekleni). Vmes so prazna polja, namenjena prehodom. Drugo, tretje in predzadnji dve polji so opremljena s klopjo. Informacije LPP so prikazane v posebnih vitrinah, ki so del prvega in zadnjega polnega polja.

Pri izvedbi nadstreškov in info stebričkov je potrebno upoštevati detajle projekta za nadstreške tipa 'Pošta': Abiro Blenkuš - Florijančič d.o.o., za naročnika Europlakat d.o.o, datum 20.6.2007, ob smiselni modifikacijah elementov zaradi spremenjenih dimenzij nadstrešnic in ostalih sprememb - glej list 08 tega načrta.

Zaradi omogočanja lažjega dostopa na avtobus in iz njega je tlak vseh postajališč lokalno dvignjen do višinske razlike 12cm nad tlakom cestišča. Temu so prilagojeni tudi robniki med postajališči in cesto. Dvig tlaka postajališča se izvede s klančinami v tlaku, tako da je omogočen neoviran prehod tudi gibalno oviranim.

1.4.3. URBANA OPREMA

Klopi-otoki

Klopi-otoki so veliki elementi dimenzij 3x2m, ki se jih lahko uporablja kot klasično sedalo za sedenje na vseh štirih straneh ali kot podij za posedanje in druženje manjših skupin ljudi. Postavljeni so pred stavbo Kozolec ter na ploščadi pred Borzo. Skupno število predvidenih klopi-otokov je 6.

Klopi-otoki so sestavljeni iz dveh temeljenih betonskih podstavkov in sedišča iz lesenih lamel. Osnove betonskega podstavka je podstavek 'Ljubljanske klopi' iz Kataloga cestne opreme in uličnega pohištva za urejanje javnega prostora MOL. Sedalo je narejeno iz posameznih lesenih lamel, vijačenih na podstavek in z dodatnimi medsebojnimi povezavami za prenos obtežbe. Sedalo se pozimi v celoti odstrani in shrani za naslednjo sezono.

Kioski

Predvidena je predstavitev obstoječega kioska ob Kozolcu, ki se prestavi v linijo drevoreda pred Kozolcem pred prvo drevo gledano z juga. Novi kioski v okviru tega projekta niso predvideni.

Pitniki

Načrtovani so štirje novi pitniki na naslednjih mestih:

- Dva na ploščadi pred stavbo Kozolec v osi dreves obstoječega drevoreda;
- Dva na ploščadi pred Borzo na Bavarskem dvoru v osi zunanje linije rešetk za drevesa obstoječega drevoreda.;

Vrsta in oblika pitnikov je izbrana iz Kataloga cestne opreme in uličnega pohištva za urejanje javnega prostora MOL - pitnik 'Atlantida'.

Parkirišča za kolesa

Predvidenih je 9 mest s fiksnimi stojali za kolesa:

- V izteku Trdinove ulice;
- 5 polj med oglasnimi vitrinami na Bavarskem dvoru (ploščad pred Borzo);
- Na koncu stavbe Kozolca ob Dvorakovi ulici (Bicikelj, obstoječe);
- Na prvem in tretjem poljem med obstoječimi drevesi na severnem delu ob stavbi Kozolca.

Obstoječa stojala za kolesa (razen Bicikelj) na ploščadi pred Borzo in Kozolcu se odstranijo.

Koši za smeti

Tip košev za smeti je izbran iz Kataloga cestne opreme in uličnega pohištva za urejanje javnega prostora MOL - Koš 'Miško'. Koš se dodatno pobarva v barvo RAL 7016, razen na mestu za ugašanje cigaret, ki se ne pobarva.

Urbanomati

Predvidena sta dva urbanomata, postavljena ob avtobusnima postajališčema:

- Na ploščadi pred Borzo v smeri S
- Pred stavbo Kozolec v smeri J

Urbanomata sta standardna, kot ostali urbanomati v Ljubljani. Sami urbanomati niso stvar obdelave tega projekta, v okviru katerega je predvideno samo temeljenje in priključki.

