

# SMERNICE ZA NAČRTOVANJE JAVNIH POVRŠIN

---

Strateški načrt dostopnosti Občine Žalec – Priloga 3

2026

Naročnik:

Občina Žalec

Izdelovalec:

Zavod DOSTOP, Cesta 27.aprila 35, 1000 Ljubljana

Projekt:

Strateški načrt dostopnosti Občine Žalec

Številka projekta:

SND-ŽAL-2025-46

Avtorici:

Andreja Albreht, univ. dipl. inž. kraj. arh.

Živa Girandon, univ. dipl. inž. kraj. arh.

Datum: 25/02/2026

# Vsebina

---

0	UVOD	4
1	SPLOŠNE SMERNICE .....	5
1.0	Načrtovanje prometne ureditve .....	5
1.1	Načrtovanje površin za pešce .....	7
1.2	Načrtovanje avtobusnih postajališč .....	12
1.3	Načrtovanje stopnišč in klančin .....	12
1.4	Izbor tlakov in drugih materialov .....	14
1.5	Načrtovanje zvočne signalizacije .....	15
1.6	Označena parkirna mesta rezervirana za vozila invalidov .....	17
2	TALNI TAKTILNI VODILNI SISTEM (TTVS) .....	18
2.0	Načrtovanje TTVS glede na stopnje dostopnosti .....	18
2.1	Izbor materialov za taktilne oznake .....	18
2.2	Izvedba taktilnih oznak .....	19
2.3	Pravila za načrtovanje TTVS v območjih osnovne stopnje dostopnosti .....	21
2.4	Pravila za načrtovanje TTVS na poteh višje stopnje dostopnosti .....	26

## 0 UVOD

---

V Prilogi 3 so povzete bistvene smernice, ki jih je treba upoštevati pri načrtovanju zunanjih površin v občini Žalec.

V prvem delu (poglavje 1) so navedene splošne smernice, ki se jih upošteva pri vseh ureditvah zunanjih površin v občini Žalec, da se zagotovi ustrezna dostopnost za funkcionalno ovirane osebe. Splošne smernice se upošteva pri vseh ureditvah, tako v območjih osnovne stopnje dostopnosti, kot v območjih višje stopnje dostopnosti. V drugem delu (poglavje 2) so navedene smernice v zvezi z načrtovanjem talnega taktilnega vodilnega sistema (poglavje je razdeljeno glede na to, ali se načrtuje TTVS v območjih višje stopnje dostopnosti ali v območjih osnovne stopnje dostopnosti).

**Smernice se upošteva pri projektiranju novih objektov v javni rabi, pri prenovah in tudi izvedbi vzdrževalnih del, kjer projektne dokumentacije ni potrebno izdelati.**

Smernice se uporabljajo skupaj s standardoma SIST ISO 21542 in SIST 1186.

Navedene so zahteve dveh vrst: priporočljive in obvezne. Zahteve, ki so obvezne, označujejo besede nujno, obvezno, mora. Ostale smernice so priporočljive, z njihovo uporabo se lahko bistveno izboljša dostopnost, vendar lahko odstopajo od smernic v primeru, ko obstaja zato opravičljiv razlog (npr. omejitve zaradi reliefa, predpisov kulturne in naravne dediščine, tehnična neizvedljivost zaradi zagotavljanja drugih bistvenih zahtev...). Priporočljivo je, da se projektant posvetuje s svetovalcem za dostopnost, ki mu lahko pomaga najti najustreznejšo kompromisno rešitev, ki bo omogočila dostop vsaj nekaterim skupinam uporabnikov s funkcionalnimi oviranostmi, če že za vse rešitev ni mogoča.

V kompleksnih primerih, kjer je težko najti rešitev ugodno za vse, primer obravnava Svet za invalide in predlaga kompromisno rešitev, ki lahko odstopa od predlaganih smernic.

# 1 SPLOŠNE SMERNICE

## 1.0 Načrtovanje prometne ureditve

Prometna ureditev v naseljih naj bo načrtovana tako, da sledi načelu prednosti po vrstnem redu: pešec - kolesar - javni potniški promet - motorni promet. V skupini pešcev so tudi ljudje s funkcionalnimi oviranostmi, zato je pri načrtovanju treba upoštevati njihove zahteve kot osnovo pri načrtovanju peščevih poti. Pri načrtovanju prometnih ureditev se upošteva naslednje:

- a. **Kolesarske povezave se v naseljih ne vzpostavljajo na račun zmanjševanja in ožjenja peščevih površin**, temveč naj se prvenstveno zmanjšujejo površine za motorni promet.
- b. **Kolesarske poti se praviloma načrtujejo ločeno od peš površin**, da se zmanjša možnost konfliktov med pešci in kolesarji (npr. kolesarska steza, ki je ločena od pešpoti z zelenico ali višinsko razliko).
- c. **Ločeni pasovi za pešce in kolesarje se na pločnikih načrtujejo le, če je na voljo dovolj prostora, da se lahko zagotovijo ustrezni pogoji za varnost in gibanje (tudi funkcionalno oviranih) pešcev.**

Predpisane minimalne širine pasov na pločnikih, ki si jih delijo pešci in kolesarji<sup>1</sup>, niso zadostne na točkah, kjer je predvideno prehajanje pešcev v vseh smereh oz. je predvideno tudi zadrževanje pešcev (npr. avtobusna postajališča, križišča s prehodi za pešce), zato je treba v teh primerih pogosto predvideti skupne površine za pešce in kolesarje.



**Slika 1** (neustrezno): Primer, kjer bi bilo zaradi pomanjkanja prostora nujno izvesti skupno površino za pešce in kolesarje. Kolesarski pas poteka ob cesti, talne označbe so zelo kaotične, semaforji stojijo na kolesarskem pasu, pešci ne vedo, kje je varna površina in kje lahko stojijo.

<sup>1</sup> Pri načrtovanju kolesarskih površin v naseljih se uporablja *Pravilnik o kolesarskih površinah*, a primere rešitev iz tega pravilnika se lahko uporabi le tam, kjer je prostora dovolj, da se lahko zagotovi tudi neoviran prehod (funkcionalno oviranim) pešcem in se tako lahko zagotovi tudi neoviran prehod v skladu s *Pravilnikom o univerzalni graditvi in rabi prostora*. To pomeni, da se mora obenem skrbno načrtovati tudi sklenjene poti za pešce in vpliv, ki ga imajo kolesarske povezave na promet pešcev.

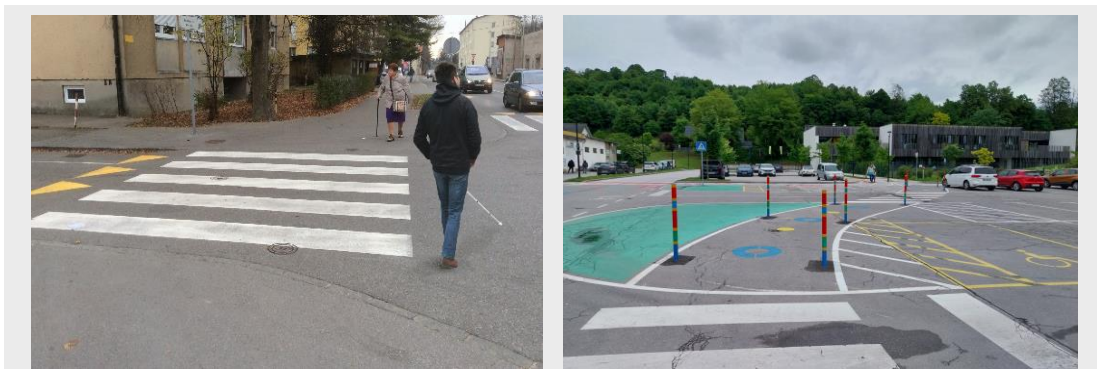
- d. **Za pešce naj se predvidijo najkrajše možne poti.** Umeščanje kolesarskih poti ne sme poslabšati položaja za pešce in bistveno podaljšati peščevih poti, saj v nasprotnem primeru pešci redno uporabljajo kolesarske poti, kar poslabša položaj tudi kolesarjem.
- e. **Talne označbe, ki označujejo prometno ureditev naj bodo uporabljene v najmanjši možni meri.** Preveč vizualnih označb slabša zaznavo in razumevanje informacij, ki naj bi jih te podajale, s tem pa tudi varnost pešcev.

