

Преузето са www.pravno-informacioni-sistem.rs

На основу члана 85. став 5. Закона о путевима („Службени гласник РС” , бр. 41/18 и 95/18 – др. закон),

Министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре доноси

ПРАВИЛНИК

о основним условима које морају да испуњавају аутобуска стајалишта на јавном путу

"Службени гласник РС", број 106 од 7. августа 2020.

I. УВОДНЕ ОДРЕДБЕ

Члан 1.

Овим правилником се прописују основни услови које морају да испуњавају аутобуска стајалишта на јавном путу.

Члан 2.

Поједини изрази употребљени у овом правилнику имају следеће значење:

- 1) аутобуско стајалиште је посебно изграђен део пута, односно прописно обележен део коловоза намењен за заустављање аутобуса ради укрцавања и искрцавања путника и утовара и истовара пртљага;
- 2) улаз у аутобуско стајалиште је саобраћајна површина са које се аутобус искључује са коловоза и улази у аутобуско стајалиште;
- 3) излаз из аутобуског стајалишта је саобраћајна површина са које се аутобус искључује са аутобуског стајалишта и поново се укључује у саобраћај;
- 4) подручје за задржавање путника (перон) је површина између ивичњака предвиђена за путнике, која са једне стране представља унутрашњу страну аутобуског стајалишта, а са друге заклон;
- 5) ширина аутобуског стајалишта је ширина аутобуса повећана за сигурносну удаљеност према коловозу и за ширину подручја за задржавање путника;
- 6) денивелисана раскрсница је место на којем се укрштају, спајају, односно раздвајају саобраћајни токови на најмање два пута у различитим нивоима и може бити типа: „труба” , „полудетелина” , „детелина” и „ромб” .

Члан 3.

Димензионисање елемената аутобуског стајалишта врши се на основу аутобуса одређених прописом којим се уређују подела моторних и прикључних возила и технички услови за возила у саобраћају на путевима, који се сматрају меродавним возилима.

Елементи аутобуског стајалишта и карактеристике меродавних возила за димензионисање елемената аутобуског стајалишта дати су у Прилогу 1, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део.

Члан 4.

Полазни услови за пројектовање аутобуских стајалишта су:

- 1) аутобуска стајалишта се димензионишу на основу најмање једног заустављеног аутобуса;
- 2) сва аутобуска стајалишта имају простор за прихват или отпрему путника чија дужина зависи од меродавног аутобуса;
- 3) простор за путнике пружа заштиту путницима од метеоролошких услова (снег, киша, ветар, сунце);
- 4) простор за путнике издигнут је изнад коловозне површине за минимум 12 см и оивичен целом дужином применом ивичњака са вертикалним лицем.

II. УСЛОВИ ЗА ЛОКАЦИЈЕ АУТОБУСКИХ СТАЈАЛИШТА

Члан 5.

Аутобуско стајалиште на јавном путу успоставља се ван коловоза јавног пута.

Изузетно од става 1. овог члана, аутобуско стајалиште на јавном путу у насељу може се успоставити на коловозу јавног пута, осим ако је највећа дозвољена брзина већа од 50 km/h.

По положају у односу на трасу ванградског пута разликују се две просторне позиције аутобуског стајалишта:

- 1) аутобуско стајалиште као самостални објекат на слободној деоници пута, односно на удаљености од минимум 400 m од центра површинске раскрснице или почетка изливне рампе односно краја уливне рампе денивелисане раскрснице;
- 2) аутобуско стајалиште у утицајној зони површинске раскрснице, у подручју уливних односно изливних рампи денивелисане раскрснице или у оквиру пратећих садржаја пута за потребе корисника.

Члан 6.

Међусобно одстојање аутобуских стајалишта дефинише се на основу два критеријума: потребе путника из непосредног гравитационог подручја и последице по саобраћајне токове.

Минимална вредност одстојања два узастопна аутобуска стајалишта везује се за ниво рачунске брзине пута (V_r) и то: минимално одстојање $L_{\min}=500$ m при $V_r \leq 80$ km/h, односно $L_{\min}=700$ m при $V_r > 80$ km/h.

Типови самосталних аутобуских стајалишта дати су у Прилогу 2, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део.

Члан 7.