Podzemni zbiralniki odpadkov

Vsi odpadki gospodinjstev, gostinstva, trgovine in poslovnih prostorov se zbirajo v podzemnih zbiralnikih za ločeno zbiranje odpadkov. Klasičnih kontejnerskih zbiralnikov odpadkov na širšem območju severnega dela Slovenske ceste ne bo.

V neposredni bližini območja obdelave sta dve obstoječi mesti s podzemnimi zbiralniki odpadkov:

- Obstoječi podzemni zbiralniki odpadkov na začetku Dvorakove ulice (na robu pločnika med Kozolcem in Dvorakovo ulico, Slovenska cesta 55c)
- Obstoječi podzemni zbiralniki odpadkov med stransko fasado stavbe Kozolca in lokalom s hitro prehrano Slast (ob stranski fasadi stavbe Kozolca, Slovenska cesta 55a)

1.4.4 ZAGOTAVLJANJE NEOVIRANEGA GIBANJA FUNKCIONALNO OVIRANIH LJUDI

Taktilne oznake za slepe in slabovidne

Taktilne talne oznake so načrtovane v skladu z Načrtom talnega taktilnega sistema (TTVS) za osebe z okvaro vida v ožjem mestnem središču mesta; št. projekta: 01-09/2012; izdelovalec: Adkrajine d.o.o., Šišenska cesta 2, 1000 Ljubljana; naročnik Mestna občina Ljubljana. Namen načrta TTVS je določitev potekov označenih poti, ki bodo omogočali slepim in slabovidnim dostop do pomembnejših javnih ustanov predvsem prek navezave na postaje mestnega potniškega prometa.

Edina pomembnejša javna ustanova ob severnem delu Slovenske ceste, h kateri vodijo talne taktilne oznake, je Mestna knjižnica Otona Župančiča.

Slepim in slabovidnim taktilne oznake omogočajo hojo po obeh straneh Slovenske ceste. V vzhodni strani bo izvedena taktilna linija približno po sredini pločnika v dolžini pločnikov od Dalmatinove do Trdinove ulice, od Trdinove ulice do Pražakove ulice bo zaradi lažjega dostopa do avtobusnega postajališča taktilna linija urejena med drevoredom in cestiščem. Na drugi strani ceste se slepe in slabovidne pri Kozolcu vodi po sredini med drevoredom in cestiščem, od Kozolca do Europe pa večinoma po sredini pločnika, vzporedno s cestiščem, na tej strani je pot dokaj enotna z malo ovirami.

Taktilne oznake na površinah z novimi betonskimi tlakovci se izvedejo iz betonskimi elementi v barvi in obdelavi kot kvadratni tlakovci (sivo). Taktilni elementi se polagajo na enak način kot tlakovci, torej v pesek, z minimalnimi fugami, polnjenimi s fino mletim kremenčevim peskom (fuge so med taktilnimi elementi in tlakovci; fug med posameznimi elementi taktilnih oznak ni).

Talne oznake za slabovidne

Posebne talne oznake za slabovidne (barvni trakovi ali podobno) niso predvidene, vse označbe se rešujejo s spremembo barve in strukture osnovnega tlaka ulice. Zaradi izvedbe tlaka v enotnem nivoju po celotni površini severnega dela Slovenske ceste ostaja samo malo mest, ki jih potrebno posebej označiti.

- Prehodi med cestiščem in pločnikom na obeh straneh cestišča: prehodi bodo dobro vidni zaradi različnih tlakov pločnika in cestišča, dodatno bodo poudarjeni s širokimi robniki, ki bodo potekali vzdolž celotnega cestišča.
- Prehodi med cestiščem in pločniki stranskih ulic: prehodi bodo dobro vidni zaradi različnih tlakov pločnika in cestišča, dodatno bodo poudarjeni s širokimi robniki, ki bodo potekali vzdolž novo urejenega dela cestišča.
- Povišan robnik (stopnica) tlaka na avtobusnih postajališčih: stopnica med cesto in postajališčem (pločnikom) bo dobro vidna zaradi spremembe barve in strukture tlaka.