Talne označbe naj se predvidijo samo tam, kjer je to nujno zaradi varnosti in v tolikšni meri, da jih lahko razumejo tudi udeleženci v prometu, ki imajo težave z zaznavanjem, koncentracijo, orientacijo in razumevanjem vizualnih informacij. Preveč označb lahko doseže pri nekaterih ljudeh nasprotni učinek.

Talne označbe za vodenje kolesarjev se na cestnih otokih izrisujejo samo v primeru, ko te ne križajo peščevih poti. Prehodi za pešce, ki so izrisani čez kolesarske pasove namreč izredno poslabšajo zaznavo varnega območja.

- f. **Zelo priporočljivi so ukrepi za umirjanje prometa, ki pa morajo biti zasnovani tako, da ne poslabšajo dostopnosti za pešce.**

Eden od pogostih ukrepov za umirjanje prometa je trapezna ploščad, ki ob upočasnjevanju prometa omogoča tudi preprostejši prehod pešcem z gibalnimi oviranostmi, saj je cesta v območju prehoda za pešce dvignjena na raven peščeve površine. Vendar če trapezna ploščad ni ustrezno opremljena s taktilnimi oznakami, je zelo nevarna za ljudi z okvarami vida.



**Sliki 2** (neustrezno): **1:** Prehod za pešce na trapezni ploščadi, ki je zelo priporočljiv za izboljšanje prehodnosti za pešce, vendar je pomanjkljivo opremljen z vidika slepih in slabovidnih. Ker manjkajo taktilne oznake, ki označujejo rob peščeve površine, ljudje z okvarami vida lahko nevede zaidejo na cesto. **2:** Pešpot poteka čez parkirišče. Za umirjanje prometa so uporabljene talne označbe, ki pa so razdrobljene in ne poudarjajo glavne informacije za pešce (smer varne pešpoti). Ljudje z okvarami vida oz. kognitivnimi motnjami zaradi preobilice informacij težko zaznajo pot. Manjkajo tudi taktilne oznake.

- g. **Načrtuje naj se dovolj parkirišč za kolesa.** Odložena kolesa pogosto ovirajo prehod po peš površinah in so težavna predvsem za ljudi z okvarami vida. Prostori za parkiranje koles morajo biti umeščeni izven peščevega koridorja.

## 1.1 Načrtovanje površin za pešce

Če peščeve površine niso primerno urejene, je veliko ljudi primoranih uporabiti avtomobilski prevoz, da lahko pridejo do storitev in objektov, do katerih bi sicer lahko prišli peš. To pomeni, da so ljudje, ki avta ne morejo voziti, diskriminirani. Ključna pravila, ki jih moramo upoštevati za zagotovitev dostopnosti peščevih površin so:

- a. **Površine za pešce morajo biti sklenjene.** V načrtu je treba preveriti, kako so posamezne poti za pešce med seboj povezane. Peščeve poti naj se ne končajo sredi parkirišča ali na cesti.
- b. **Robovi peš površin morajo biti čimbolj sklenjeni in čim manj členjeni, na oz. ob njih pa ne načrtujemo ovir, saj so ključni za orientacijo ljudi z okvarami vida (t.i. vodilni robovi).** S tem se zmanjša potreba po nameščanju taktilnih oznak.



- c. **Zasaditev ob robu naj ne sega čez rob poti.** Zasaditev, ki prerašča robove pločnikov, ni primerna, saj se bela palica zatika vanjo. V projektu je treba predvideti ustrezno utrditev in zatravitev oz. zasaditev zelenih površin ob poti ter ustrezen režim vzdrževanja.
- d. **Na površinah za pešce ne sme biti ovir, ki jih ni mogoče otipati z belo palico.** Ovire, ki segajo v peščevo pot za več kot 10 cm in so nameščene na višini med 30 cm in 210 cm, morajo biti ustrezno zaščitene, da se prepreči nalet.

- e. **Površine za pešce morajo biti brez ovir za prehod z invalidskim vozičkom.** Vse novo načrtovane pešceve površine morajo biti brez ovir (npr. stopnic, ozkih prehodov, vrtljivih vrat), ki bi ovirale prehod z invalidskim vozičkom oz. mora biti predviden alternativni prehod, ki omogoča enakovreden dostop tudi gibalno oviranim uporabnikom. Na širokih površinah (trgi, parki) to pomeni, da se mora načrtovati vsaj ena dostopna pot za uporabnike invalidskih vozičkov, ki omogoča prehod čez te površine in dostop do osnovnih funkcionalnih točk, ki so pomembne za uporabo prostora.



**Sliki 4** (neustrezno): Ovire za uporabnike invalidskih vozičkov na pločnikih. Pri načrtovanju je treba določiti glavne smeri gibanja pešcev. **1:** Poglabljena mulda in robnik ovirata prehod z invalidskim vozičkom. Če je predvideno, da se pešci gibljejo vzdolž robnika (npr. v območjih za pešce), je lahko takšen robnik ustrezen ukrep za olajšanje orientacije slepih in slabovidnih, vendar morajo biti ustrezno urejena mesta prehoda z nižanim robnikom. **2:** Kjer je predvideno prečno gibanje pešcev čez muldo, takšna postavitev predstavlja oviro za prehod uporabnikov invalidskih vozičkov in je neustrezna.

- f. **Neovirani prehod za pešce mora biti načrtovan v celotni širini zebre.** Prehodi za pešce morajo biti izvedeni tako, da je omogočen prehod z vozičkom v celotni širini zebre. Na ta način je omogočen preprostejši prehod vsem uporabnikom, saj na prehodu za pešce ni robov, ki bi bili nevarni za spotikanje. Tako višinsko izenačen rob pločnika in vozišča se označi s taktilnimi oznakami.



**Sliki 5:** Znižani robniki v območju prehodov za pešce. **1** (neustrezno): Primer znižanega robnika, ki je pešcem manj prijazen. Gibalno ovirani pešci se usmerijo na površino za kolesarje (predvsem, kadar je na prehodu večje število ljudi). **2** (ustrezno): Z ureditvijo znižanih robnikov v celotni širini zebre je omogočen varen prehod večji skupini ljudi, saj sredi zebre ni poševnih robnikov, ki so težavni za spotikanje. Na ta način se tudi lažje izvede blag prehod z ene na drugo višino, ki je pri klančinah sicer pogosto zelo strm in ga je z vozičkom težko prevoziti. Višinsko izenačen rob pločnika je označen s talnimi taktilnimi oznakami.

- g. **Vozišče mora biti višinsko ločeno od površine za pešce.** Vozišče in pločnik (ali druga površina za pešce) morata biti višinsko ločena, če potekata drug ob drugem. V primerih, ko nista višinsko ločena (npr. ko se načrtuje pas za pešce), mora biti razmejitvena označba med njima taktilno in vizualno zaznavna.



**Sliki 6** (ustrezno): Taktilna ločilna oznaka, ki nadomešča višinsko razliko in označuje rob varne peščeve površine. **1:** Ločilna oznaka iz granitnih kock. **2:** Ločilna oznaka iz hladne strukturne plastike.

