



Na osnovu člana 63. stav 2. i člana 110. stav 1. alineja 8. Zakona o cestama Federacije BiH ("Službene novine Federacije BiH", broj 12/10 i 16/10), federalni ministar prometa i komunikacija donosi

## **PRAVILNIK**

### **O MINIMALNIM TEHNIČKIM UVJETIMA ZA IZGRADNJU I UPOTREBU AUTOBUSKIH STAJALIŠTA**

#### **I - OPĆE ODREDBE**

##### **Član 1.**

Ovim Pravilnikom se uređuju uvjeti za projektovanje i uređenje autobuskih stajališta.

#### **II - UVJETI ZA PROJEKTOVANJE AUTOBUSKIH STAJALIŠTA**

##### **Član 2.**

Autobuska stajališta projektuju se za svaki saobraćajni smjer.

Izgradnja odnosno smještanje autobuskih stajališta na nedovoljno preglednim dionicama javne ceste, kao što su horizontalne krivine radijusa  $R < 2 R_{min}$  i vertikalne krivine konveksnog tipa radijusa  $R_v < 4 R_{v min}$ , mjesta u neposrednoj blizini tunela i dugih mostova, nije dopušteno.

U tlocrtnom smislu, najpovoljnije lokacije za gradnju odnosno smještanje autobuskog stajališta su na javnoj cesti u pravcu ili u području tačkaka infleksije kod "S"krivina, a u uzdužnom smislu pri jednolikoj niveleti  $\leq 5\%$  ili u tjemenu konkavne vertikalne krivine.

Nije dopušteno postavljanje autobuskih stajališta na krivinama ili ispred krivina čiji je radijus manji od 300 m, jer je u takvim slučajevima, usljed zaustavljanja autobusa na autobusko stajalište, ograničena vidljivost drugih učesnika u saobraćaju.

Na putevima sa dvije trake, autobuska stajališta mogu biti paralelno postavljena, tačno jedno preko puta drugog. Ovo je takođe moguće na putevima u stambenim područjima, ukoliko saobraćaj nije previše gust.

##### **Član 3.**

Raskrsnice sa autobuskim stajalištima moraju biti osvijetljene.

Osnovno pravilo za određivanje položaja autobusnog stajališta na raskrsnici je da autobusko stajalište mora biti postavljeno poslije raskrsnice, a ni pod kojim uvjetima ispred raskrsnice.

Samo u izuzetnim slučajevima autobusko stajalište može biti postavljeno prije raskrsnice, samo ukoliko na putu ne postoji posebna traka za skretanje desno, kada autobusi mijenjaju smjer na raskrsnici, ukoliko to ne predstavlja prijetnju bezbjednosti saobraćaja ili prepreku za odvijanje saobraćaja na raskrsnici.

Međutim, ukoliko je iz saobraćajno-tehničkih razloga neophodno da se autobuska stajališta postave prije raskrsnice, postoje neka moguća uslovno prihvatljiva rješenja.

Potrebno je napraviti razliku između raskrsnica bez semafora i raskrsnica koje su regulisane semaforom.

Na raskrsnicama bez semafora, autobuska stajališta je potrebno postaviti tako da se ne ograniči preglednost drugim učesnicima u saobraćaju (crtež 272 u Smjernicama za projektovanje, građenje, održavanje i nadzor na putevima Knjiga I: Projektovanje Dio 1: Projektovanje puteva, Poglavlje 4: Funkcionalni elementi i površine puta.)

U slučaju raskrsnica koje su kontrolisane semaforom rješenja uključuju traku isključivo za autobuse (Crtež 273 gore smjernica iz prethodnog stava).

Navedeni crteži 272. i 273. iz Smjernica su sastavni dio ovog Pravilnika.

#### Član 4.

Na raskršću cesta autobusko stajalište gradi se odnosno smješta na udaljenosti najmanje 20 m poslije raskršća u smjeru vožnje (skica 1 koja je sastavni dio ovog Pravilnika).

#### Član 5.

Pregledna dužina na dionici javne ceste na kojoj se gradi odnosno smješta autobusko stajalište, mora biti najmanje 1,5 dužine zaustavnog puta vozila (skica 2 koja je sastavni dio ovog Pravilnika).

#### Član 6.

Na javnoj cesti s kolovozom za saobraćaj vozila u oba smjera, autobuska stajališta grade se odnosno smještaju u paru i to tako da se gledaju i u smjeru vožnje prije nailazi na stajalište s lijeve strane javne ceste.

Međusobni razmak krajnjih tačaka autobuskih stajališta iz stava 1. ovog člana, ne smije biti manji od 50 m na magistralnim cestama i ne manji od 30 m na regionalnim i lokalnim cestama (skica 3 u sastavu ovog Pravilnika).

Iznimno od stava 1. ovog člana autobuska stajališta mogu se smještati tako da se prvo smješta autobusko stajalište s desne strane kolovoza. U tom slučaju, međusobni razmak krajnjih tačaka autobuskih stajališta ne smije biti manji od 50 m (skica 4 koja je sastavni dio ovog Pravilnika).