Nivojski prehodi

Nivojski prehodi čez cesto so izvedeni s klančinami oziroma z lokalno izenačitvijo nivojev cestišča in pločnika.

Nivojski prehodi zaradi stopnic v posamezne trgovine niso stvar obdelave tega projekta. Vse taktilne linije so postavljene izven območij nivojskih prehodov.

1.4.5. RAZSVETLJAVA

Stalna ulična razsvetljava

Vsa ulična razsvetljava je viseča, obešena na jeklenice na višini 11m nad ulico (spodnja višina cestnega svetila je 10m, upoštevajoč povese jeklenice). Jeklenice so nameščene kot prečne osi čez ulico, ki se v veliki meri pritrdijo na obstoječa sidrišča na fasadah stavb. Na območju Bavarskega dvora, se postavi nove kandelabre in v njih sidra jeklenice za osvetljavo.

Osi z jeklenicami je 16, v sklopu vsake je nosilna jeklenica in električni kabel. Večina jeklenic je na obeh straneh sidranih v ulične fasade objektov ob Slovenski cesti, dodatno pa je postavljenih še 9 kandelabrov na Bavarskem Dvoru in en na ploščadi pred Figovcem. Del jeklenic je na objekte pripet preko povezovalnih jeklenic. Skupno število novih kandelabrov je 10, vsi so točkovno temeljeni. Skupno število sidrišč na objektih je 17, vsa sidrišča bodo nova, večinski del sidrišč bo izvedenih na mestih obstoječih sidrišč.

Na vsaki prečni osi jeklenic, ki se vpenjajo v stavbe so po štiri luči, osrednji dve nad cestiščem in pločnikom, stranska nad pločnikom na strani kjer ni drevoreda ter stranska na strani drevoreda. V območje kjer se osvetljuje uredi z novimi kandelabri je na prečnih oseh jeklenic po pet luči, osrednje tri nad cestiščem in po ena stranska nad vzhodnim in zahodnim pločnikom. Poleg prečnih jeklenic je nad pločnikom ob drevoredu še stranska vzdolžna svetlobna os, ki povezuje vse stranske luči na vseh prečnih oseh. Na vsakem razmiku vsake vzdolžne osi (med dvema prečnima osema) v območju med Dalmatinovo in Trdinovo so še po dve ali tri stranske luči, na območju Bavarskega dvora pa po ena luč. Skupno število centralnih luči je 44, stranskih pa 55.

Svetilni elementi ulične razsvetljave

Nova razsvetljava na Slovenski cesti je večplastna in sicer sestoji iz osnovne osvetlitve vozne površine, s čimer izpolnimo potrebe osvetlitve za varnost v cestnem prometu. Svetilke so locirane nad vozno površino, pripete na prečne jeklenice (svetlobne osi), minimalna višina luči nad cestiščem je z upoštevanjem povesa 10m. Barva svetlobe je nevtralna bela, okoli 4000K. Svetlobna situacija je enotna za cestišče in zraven ležeči pločnik, na ta način je poudarjena enotnost prostora.

Površine na drugi strani drevoreda, ki so primarno namenjene pešcem, osvetljujemo s svetilkami z asimetrično ozko snopno porazdelitvijo svetlobe tako, da je površina dodatno poudarjeno osvetljena, del svetlobe pa osvetljuje drevesa. Tudi te svetilke se obešajo na jeklenice, ki jih pripenjamo na jeklenice cestne osvetljave. Barva svetlobe je okoli 4000K.

Svetilni elementi so posebej obravnavani v ločenem načrtu.

Novoletna razsvetljava in razsvetljava ob posebnih prireditvah

Novoletna razsvetljava se obeša na prečne svetlobne osi z ulično razsvetljavo, dodatno pa glede na ureditev lahko tudi na ostale ulične elemente (fasade objektov, krošnje dreves, itd). Dovodi električne energije bodo pripravljeni na sidriščih kablov ulične razsvetljave na objekte.