- h. **Površine za pešce morajo biti ustrezno osvetljene, še posebej na pomembnih točkah.** Ta je posebej pomembna za ljudi z okvarami vida oz. sluha. Pomembna je tako za varnost pešcev (da jih lahko voznik pravočasno opazi), kot tudi za njihovo orientacijo. Dobra osvetlitev je predvsem pomembna:

- na križanjih peščevih poti s prometnicami,
  - na točkah, ki so pomembne za orientacijo (npr. pri informativnih tablah in smerokazih),
  - pred vhodi v javne ustanove,
  - na območjih, kjer je veliko ovir in višinskih razlik (stopnice, klančine, urbana oprema).
- i. **Nameščajo se rešetke, ki onemogočajo zatikanje koles in palic.** Reže drevesnih rešetk, rešetk za odvodnjavanje in pokrovov jaškov morajo biti ožje od 15 mm. Na ta način se prepreči, da bi se vanje zatikale palice ter kolesa vozičkov in drugih pripomočkov.
- j. **V primeru peščevih površin, ki mejijo na parkirišča oziroma se križajo z dovozi, se rob varne peščeve površine označuje na različne načine, odvisno od količine prometa na cesti, od smeri hoje pešca, od višinskega profila cestišča itd.** V primerih, ko pločnik križajo dovozi, je nevarno, da oseba z okvaro vida zaradi nezaznavne meje med pločnikom in voziščem zaide na cesto. V različnih primerih je treba uporabiti različne rešitve. Če gre za pločnik, po katerem hodi pešec v eni smeri (naravnost vzdolž ceste), posebnih ukrepov na dovozih ni potrebno zagotavljati. Priporočljivo je, da se površina za pešce čimbolj izravna, saj je prehod po »valovitih« pločnikih za osebe na vozičkih zelo težaven.



- k. **V območjih višje stopnje dostopnosti načrtujemo dostopne poti.** Dostopna pot povezuje glavne funkcionalne točke (npr. avtobusna postajališča, objekti v javni rabi) ter je oblikovana tako, da jo lahko uporabljajo vsi, ne glede na njihovo oviranost. Zaradi omejitev v prostoru se včasih načrtuje različne dostopne poti za različne vrste oviranosti (npr. pot za ljudi z okvarami vida lahko poteka tudi čez stopnice).

**I. Elemente za preprečevanje dostopa motornemu prometu se načrtuje samo na površinah, kjer je to nujno, saj zelo ovirajo osebe s funkcionalnimi oviranostmi.**

Pri tem se upošteva naslednje zahteve:

- Prednostno se načrtuje elemente, ki imajo po celotni vertikali približno enakomeren profil. Elementi v obliki polkrogel, neizrazitih oblik in neenakomerne profila so zelo težko zaznavni za ljudi z okvarami vida in so pogost vzrok nesreč, še posebej v primeru, če niso zadostno kontrastni glede na okoliški tlak ali če so prenizki.
- Visoki so najmanj 100 cm.
- Če ni z njihovo osnovno barvo že doseženo ustrezno kontrastno razmerje glede na podlago in ozadje, so na zgornjem delu označeni s kontrastnimi trakovi.
- Razporejeni so v vrsti, na enakomerni razdalji, prehod med njimi je omogočen tudi za uporabnike invalidskih vozičkov (minimalno 100 cm razdalje).
- Od vodilne linije, ki je načrtovana v sklopu talnega taktilnega vodilnega sistema so umaknjeni vsaj 60cm.
- Če so postavljeni neenakomerno (v več različnih smereh, polkrožno, na različnih razdaljah) v prostoru, kjer ni vodilne linije, jih je treba dodatno označiti s kontrastno talno taktilno zaznavno oznako.
- Ne smejo biti medsebojno povezani (z verigo, vrvjo ipd.).



**Sliki 8** (neustrezno): Primeri nezaznavnega količka. **1:** V smeri hoje je količek zaradi tanke konstrukcije vizualno slabo zaznaven. **2:** Z druge smeri je isti količek dobro zaznaven. Pomembno je, da je količek postavljen tako, da je viden v glavni smeri hoje. Priporočljivi so polni količki.

## 1.2 Načrtovanje avtobusnih postajališč

Točke javnega potniškega prometa so ključne za zagotavljanje ustrezne dostopnosti, zato morajo biti v prostoru dobro vidne, primerno označene in ustrezno dostopne vsem. Pri tem se upoštevajo naslednja pravila:

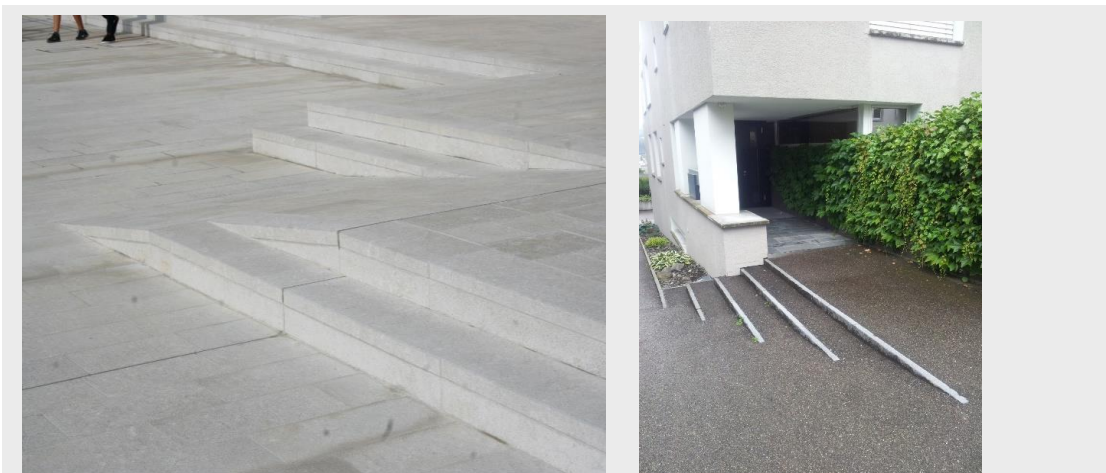
- a. **Pri urejanju novih postajališč oz. prenovi postajališč, je obvezna izdelava načrta postajališča, v katerem se prikaže natančno pozicijo nadstrešnice oz. info stebra ter pozicijo taktilnih oznak.** V načrtu postajališča (oz. v načrtu prometne ureditve, kadar gre za širše prenove cest) se predvidijo: natančna lokacija in tip nadstrešnice, pozicija informacijskega stebra z voznim redom ter pozicija taktilnih oznak, ki označujejo vstopno mesto v avtobus oz. info steber.
- b. **Oprema postajališča mora biti takšna, da so postajališča dobro vidna ter nudijo možnost počitka in zaščito pred vremenskimi vplivi.** Klopi ne smejo ovirati prehoda, stekla ne smejo zapirati poti in morajo biti ustrezno označena s kontrastnimi oznakami.
- c. **Na peščevih površinah morajo biti do vstopnih točk na vseh avtobusnih postajališčih načrtovane taktilne oznake** (podrobneje o načinu označevanja v poglavju 2.3 Pravila za načrtovanje TTVS v območjih osnovne stopnje dostopnosti). Kjer so postajališča načrtovana izven strnjenih naselij in do njih ne vodi urejena peščeva površina, se taktilnega označevanja ne izvaja.
- d. **Na avtobusnih postajališčih morajo biti v različnih oblikah dostopne nujne informacije, ki jih potniki potrebujejo pri uporabi potniškega prometa.** Informacije o postajališču in linijah mestnega potniškega prometa so objavljene na informacijskem stebru in na robu nadstreška postajališča. Na nadstrešku oz. info stebru je vedno predviden vsaj:
  - kontrasten in dovolj velik napis z imenom postajališča, ki ga je mogoče opaziti tako iz avtobusa kot tudi pri prihodu po pločniku,
  - vozni red oz. način dostopa do elektronskega/zvočnega predvajanja voznih redov.

## 1.3 Načrtovanje stopnišč in klančin

Stopnišča morajo biti načrtovana tako, da je zagotovljena predvsem njihova funkcionalnost. Jasno je treba opredeliti smer gibanja čez stopnišče in omogočiti dobro vizualno zaznavo robov. Klančine morajo biti načrtovane tako, da jih lahko samostojno uporabljajo uporabniki različnih invalidskih vozičkov. Posameznih stopnic na poti se ne načrtuje. Pri načrtovanju stopnišč in klančin se upošteva predvsem naslednja pravila:

- a. **Na stopniščih morajo biti oprijemala nameščena tako, da je omogočena uporaba z levo ali desno roko.** Oprijemala morajo biti načrtovana ob obeh robovih stopnišča (priporočljivo), ali pa na sredini, tako da je omogočen dostop z obeh strani. Na širokih stopniščih in stopniščih, ki so povezana z drugimi elementi (npr. tribune), morajo biti oprijemala vezana na glavne dostopne poti oz. poudarjati glavne smeri hoje.