Основне анализе код избора локације аутобуског стајалишта везане су за возно-динамичке критеријуме (услови убрзања односно успорења) и безбедност саобраћаја. Кључни параметар са становишта безбедности саобраћаја су услови прегледности у односу на уливну тачку аутобуског стајалишта, при чему је меродавна дужина зауставне прегледности која је функција пројектне брзине.

Аутобуско стајалиште успоставља се на локацијама јавног пута који садржи пратеће елементе за потребе пешака (тротоаре, пешачке стазе, пешачке прелазе) или се њихова изградња планира у оквиру изградње аутобуског стајалишта.

Члан 8.

Аутобуска стајалишта се не планирају, односно не граде на недовољно прегледним деоницама јавног пута, на локацијама као што су:

- 1) хоризонталне кривине радијуса $R < 1,5 \min R$;
- 2) вертикалне кривине радијуса $R_v < 3 \min R_v$;
- 3) у непосредној близини тунела и мостова.

Аутобуско стајалиште не гради се на унутрашњим странама кривина пута, односно у зонама које су на путу обележене саобраћајним знаковима опасности.

Члан 9.

Најповољније локације за смештање аутобуског стајалишта су на јавном путу у правцу, или у подручју тачке инфлексије код „S” кривина, а у уздужном смислу при једноликој нивелети са нагибом $i < 5\%$ или у вертикалној кривини $R_v \geq 3 \min R_v$.

Члан 10.

У зависности од највеће дозвољене брзине и нагиба нивелете пута, на делу пута у подручју приближавања аутобуском стајалишту обезбеђује се прегледност у дужини која је најмање за 50% већа од минималног зауставног пута, а на делу пута иза аутобуског стајалишта најмање у дужини која одговара дужини минималног зауставног пута.

Возачу аутобуса у смеру вожње, уназад, са леве стране заустављеног возила, обезбеђује се прегледност у дужини која је најмање једнака минималном зауставном путу. Ако та прегледност није обезбеђена на други начин, обезбеђује се одвајањем аутобуског стајалишта од коловоза пута острвом.

Члан 11.

Аутобуска стајалишта се планирају у паровима (са обе стране коловоза), осим ако просторни или други технички захтеви то не омогућавају.

Аутобуска стајалишта у пару, изван коловоза на ванградским путевима са две саобраћајне траке изводе се тако да се гледано у смеру кретања возила прво наилази на аутобуско стајалиште на левој страни коловоза, а затим аутобуско стајалиште на десној страни коловоза. Удаљеност између почетних тачака улаза у аутобуска стајалишта са леве и са десне стране коловоза у том случају износи најмање 10 m мерено дуж осовине пута.

За аутобуска стајалишта у пару на коловозу јавног пута у насељу, удаљеност из става 1. овог члана износи најмање 20 m.

Ако просторни или други услови не омогућују извођење пара аутобуских стајалишта на начин из ст. 2. и 3. овог члана, пар аутобуских стајалишта изводи се тако да се, посматрано у смеру кретања возила, прво наилази на аутобуско стајалиште на десној страни коловоза, а затим аутобуско стајалиште на левој страни коловоза. Удаљеност између крајњих тачака излаза са аутобуских стајалишта са леве и са десне стране коловоза, у том случају износи најмање 50 m мерено дуж осовине пута.

Гранични елементи ситуационог и нивелационог плана трасе као услов за формирање самосталног аутобуског стајалишта, елементи пројектне геометрије, минимални размаци аутобуских стајалишта и услови прегледности дати су у Прилогу 3, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део.

Члан 12.

На путевима са раздвојеним коловозима могуће је формирати потпуно наспрамна аутобуска стајалишта.

На свим путним правцима са више од укупно две возне траке примењује се аутобуско стајалиште са острвом којим се аутобуско стајалиште одваја од коловоза, односно аутобуско стајалиште типа А.

Минимална ширина острва из става 2. овог члана између коловоза и места за заустављање аутобуса је 2 m.

Члан 13.

Ширина аутобуског стајалишта је по правилу 3 m, а ако је издвојено (тип А) ширина коловоза је 3,5 m са минималном ширином разделног појаса од 3 m.

Код аутобуских стајалишта типа А и код аутобуског стајалишта које се изводи као проширење основног коловоза типа Б скретни углови излива су око 7° и улива око 10°, док се код аутобуског стајалишта које се изводи као проширење основног коловоза типа В примењују оштрији услови (око 10°, односно 14°).

Члан 14.