1.4.6. PROMETNA UREDITEV

Prometna ureditev je opisana v ločenem načrtu.

1.4.7 FAZNOST GRADNJE

Predvidoma bo celotna gradnja potekala v dveh ali več fazah. V prvi fazi se bo uredil del Slovenske ceste s cestiščem, pločniki in obema križiščema (Slovenska/Gospodsvetska/Dalmatinova in Slovenska/Trdinova). Ostali deli območja obdelave se bodo realizirali kasneje, v skladu s potrebami in zmožnostmi naročnika.

1. faza (območje, ki se bo najprej izvajalo):

- Severni del Slovenske, cestišče in pločniki med križiščema (Slovenska/Gospodsvetska/Dalmatinova in Slovenska/Trdinova)

2. faza (območje kasnejše realizacije):

- Severni del Slovenske, cestišče in pločniki med križiščema (Slovenska/Trdinova in Slovenska/Tivolska)

V času gradnje bo sklop dela Slovenske ceste, v okviru katerega se bo gradilo, neprevozen za promet. Dostava bo omogočena preko stranskih ulic. Na vsaki strani ceste se bo uredil koridor za pešce, da bodo lahko lokali in trgovine v času gradnje nemoteno delovali.

1.5. RISBE

01	PREGLEDNA SITUACIJA CELOTE	M 1:200
02	Segment 1/4 DALMATINOVA - TAVČARJEVA	M 1:100
03	Segment 2/4 TAVČARJEVA – TRDINOVA	M 1:100
04	Segment 3/4 TRDINOVA – PRAŽAKOVA	M 1:100
05	Segment 4/4 PRAŽAKOVA – TIVOLSKA	M 1:100
06	SITUACIJA RAZSVETLJAVE	M 1:200
07	PREREZI	M 1:200
08	HEME AVTOBUSNIH POSTAJALIŠČ	M 1:5, M 1:50
09	HEME ELEMENTOV RAZSVETLJAVE	M 1:5, M 1:50
s01	HEME POLAGANJA TLAKOVCEV	M 1:25, M 1:1000
s02	HEME TLAKOVCEV	M 1:5
s03	PRINCIP POLAGANJA TLAKOVCEV	M 1:5
s04	PRINCIP POLAGANJA TLAKOVCEV NAD KLETMI OBJEKTOV	M 1:5
s05	HEME TAKTILNIH OZNAK	M 1:2, M 1:10
s06	HEME POKROVOV IN OZNAK	M 1:10, 1:100
s07	HEME POKROVOV IN TTVS	M 1:10
s08	HEME TALNIH REŠETK	M 1:20
s09	HEMA TALNE REŠETKE R1	M 1:5
s10	HEME KOMBINIRANIH REŠETK ZA DREVESA	M 1:20
s11	HEME BETONSKIH ROBNIKOV Rb	M 1:10
s12	HEME ROBNIKA DREVORED KOZOLEC	M 1:10, M 1:50
s13	HEME GRANITNIH ROBNIKOV Rg	M 1:10
s14	HEME GRANITNIH ROBNIKOV Rg	M 1:10
s15	HEME GRANITNIH ROBNIKOV Rg	M 1:10
s16	HEMA POLAGANJA ROBNIKOV	M 1:10, M 1:50
s17	HEME DODATNIH TAKTILNIH ELEMENTOV	M 1:20
s18	HEME DODATNIH TAKTILNIH ELEMENTOV	M 1:20
s19	HEME POLAGANJA TTVS Dalmatinova – Slovenska	M 1:20, M 1:50
s20	HEME POLAGANJA TTVS Trdinova – Slovenska	M 1:20, M 1:50
s21	HEME POLAGANJA TTVS Pražakova – Slovenska	M 1:20, M 1:50
s22	HEME POLAGANJA TTVS Gosposvetska – Slovenska 1/2	M 1:20, M 1:50
s23	HEME POLAGANJA TTVS Gosposvetska – Slovenska 2/2	M 1:20, M 1:50
s24	PROMETNA UREDITEV	M 1:10, M 1:20