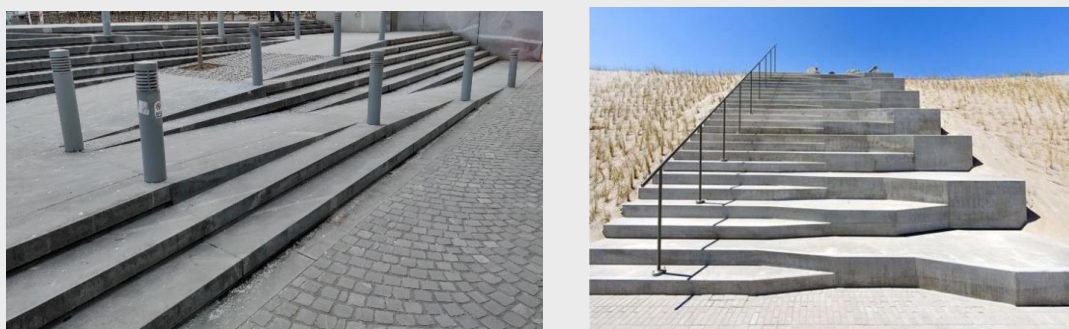
- b. **Na stopniščih mora biti z vizualnim kontrastom označen rob vsaj prve in zadnje stopnice vsake stopniščne rame.** Če je v stopniščni rami pet stopnic ali manj ali če robovi stopnišča niso ravni (npr. potekajo poševno po terenu ali potekajo v loku), morajo biti z vizualnim kontrastom označene vse stopnice. Na dostopnih poteh v višji stopnji dostopnosti morajo biti stopnišča



**Sliki 9:** Vizualna zaznava roba na stopnicah **1** (neustrezno): Stopnice z nekontrastnimi robovi. Med stopnicami je umeščena tudi klančina, ki še dodatno oteži zaznavanje robov stopnic. **2** (ustrezno): Označitev terenskih stopnic z vizualnim kontrastom na robovih.

označena tudi s talnimi taktilnimi oznakami. (glej poglavje 2.4 Pravila za načrtovanje TTVS na poteh višje stopnje dostopnosti).

- c. **Stopnišč s poševnimi robovi in različnimi višinami stopnic se ne načrtuje.** Če je zaradi terena umestitev takšnih stopnic nujna in pri tem nastanejo stopnice različnih višin, se mora vsaka od stopnic ustrezno kontrastno označiti, da je omogočena vizualna zaznava roba.
- d. **Klančine na dostopnih poteh se načrtujejo v skladu s standardom SIST ISO 21542.** Kjer je zaradi razgibanega reliefa naklon ulice (poti, površine) prestrm, da bi omogočal samostojen dostop z invalidskim vozičkom in ni verjetno, da bi uporabnik invalidskega vozička lahko samostojno uporabljal to povezavo, je kljub temu treba predvideti možnost prehoda z vozičkom na način, da ga potiska spremljevalec ter dostop za uporabnike otroških vozičkov in drugih pripomočkov s kolesi tako, da se ne načrtuje dodatnih ovir.
- e. **Klančine morajo biti ustrezno ločene od stopnišč.** Stopnišča, pri katerih je klančina združena s stopnicami (npr. poteka poševno čez stopnišče) in so obenem namenjena pešcem in kolesarjem oz. ljudem s pripomočki na kolesih, so neustrezna, saj nastanejo poševni robovi, ki so nevarni za spotikanje, poleg tega takšna stopnišča ne omogočajo samostojne uporabe uporabnikom invalidskih vozičkov.



**Sliki 10: 1** (neustrezno) Stopnišče z integrirano klančino je vključujoče le na prvi pogled, sicer pa je za večino uporabnikov s funkcionalnimi oviranostmi neuporabno, saj so klančine neustrezno opremljene, robovi klančin so nezaščiteni, za slabovidne pa je zelo otežena zaznava robov stopnic. **2** (ustrezno) Stopnišče z izraženo glavno smerjo hoje, ki jo poudarja oprijemalo. Pot po kompleksnih stopniščih je tako lažja (opomba: manjkajo kontraste oznake robov stopnic) (vir: <https://pin.it/dpptvtU>).

## 1.4 Izbor tlakov in drugih materialov

- a. **Na vseh funkcionalnih povezavah se načrtuje raven in trden tlak, ki omogoča preprost prehod z invalidskim vozičkom in ni nevaren za spotikanje.** Tlak, ki se zaradi posebnega namena poudarja z drugačno teksturo (npr. zaradi taktilnega označevanja, predstavitve arheoloških najdb, iz oblikovnih razlogov) ne sme biti tako grob, da je nevaren za spotikanje ali zatikanje koles, pasovi grobega tlakovanja pa morajo biti načrtovani tako, da niso širši od 1m v smeri prehoda, da ne otežujejo vožnje uporabnikom invalidskih vozičkov.
- b. **S premišljeno izbiro tlakov preprečimo bleščanje.** Zelo svetli tlaki ali tlaki z obdelavo, ki se zelo blešči, slabovidnim močno poslabšajo vidno zaznavo.
- c. **Pri objektih in opremi za velike površine ne uporabljamo odsevnih materialov.** Velike steklene oziroma druge močno odsevne površine otežujejo orientacijo in predstavijo o prostoru.



**Sliki 11: Poti v parku. 1** (neustrezno): Primer poti, ki je poleg tega, da je nedostopna z vozičkom, izredno težavna tudi za hojo vseh, ki težko dvigajo noge, nevarna za spotikanje in neprimerna za ljudi z okvarami vida, saj je zelo težko zaznati dvignjene robove in višinske razlike. **2** (ustrezno): Primer vključujoče dobro utrjene peščene poti.

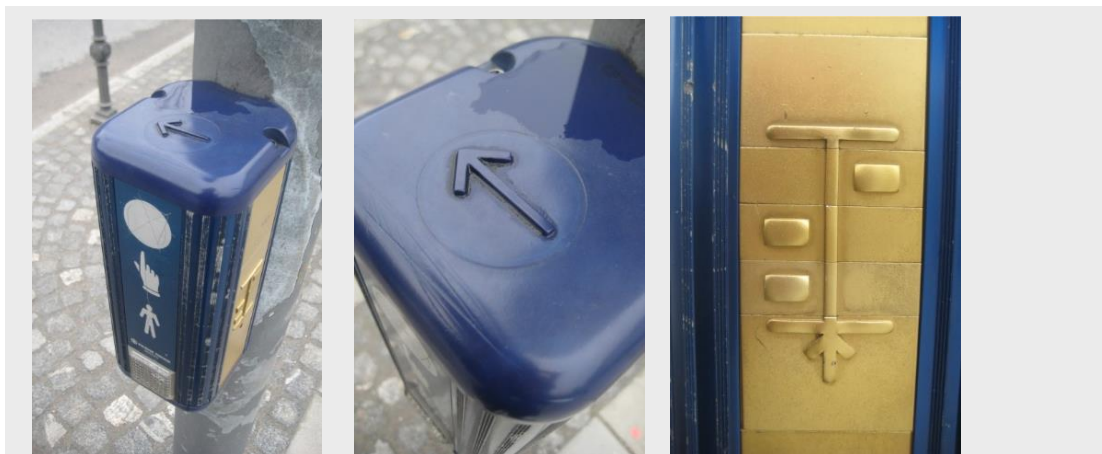
- d. **Močni vizualni kontrasti naj podpirajo orientacijo v prostoru, ne uporabljamo pa jih za vzorce v tlaku.** Uporabljamo jih na točkah, ki so pomembne za orientacijo in označitev ovir. Neustrezni so močno kontrastni geometrijski vzorci v tlaku, ki ljudem z okvarami vida otežujejo zaznavanje globine in povzročajo vrtoglavico.

## 1.5 Načrtovanje zvočne signalizacije

Zvočni semaforji so izjemno pomembni za samostojno gibanje oseb z okvarami vida. Tu ne gre le za ljudi, ki so evidentirani kot slepi ali slabovidni, temveč so, še posebej v velikih križiščih, pomembni tudi za večino starejših, za vse ljudi, ki le nekoliko slabše vidijo itd. Zato morajo biti zvočni semaforji nameščeni na vseh semaforjih v naseljih.