На аутобуским стајалиштима на ванградским путевима примењује се затворена надстрешница са зидовима за заштиту путника и седишта за путнике од временских неприлика. Надстрешница без зидова може се применити на аутобуским стајалиштима у градским условима, а код ванградских путева може се применити само у изузетним случајевима када је за дуже чекање при лошим временским условима могуће користити садржаје који се налазе у близини.

Члан 15.

У циљу ефикасног и једноставног решавања одводњавања површине аутобуског стајалишта, најповољније је лоцирати аутобуско стајалиште у насипу.

Геометријски попречни профил у зони аутобуског стајалишта и стандардни нивелациони односи у попречном профилу код аутобуских стајалишта дати су у Прилогу 4, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део.

Члан 16.

Код аутобуског стајалишта типа А попречни нагиб коловоза одговара вредности за правац и независно је усмерен у односу на попречни нагиб коловоза пута. За аутобуска стајалишта типа Б и В попречни нагиб проширења има исти смер као и попречни нагиб основног коловоза, с тим да не прелази вредност од 4%.

III. УСЛОВИ ЗА АУТОБУСКА СТАЈАЛИШТА У ЗОНИ РАСКРСНИЦА

Члан 17.

Поштовањем услова за лоцирање раскрснице истовремено се испуњавају услови за формирање аутобуског стајалишта у оквиру површинске или денивелисане раскрснице.

Члан 18.

Раскрснице са аутобуским стајалиштима се осветљавају.

Члан 19.

Ако се аутобуско стајалиште изводи у зони површинске раскрснице онда се за све рангове ванградских путева рачуна са смањеним брзинама кретања ($V_s=0,8V_r$).

Елементи пројектне геометрије аутобуског стајалишта у зони површинске раскрснице у ситуационом плану дати су у Прилогу 5, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део.

Члан 20.

Аутобуско стајалиште се позиционира иза пешачког прелаза који служи и за пешачку везу аутобуског стајалишта.

Димензије и карактеристике простора за путнике у оквиру аутобуских стајалишта у раскрсницама дате су у Прилогу 4. овог правилника.

Члан 21.

Аутобуска стајалишта не планирају се у оквиру кружне раскрснице.

Изузетно од става 1. овог члана, локације аутобуских стајалишта у подручју кружних раскрсница планирају се тако да испуњавају следеће услове:

1) за потребе линије јавног градског превоза, аутобуско стајалиште се планира и гради на излазу као саставни део излазног крака кружне раскрснице (након пешачког прелаза). Аутобуско стајалиште може бити постављено и у приступном подручју кружне раскрснице (испред пешачког прелаза);

2) ако кружна раскрсница представља и окретиште аутобуса, аутобуско стајалиште се поставља пре или после кружне раскрснице. Могуће је планирање и грађење два аутобуска стајалишта: аутобуско стајалиште за путнике који излазе из возила (пре кружне раскрснице) и аутобуско стајалиште за путнике који се укрцавају (на излазу из кружне раскрснице).

Члан 22.

Код раскрсница са индиректним рампама („полудетелина” и „труба”), положај аутобуског стајалишта може бити:

1) између изливне и уливне рампе на посебно изграђеној вези која служи искључиво за линијске аутобусе, а издваја се јасно изведеним ознакама на коловозу и евентуално, другом бојом коловоза;

2) у оквиру изливне рампе која је продужена као пратећа саобраћајница.

У случају избора локације аутобуског стајалишта из става 1. тачка 1) овог члана, обезбеђује се да аутобус у зони аутобуских стајалишта не прекине токове на самој рампи, тако што се обезбеђује резервна дужина (10 m за аутобус-БУС, односно 16 m за зглобни аутобус-БУС ЗГ). Да би се спречило евентуално прелажење пешака преко основног коловоза, целом дужином издвајања подиже се ограда висине 1,2 m.

У случају избора локације аутобуског стајалишта из става 1. тачка 2) овог члана, аутобуско стајалиште се формира као тип Б (евентуално тип В) уз пратећу саобраћајницу, а континуитет кретања аутобуса обезбеђује се посебном везом између изливне и уливне рампе резервисаном само за аутобусе.

Гранични положај аутобуског стајалишта из става 3. овог члана дефинише се кроз дужину зауставне прегледности за возила на изливној рампи при меродавној саобраћајној брзини $V_s = 0,7V_r$, где је V_r рачунска брзина главног

путног правца. Перон за путнике је могуће сместити непосредно испод конструкције надвожњака у циљу заштите путника.