- a. **Pri načrtovanju zvočne signalizacije moramo upoštevati, da ima zvočni semafor dve funkciji:**
- **posredovanje informacije o barvi luči na semaforju, ki pešcu pove, ali je varno prečkati cesto in**
  - **pomoč pri orientaciji.**

Pešcu z okvaro vida je zvočni semafor v pomoč pri tem, da lahko najde prehod za pešce in varno točko pri prečkanju ceste. To je zelo pomembno predvsem pri hoji čez cesto, da lahko pešec pride hitreje na drugo stran. V zelo kratkem času, ko sveti zelena luč, mora namreč najti pravo pot na drugo stran, kar je posebej pri širokih cestah za ljudi z okvarami vida izjemno zahtevno. V primerih, ko vodilne taktilne oznake niso nameščene (torej v primeru območij osnovne stopnje dostopnosti), je zvočni semafor s stalnim signalom zelo pomemben pri orientaciji.



**Slika 12** (ustrezno): **1:** Zvočni semafor. **2:** Reliefna puščica na vrhu škatlice semaforja pešcu z okvaro vida sporoča smer v kateri lahko varno prečka cesto. **3:** Na navpični stranici škatlice semaforja lahko pešec z okvaro vida otipa postavitev prometnih pasov in dobi občutek o velikosti ceste, ki jo namerava prečkati.

- b. **Zvočni semaforji morajo biti opremljeni s tipnimi oznakami, kjer je narisana smer prehoda in zasnova križišča.**
- c. **Zvočni semaforji so neposredno povezani s taktilnimi oznakami, zato morata biti načrt svetlobne signalizacije in taktilnih oznak usklajena.**

Če se med načrtovanjem spreminja postavitev semaforjev, se mora obvezno preveriti in prilagoditi tudi načrt taktilnih oznak.

**d. Da je orientacijska funkcija zvočnega semaforja lahko uporabna, mora biti ta slišen približno 4-5 m od semaforja.**

Pri tem se upošteva naslednja nastavitve zvoka:<sup>2</sup>

- zvočni signal mora biti dobro razpoznaven iz okoliškega zvočnega okolja,
- stalna raven zvočnega tlaka zvočnega signala se mora avtomatsko prilagajati na 3 dB (A) ( $\pm$  3 dB (A)) nad ravno okoliškega hrupa. Glasnost ne sme pasti pod 35 dB (A) in, pri naraščanju hrupa ne sme preseči 90 dB (A),
- hitrost zviševanja glasnosti zvočnega signala naj bi bila vsaj 80 dB (A)/s, ko se okoliški hrup poveča. Ko nivo okoliškega hrupa pade, naj bi glasnost zvočnega signala padala največ s hitrostjo 20 dB (A)/s.

**e. Zvočni semafor mora biti ustrezno postavljen na drogu.**

Postavitev mora ustrezati naslednjim zahtevam:

- vrh zvočnega semaforja na 80-120 cm od tal (priporočljivo 100 cm),
- postavljen mora biti na tisti strani droga, kjer ga je najbolje slišati z vseh smeri prihoda.

**f. V primeru, ko sta zaradi izvedbenih omejitev dva zvočna semaforja preblizu in se zvočna signala za nasprotno smer prehoda mešata (npr. ko sta semaforja v obe smeri nameščena na istem drogu), je treba predvideti tip semaforja, ki je dodatno opremljen z vibracijo.**

V tem primeru se zvočna semaforja namestita tako, da sta vsak na eni strani droga, spodnji del škatlice ne sme biti nižji od 80 cm, zgornji pa ne višji od 120 cm. Rešitev se lahko uporablja izključno v primerih, ko drugačna rešitev zaradi omejitev v prostoru ni možna.



**Sliki 13** (ustrezno): Rešitev z uporabo zvočnih semaforjev z vibriranjem. Zvočni semafor ima dodatno funkcijo z vibriranjem, zato lahko pešec čuti, kdaj je v njegovi smeri sveti rdeča in kdaj zelena luč, čeprav sta oddajnika na istem drogu. Rešitev je nestandardna in se uporablja le izjemoma, ko zaradi prostorskih omejitev ni mogoče zagotoviti zadostne oddaljenosti zvočnih semaforjev ali če zvok moti okoliške prebivalce.

<sup>2</sup> Povzeto po standardu *DIN 32981*

- g. **V stanovanjskih območjih je zvočna semaforizacija lahko izvedena na različne načine in se prilagodi situaciji.**

V bližini stanovanjskih objektov se na zvočnih semaforjih, ki so za prebivalce zelo moteči, glasnost in tip zvoka na terenu v sodelovanju s predstavniki ZDSSS nastavit tako, da je zagotovljena še zadostna zaznavnost ob kar najmanjši motnji za okoliške prebivalce. Semaforji so na teh lokacijah v nočnem času nastavljeni tako, da ne oddajajo zvoka oz. imajo vklopljeno samo vibracijsko funkcijo.

## 1.6 Označena parkirna mesta rezervirana za vozila invalidov

Parkirna mesta rezervirana za vozila invalidov, ki pripadajo objektom v javni rabi oz. so del javnih parkirišč, morajo biti horizontalno in vertikalno označena v skladu s Pravilnikom o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah (Uradni list RS, št. [26/24](#) in [30/24](#)) in brez ovir povezana z vhodi v objekte oz. s površinami za pešce.

- a. **Pri novogradnjah, rekonstrukcijah in vzdrževanju (novem označevanju) javnih parkirišč se upoštevajo naslednji normativi glede števila parkirnih mest:**
- do 10 parkirnih mest se predvidi 1 parkirno mesto za invalide,
  - do 50 parkirnih mest se predvidita 2 mesti,
  - do 100 parkirnih mest se predvidijo 4 mesta,
  - do 200 parkirnih mest se predvidi 6 označenih mest za invalide.
- b. **Znižanje števila zahtevanih označenih parkirnih mest:** V dogovoru s *Svetom za dostopnost* se lahko pri javnih parkiriščih, kjer primanjkuje parkirišč, predvideno število označenih parkirnih mest zniža oziroma spremeni v prilagodljiva (dimenzijsko ustrezna, vendar neoznačena - rezervirana).

## 2 TALNI TAKTILNI VODILNI SISTEM (TTVS)

---

Na poteh višje stopnje dostopnosti (Priloga 1), se pri načrtovanju taktilnih oznak upoštevajo poglavja 2.0 do 2.4. Ostala območja oz. poti sodijo v osnovno stopnjo dostopnosti in je zato pri načrtovanju treba upoštevati poglavja od 2.0 do 2.3.

### 2.0 Načrtovanje TTVS glede na stopnje dostopnosti

V območjih oz. na poteh **osnovne stopnje dostopnosti** se v skladu z zakonodajo upošteva *standard SIST 1186*, vendar se izvaja samo tisti del taktilnega označevanja, ki ima funkcijo opozarjanja na nevarnosti ter označevanja točk javnega potniškega prometa, ki so najpomembnejša funkcionalna vozlišča. Sklenjenega taktilnega vodilnega sistema v teh območjih ni treba zagotavljati.

V območjih oz. na poteh **višje stopnje dostopnosti** se pri načrtovanju TTVS upoštevajo zahteve iz Pravilnika o univerzalni graditvi in uporabi objektov in standarda SIST 1186. To poleg upoštevanja pravil za območja osnovne stopnje dostopnosti pomeni predvsem to, da mora biti TTVS v teh območjih izveden tako, da omogoča sklenjeno varno pot, ki jo lahko samostojno uporabljajo slepi in slabovidni. Pravila za načrtovanje sklenjenih vodilnih poti so opisana v poglavju 2.4.

### 2.1 Izbor materialov za taktilne oznake

- a. **Za taktilno označevanje na prometnih površinah se uporabljajo standardne taktilne oznake** (to so oznake s čepasto in rebrasto strukturo) v skladu s standardom SIST 1186.
- b. **V izvedbenih načrtih in popisih je treba obvezno navesti barvo, material in standard, kateremu morajo ustrezati oznake.** Če se dela izvaja v okviru vzdrževalnih del brez načrta in popisa, je treba navesti barvo, material in standard pri naročilu izvedbe.
- c. **Na pločnikih je najbolj priporočljiva uporaba betonskih taktilnih oznak, kjer je razmerje med ceno in trajnostjo ter uporabnostjo najugodnejše.** Plastične oznake, lepljene na asfalt, so po dosedanjih izkušnjah precej manj obstojne in zato večinoma neprimerne za uporabo na zunanjih površinah razen v izjemnih primerih, ko druge rešitve niso mogoče. Izjema so oznake iz hladne strukturne plastike, nanešene neposredno na asfalt, ki se uporabljajo za izvedbo reliefne črte čez prehod za pešce.
- d. **Pri uporabi kamnitih taktilnih oznak je treba paziti na to, da so izvedene v skladu s standardom SIST 1186, ki posebej predpisuje detajl strukture za kamnite oznake.** Ta se namreč razlikuje od osnovne strukture, ki je predvidena za oznake iz drugih materialov.

## 2.2 Izvedba taktilnih oznak

Pri taktilnem označevanju je zelo pomembna natančna izvedba. Poleg tega, da slabo vpliva na vizualno podobo prostora, lahko neustrezna izvedba zelo poslabša tudi tipno zaznavo in podraži vzdrževanje.

- a. **Načini vgradnje betonskih in kamnitih oznak so lahko različni, vendar je v vseh primerih bistvena natančnost izvedbe.** Možna je vgradnja z naknadnim rezanjem asfalta (predvsem ko gre za obsežne površine asfaltiranja) oz. z vgradnjo pred asfaltiranjem (ki se uporablja predvsem na manjših površinah). V obeh primerih je zelo pomembna natančnost pri vgradnji - zelo natančno rezanje, pri predhodni vgradnji pa je treba paziti, da se s stroji za asfaltiranje ne poškodujejo tipne strukture.



**Sliki 14** (ustrezno): Primera natančne vgradnje betonskih oznak z različnima načinoma izvedbe. **1.** Izvedba s predhodno vgradnjo. Taktilne oznake segajo do roba in so natančno zaključene, struktura je nepoškodovana. **2.** Izvedba z rezanjem asfalta.



**Sliki 15** (neustrezno): Primera nenatančne izvedbe taktilnih oznak. **1:** Izvedba z načinom naknadne vgradnje. Izrez za taktilne oznake je bil prevelik glede na predvidena polja. Vsaka dodatna zapolnitev z različnimi materiali pomeni več neravnin v tleh, kar je neustrezno tako za tipno zaznavnost kot tudi za prevoznost s pripomočki na kolesih. **2** Izvedba z načinom predhodne vgradnje, pri kateri je bila struktura ob asfaltiranju zelo poškodovana, taktilne oznake pa niso bile izvedene do roba. Če hodi uporabnik bele palice ob robu zelenice, je zelo verjetno, da čepastih oznak ne bo zaznal – opozorilni čepasti pas tako ne bo opravil svoje funkcije.

- b. **V izvedbenih načrtih morajo biti natančno izrisani detajli zaključkov taktilnih oznak, načrti taktilnih oznak ne smejo biti shematski, oz. je treba pri nadzoru na terenu natančno preveriti, da se taktilne oznake ustrezno navezujejo na robove.** Oznake, ki so neustrezno povezane z robovi, so pogosto neuporabne.
- c. **Tipne strukture morajo biti višje od okoliškega tlaka.** Na to je treba posebej paziti pri predhodni vgradnji betonskih ali kamnitih oznak. Če so strukture vgrajene tako, da je njihov vrh na nivoju tlaka, tipna zaznavnost (kljub temu, da struktura oznak sicer ustreza standardu) ni zadostna.
- d. **Pri izvedbi oznak iz hladne strukturne plastike je treba paziti na ustrezen način izvedbe, saj previsoke in nepravilno izvedene oznake povzročajo močan hrup, ki je zelo moteč za okoliške prebivalce.** Priporoča se izvedbo posameznih linij z nanosom neposredno na asfalt.



- e. **Pri dopolnjevanju že izvedenih taktilnih oznak, naj se na območju zagotovi oznake iste barve in materiala, kot so bile uporabljene v prvotni izvedbi.**

## 2.3 Pravila za načrtovanje TTVS v območjih osnovne stopnje dostopnosti

V območjih osnovne stopnje dostopnosti se v skladu z zakonodajo upošteva standard SIST 1186, vendar se izvaja samo tisti del taktilnega označevanja, ki ima funkcijo opozarjanja na nevarnosti ter označevanja točk javnega potniškega prometa, ki so najpomembnejša funkcionalna vozlišča. V teh območjih se ne zagotavlja sklenjenega TTVS. Pri tem upoštevamo naslednja pravila:

- a. **Na prehodih za pešce se načrtuje pas opozorilnih oznak (čepasta struktura), ki označuje rob varne površine.** Na vseh delih, kjer je na prehodih za pešce pločnik višinsko izenačen z voziščem, mora biti izveden pas taktilnih oznak s čepasto strukturo v širini 60 cm. Kjer je neposredno ob prehodu za pešce predviden tudi kolesarski pas, mora biti na robu vozišča pas taktilnih oznak izveden tudi čez kolesarski pas (torej v celotni širini višinske izenačitve).
- b. **V nivojskih križiščih se načrtuje pas opozorilnih oznak (čepasta struktura) v celotni dolžini višinske izenačitve, torej tudi izven prehoda za pešce in kolesarje.** Gre za zelo pomembno oznako varne površine, ki je nujna za zagotavljanje varnosti ljudi z okvarami vida.



**Sliki 17:** Oznaki roba peščeve površine na prehodu za pešce. **1** (neustrezno): Primer nezaščitenega roba vozišča. Rob trapezne grbine je pomaknjen daleč izven prehoda za pešce, zato bi bilo treba taktilne oznake podaljšati izven prehoda za pešce do konca grbine. **2** (ustrezno): Oznaka na dvignjeni trapezni ploščadi mora segati tudi izven zebre, vse do mesta, kjer je višinska razlika med voziščem in površino za pešce že dovolj visoka, da jo lahko zaznamo s tipom (vsaj 3 cm).



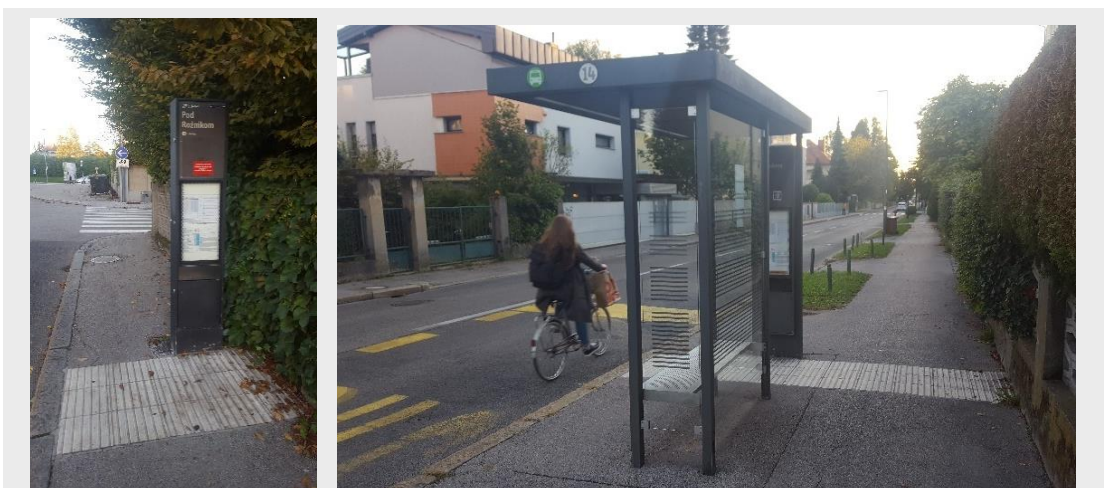
**Slika 19:** Taktilne oznake v križišču s poglobljenimi robniki v primeru kolesarskega pasu na pločniku. **1** (neustrezno): Na mestu kolesarskega prehoda je taktilna oznaka prekinjena, uporabnik bele palice pa je zaradi nepredvidenega dogodka izgubil orientacijo in v iskanju oprijemljivega roba zašel v križišče. **2** (ustrezno): Taktilne oznake označujejo rob ceste tudi na prehodu kolesarske steze. Uporabnik bele palice, ki je zaradi nepredvidenega dogodka izgubil orientacijo, otipa rob, po katerem lahko sledi do varne orientacijske točke (npr. semaforja).