Члан 23.

Код денивелисаних раскрсница са паралелним рампама аутобуска стајалишта се изводе као самостална аутобуска стајалишта, с тим што се уливни односно изливни део комбинује са уливном односно изливном рампом.

Члан 24.

Локација аутобуског стајалишта код денивелисане раскрснице уређује се на један од следећих начина:

1) аутобуско стајалиште организује се као проширење основног коловоза (тип Б или евентуално тип В) непосредно испред изливне рампе. Одстојање од краја перона до уливне рампе проверава се по услову троугла прегледности, нарочито ако не постоје траке за убрзавање, тако што то одстојање није краће од минималних вредности дужине аутобуса. Пешачки токови се по правилу воде уз рампу до површинске раскрснице;

2) аутобуско стајалиште организује се као издвојено (тип А) на посебној пратећој саобраћајници која има сопствени излив или је обједињен са изливном рампом. Пешаци се воде релативно слободно, а могуће је обезбедити и директну везу од/до објекта пресечне саобраћајнице. Уз поштовање спољних услова, аутобуско стајалиште се може лоцирати испод самог путног објекта када се истовремено обезбеђује и заштита путника на перону.

Геометријски елементи и локације аутобуских стајалишта у оквиру денивелисаних раскрсница са индиректним и паралелним рампама дати су у Прилогу 6, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део.

IV. УСЛОВИ ЗА ОБЕЛЕЖАВАЊЕ, ПРОЈЕКТОВАЊЕ И УРЕЂЕЊЕ

Члан 25.

Аутобуско стајалиште обележава се саобраћајном сигнализацијом у складу са прописом којим се уређује саобраћајна сигнализација.

У зонама аутобуских стајалишта лоцираних на коловозу јавног пута обележава се пуна средишна линија.

Члан 26.

Ако трака за бициклисте прелази преко подручја аутобуског стајалишта, иза подручја за задржавање путника и надстрешнице потребно је, ако је могуће, предвидети бицикличку стазу.

Пешачки прелаз преко бицикличке стазе који води на тротоар означава се у складу са прописом којим се уређује саобраћајна сигнализација.

Начин обележавања траке за бициклисте и бицикличке стазе у подручју аутобуског стајалишта дати су у Прилогу 7, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део.

Члан 27.

Аутобуско стајалиште може се опремити наткривеним простором за путнике. Наткривени простори за путнике обликују се тако да задовоље потребе путника у функционалном смислу и одговарају климатским приликама подручја на којем се смештају.

V. ПРЕЛАЗНЕ И ЗАВРШНА ОДРЕДБА

Члан 28.

Аутобуска стајалишта на државним путевима првог реда,акоја су изграђена до дана ступања на снагу овог правилника, уредиће се у складу са одредбама овог правилника у року од три године од дана његовог ступања на снагу.

Аутобуска стајалишта на осталим јавним путевима, која су изграђена до дана ступања на снагу овог правилника, уредиће се у складу са одредбама овог правилника у року од пет година од дана његовог ступања на снагу.

Члан 29.

Овај правилник ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије” .

Број 110-00-71/2020-03

У Београду, 28. јула 2020. године

Министар,

проф. др **Зорана З. Михајловић**, с.р.

Прилози

[Прилог 1 - Елементи аутобуског стајалишта и карактеристике меродавних возила за димензионисање елемената аутобуског стајалишта](#)

[Прилог 2 - Типови самосталних аутобуских стајалишта](#)

[Прилог 3 - Гранични елементи ситуационог и нивелационог плана трасе као услов за формирање самосталног аутобуског стајалишта, елементи пројектне геометрије, минимални размаци аутобуских стајалишта и услови прегледности](#)

[Прилог 4 - Геометријски попречни профил у зони аутобуског стајалишта и стандардни нивелациони односи у попречном профилу код аутобуских стајалишта](#)

[Прилог 5 - Елементи пројектне геометрије аутобуског стајалишта у зони површинске раскрснице у ситуационом плану](#)

Прилог 6 - Геометријски елементи и локације аутобуских стајалишта у оквиру денивелисаних раскрсница са индиректним и паралелним рампама

Прилог 7 - Начин обележавања траке за бициклисте и бицикличке стазе у подручју аутобуског стајалишта