**Slika 18** (ustrezno): Označitev roba varne površine s čepastimi oznakami v nivojskem križišču v primeru, ko poteka kolesarski pas ob cesti. Zvočni semafor je postavljen neposredno ob čepasti oznaki.

**c. Vsa avtobusna postajališča morajo biti označena s taktilnimi oznakami. Manjša avtobusna postajališča označujemo samo z osnovno oznako vstopnega mesta v avtobus.**

Avtobusno postajališče je samo z oznako vstopnega mesta lahko označeno v primerih, ko je možno (in varno), da uporabnik bele palice po izstopu iz avtobusa v nekaj metrih hoje naravnost doseže notranji rob pločnika. Gre za oznako v skladu s standardom SIST 1186, t.j. pas rebrastih oznak širine 90 cm v celotni širini pločnika, z rebri postavljenimi vzporedno z voziščem. Pas mora biti nameščen tam, kjer uporabnik vstopa v avtobus, obenem pa ob informacijskem stebru oziroma nadstrešnici, zato je treba ustrezno načrtovati tudi ta dva elementa, tako, da sta neposredno povezana z vstopnim mestom. V primeru, ko za čakališčem poteka kolesarski pas ali steza, morajo taktilne oznake potekati tudi prek kolesarskega pasu ali steze.



**Sliki 20** (ustrezno): Primera oznak vstopnega mesta na preprostih postajališčih. **1** Primer označitve postajališča v primeru, ko ni prostora za postavitev nadstrešnice. Postajališče je označeno samo s taktilno oznako vstopnega mesta in informacijskim stebrom, ki stoji neposredno ob njej. **2** Primer postajališča z nadstrešnico, ki je ustrezno umaknjena s peščeve površine. Taktilna oznaka označuje neposreden dostop do informacijskega stebra in vstopnega mesta ter navezavo na vodilni rob.

**d. Dolga postajališča (kjer ustavlja več avtobusov) in postajališča, ki so postavljena na širših površinah za pešce (in kolesarje), se označujejo s kombinacijo standardnih taktilnih oznak.**

S kombinacijo oznake vstopnega mesta ter vodilnih linij in opozorilnih oznak se označujejo dolga postajališča (kjer ustavlja več avtobusov) in tam, kjer izstop ni predviden na ozkem pločniku, temveč gre za izstop na širši površini.

Gre predvsem za naslednje primere:

- ko za čakališčem poteka kolesarski pas in uporabnik bele palice ne more na kateremkoli mestu priti do roba, ampak ga je treba usmerjati na prehod čez kolesarsko stezo (primer slika 20),
- ko je za čakališčem načrtovana zelenica ali površina za parkiranje koles itd. (primer slika 21),
- ko je neposredno za čakališčem rob zelo členjen in je potrebno umestiti taktilno vodilno linijo, da uporabnik lahko najde avtobusno postajališče (primer slika 23).

Taktilne oznake morajo vstopnega mesta naj bodo umeščene ob nadstrešnici. Če zaradi izvedbenih razlogov oznake vstopnega mesta ne morejo biti nameščene neposredno ob nadstrešnici, je treba postajališče urediti s kombinacijo standardnih taktilnih oznak.

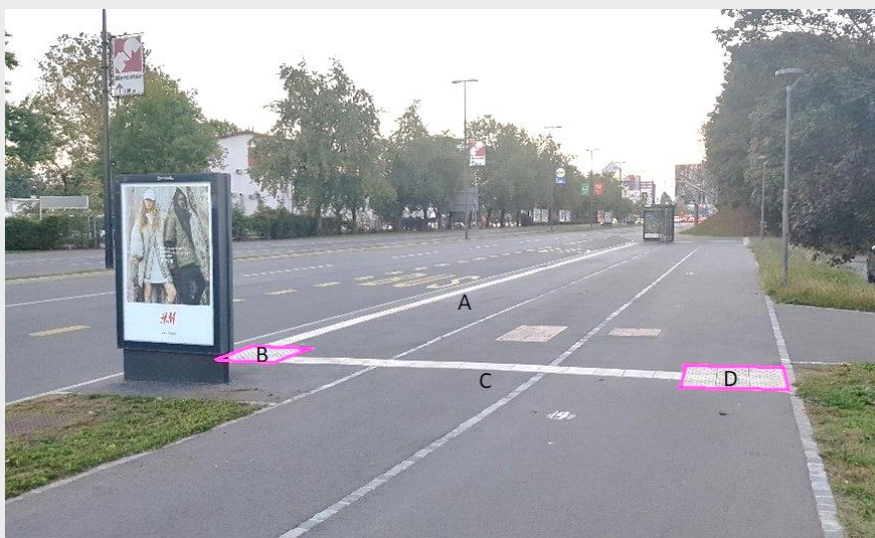
Pri načrtovanju taktilnih vodilnih poti s standardnimi oznakami na avtobusnih postajališčih uporabljamo pravila zapisana v standardu SIST 1186. Na naslednjih fotografijah je predstavljenih nekaj dodatnih obrazložitev.



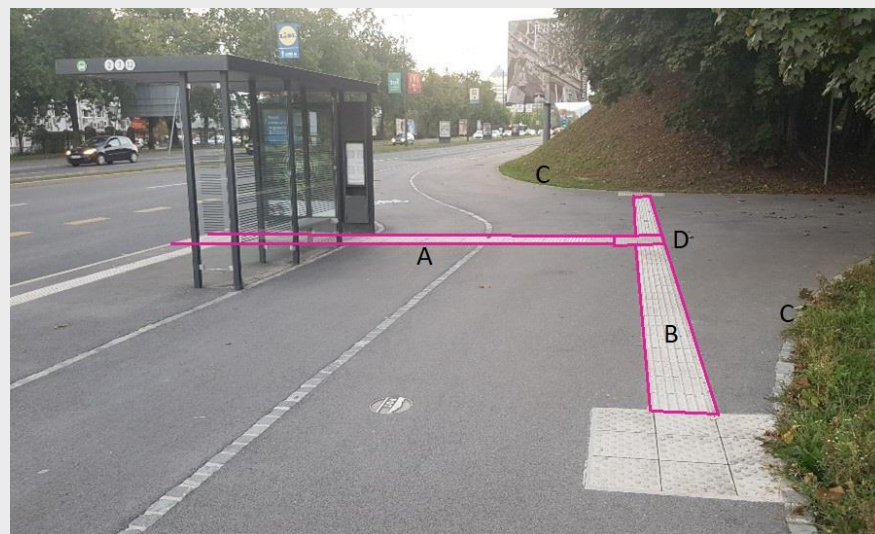
**Slika 21** (ustrezno): Primer postajališča, označenega s kombinacijo standardnih oznak – del ob vstopnem mestu. Oznaka vstopnega mesta (A) je postavljena tako, da poteka neposredno ob informacijskem stebru. Taktilna vodilna linija (B) poteka vzdolž celega perona 60 cm od robnika ob cesti in se (brez čepaste oznake!) pripenja na oznako vstopnega mesta. Ta linija je pomembna zato, da pri izstopu iz avtobusa uporabnik bele palice lahko najde pot do roba pločnika.



**Slika 22** (ustrezno): Primer postajališča, kjer zaradi parkirišča za kolesa, ki je umeščeno za nadstrešnico, oznaka vstopnega mesta ne more biti neposredno vezana na rob, ampak jo je treba povezati s čepastimi polji in vodilnimi linijami.



**Slika 23** (ustrezno): Primer postajališča, označenega s kombinacijo standardnih taktilnih oznak – zaključek perona. Vodilna linija, ki poteka ob vozišču (A), se zaključuje s poljem čepastih oznak (B). Druga vodilna linija (C) se pripenja na rob s poljem čepastih oznak (D), ki se naveže na vodilni rob.



**Slika 24** (ustrezno): Primer pripenjanja taktilne oznake vstopnega mesta na vodilno linijo. Oznake vstopnega mesta (A) ni možno pripeti neposredno na rob, zato je izvedena dodatna vodilna linija (B), ki povezuje dva vodilna robova (C). Oznaka vstopnega mesta (A) se na vodilno linijo pripenja s čepastim poljem (D).

## 2.4 Pravila za načrtovanje TTVS na poteh višje stopnje dostopnosti

V območjih višje stopnje dostopnosti se pri načrtovanju TTVS upoštevajo vse zahteve iz Pravidnika o univerzalni graditvi in uporabi objektov in standarda SIST 1186. To poleg upoštevanja prej naštetih pravil za območja osnovne stopnje dostopnosti pomeni predvsem to, da mora biti TTVS na teh območjih izveden tako, da omogoča sklenjeno vodilno pot, ki jo lahko samostojno uporabljajo osebe z okvaro vida. V nadaljevanju so opisana podrobna pravila, ki jih je treba pri tem upoštevati.

- a. **Sklenjena vodilna pot ne pomeni, da so povsod načrtovane taktilne vodilne linije. Nasprotno, čim večji del poti mora biti izveden z ukrepi, ki so neopazni, a dobro premišljeni.** To predvsem pomeni, da se načrtujejo ustrezni robovi poti (zidovi, ograje, robniki...). Standardne taktilne oznake se načrtujejo le tam, kjer drugih vodilnih robov ni oz. jih tudi ni mogoče zagotoviti.



**Sliki 25:** Talni taktilni vodilni sistem niso samo taktilne oznake **1** (neustrezno): Taktilna vodilna linija je postavljena ob robu. Ta je že sam zelo dobro zaznaven, zato linija v takšnem primeru ni potrebna. Stroški izvedbe in vzdrževanja so tako po nepotrebnem zelo visoki, taktilna linija pa tudi zelo močno vpliva na podobo prostora. **2** (ustrezno): Primer, ko je standardno taktilno vodilno oznako nujno načrtovati zato, da se pešec z okvaro vida lahko izogne oviram, ki so ob robu in jih ni mogoče umakniti.

- b. **Vsi elementi TTVS morajo biti med seboj ustrezno povezani.** Elementi TTVS so robovi, taktilne oznake, zvočni semaforji, informacijske oznake (npr. informacijski steber na avtobusnem postajališču) itd. Vsi morajo biti med seboj povezani, saj je v nasprotnem primeru pot prekinjena in tako neuporabna.

c. **Križišča in vsi prehodi za pešce morajo biti opremljeni s TTVS.**



**Sliki 26** (ustrezno): Bistvena razlika med TTVS v višji stopnji dostopnosti in osnovni stopnji dostopnosti je vidna pri opremljanju križišč. **1:** Primer opremljenosti križišča na poti višje stopnje dostopnosti. Taktilne oznake ob prehodu za pešce so povezane z vodilnimi robovi. **2:** Na križišču v območju osnovne dostopnosti taktilne oznake zagotavljajo samo osnovno varnost pešcem z okvarami vida (čepaste oznake na robu vozišča opozarjajo na višinsko izenačen rob ceste, ki ga sicer ljudje z okvaro vida ne morejo zaznati).

- d. **Prehodi za pešce, ki ne potekajo pravokotno na rob pločnika in tisti, ki potekajo pravokotno preko vozišč širine več kot 7 m, morajo biti označeni z vodilno linijo, ki vodi čez vozišče.** Linija mora biti izvedena tako, kot to predpisuje standard SIST 1186.
- e. **Če na pločniku ni prostora, da bi se izvedle vse oznake v skladu s predpisanimi minimalnimi dimenzijami linij in polj, se načrtuje samo najpomembnejše oznake.** Taktilne vodilne linije, ki so krajše od 90 cm, niso taktilno zaznavne, zato je v primeru, ko ni prostora za izvedbo polj in linij v skladu s standardom, treba najti drugačno rešitev.
- f. **Taktilne vodilne linije pešču nakazujejo smer hoje, zato morajo biti na prehodih za pešce postavljene v smeri zebre in poravnane na obeh straneh ceste.**



**Sliki 27:** Smer vodilnih linij. **1** (neustrezno) Primer oznake, ki usmerja pešca v napačno smer- v sredino križišča. **2** (ustrezno): Primer oznak, ki so usklajene na obeh straneh ceste.

- g. **Vodilne linije se mora v načrtu in pri izvedbi uskladiti s pozicijo jaškov.** Če je mogoče, naj se vodilno linijo predvidi tako, da ne poteka čez jaške. Pogosto zaradi pozicije jaškov to ni mogoče, saj lahko s tem izgubimo ustrezno smer linije, ali pa se linija preveč odmakne od semaforja uporabnik bele palice pa lahko izgubi smer. V teh primerih naj se uporabi pokrove jaškov za naknadno vgradnjo tlakov.
- h. **Vse ovire morajo biti od vodilnih linij umaknjene vsaj 60 cm.** V načrtu je treba predvideti vso opremo in jo uskladiti s poteki vodilnih poti, tako da ne ovira hoje. Pri naknadnem nameščanju opreme (npr. količkov) je treba poskrbeti za ustrezne odmike od vodilnih linij.
- i. **Na dostopnih poteh so stopnišča označena s pasom čepastih oznak.** V primeru, ko je glavna dostopna pot za pešce (npr. na pločniku) v smeri hoje prekinjena s stopniščem ali posameznimi stopnicami, mora biti pod in nad stopniščem nameščen pas taktilno zaznavnega tlaka v širini 60 cm. V primeru zelo širokih stopnišč (npr. na trgih) je treba taktilno označiti samo del stopnišča, kjer vodi predvidena dostopna pot.
- j. **V območjih višje stopnje dostopnosti je zelo pomembno, da se znotraj projekta načrtujejo povezave usklajeno z dostopnimi potmi izven območja obravnave, saj le tako lahko zagotovimo sklenjenost talnega taktilnega vodilnega sistema.** Zato so v območjih višje stopnje dostopnosti zelo pomembne revizije projektov z vidika dostopnosti, s katerimi se poskrbi za ustrezno povezovanje predvidenih dostopnih poti.



**Sliki 28** (neustrezno): Primer neusklajenega načrtovanja ceste in zunanje ureditve pri šoli. **1** Taktilna vodilna linija, ki vodi do vhoda v šolo, se na drugem koncu zaključi na robu pločnika brez čepaste oznake, ki bi označevala zaključek taktilnega vodenja. Če pešec nadaljuje naprej v isti smeri, pride do prehoda za pešce (ki ni taktilno označen) in sicer izven območja zebre. Neposredno ob taktilni liniji stoji količek, v katerega se uporabnik bele palice zaleti, če hodi ob taktilni oznaki po desni strani. **2** Kontrastni vzorci v tlaku poudarjajo vhod v šolo, ki je na desni strani, vendar je takšen poudarek zavajajoč, saj ni ustrezno povezan s prehodom za pešce. Vzorci v tlaku bi v tem primeru morali usmerjati od prehoda za pešce proti vhodu, saj je ključno poudariti varno pot do šole.

- k. **Načrtovanje TTVS je zelo odvisno od izbranih materialov in načina tlakovanja. Projekti morajo po morebitni zamenjavi materiala ponovno v revizijo z vidika dostopnosti.** Zelo je pomembno, da izvedba vedno sledi načrtu tudi v delu izbire materialov, da se materialov ne zamenja brez predhodnega usklajevanja z načrtom TTVS, sicer so lahko načrtovane oznake neuporabne.

Če se za TTVS uporablja nestandardne taktilne oznake, je treba kombinacijo materialov in njihovo razliko v taktilnosti preveriti pri strokovnjakih s področja okvar vida in uporabnikih.