#### Član 7.

Na dijelu javne ceste na kojoj je se izgraditi odnosno smjestiti autobusko stajalište, ovisno o učestalosti zaustavljanja autobusa i njenim prometno-tehničkim i sigurnosnim elementima, brzinu kretanja vozila treba po potrebi ograničiti postavljanjem odgovarajućeg saobraćajnog znaka.

#### Član 8.

Najmanje dimenzije autobusnog stajališta na javnoj cesti, dužina i širina pješačkog ostrva, dimenzije slobodnog profila stajališta, dati su u tablici 1., tablici 2. te skici 5 u sastavu ovog Pravilnika.

#### Član 9.

Odvodnja površinskih i podzemnih voda s autobusnog stajališta mora biti tako riješena i izvedena da se ne naruši postojeći sistem odvodnje na javnoj cesti.

#### Član 10.

Pješačko ostrvo autobusnog stajališta mora biti ograničeno ivičnjacima.

#### Član 11.

Kolovozna konstrukcija autobusnog stajališta mora imati najmanje jednaku nosivost kao i kolovozna konstrukcija dionice javne ceste na kojoj se smješta autobusko stajalište.

Kolovozna konstrukcija autobusnog stajališta dimenzionira se na osnovu pravila za dimenzioniranje kolovozne konstrukcije.

#### Član 12.

Autobusko stajalište obilježava se vertikalnom i horizontalnom saobraćajnom signalizacijom u skladu sa Pravilnika o saobraćajnim znakovima i signalizaciji na cestama, načinu obilježavanja radova i prepreka na cesti i znakovima koje učesnicima u saobraćaju daje ovlaštena osoba ("Službeni glasnik BiH", br. 16/07).

### III - UREĐIVANJE AUTOBUSKIH STAJALIŠTA

#### Član 13.

Na pješačkom ostrvu autobusnog stajališta mora se postaviti ploča s imenom stajališta i izvatkom iz voznog reda, te korpa za otpatke.

#### Član 14.

Autobusko stajalište može se opremiti natkrivenim prostorom za putnike-čekaonicom.

Podnosilac zahtjeva snosi troškove nabavke, postavljanja i održavanja nadstrešnice, klupa i korpi za otpatke.

Natkriveni prostori za putnike-čekaonice oblikuju se na način da zadovolje potrebe putnika u funkcionalnom smislu, a u oblikovanom smislu moraju odgovarati klimatskim prilikama, te zemljopisnim značenjima područja na kojem se smještaju.

#### Član 15.

Okolina autobusnog stajališta, ovisno o podneblju u kojem se gradi odnosno smješta autobusko stajalište, mora se odgovarajuće urediti.

Uređenje autobusnog stajališta podrazumijeva i odgovarajuće uređenje pješačkog prilaza stajalištu.

Troškove projektovanja, izgradnje i održavanja pješačkog prilaza stajalištu snosi podnosilac zahtjeva.

#### Član 16.

Lokaciju autobuskih stajališta uslovljavaju potrebe javnog prijevoza.

Postupak za utvrđivanje lokacije autobuskog stajališta na javnoj cesti pokreće se podnošenjem zahtjeva koji treba sadržavati slijedeću analizu:

- prijevozne potrebe putnika;
- linije javnog prijevoza u cjelini te postojeće rasporede autobuskih stajališta;
- tehničke elemente javne ceste;
- prosječni godišnji saobraćaj;
- nivo sigurnosti saobraćaja;
- odstupanje od postojećeg nivoa usluge na saobraćajnom pravcu javne ceste ako se izgradi odnosno smjesti novo autobusko stajalište.

Zahtjev iz stava 2. ovog člana podnosi nadležni općinski organ za prostorno uređenje uz saglasnost nadležnog ministarstva unutrašnjih poslova na čijem se području želi graditi autobusko stajalište (u daljnjem tekstu: podnosilac zahtjeva).

Podnosilac zahtjeva je dužan uz zahtjev dostaviti projekat autobuskog stajališta i dati rješenje prilaza korisnika do stajališta.

#### Član 17.

Postupak za utvrđivanje lokacije autobuskih stajališta provodi za magistralne ceste JP Ceste Federacije BiH (u daljnjem tekstu: Ceste FBiH), za regionalne ceste javne kantonalne ustanove za ceste, a za lokalne ceste nadležni općinski organi.

#### Član 18.

U postupku iz člana 17. ovog Pravilnika utvrđuje se opravdanost zahtjeva za izgradnjom odnosno smještanjem autobuskog stajališta na saobraćajnoj dionici javne ceste, analizom svih parametara navedenih u članu 16. ovog Pravilnika.

#### Član 19.

Ako se u postupku iz člana 18. utvrdi opravdanost izgradnje odnosno smještanja autobuskog stajališta na traženoj lokaciji, Ceste FBiH, odnosno nadležna kantonalna ustanova ili općinski organ u skladu sa finansijskim mogućnostima uvrstit će utvrđenu potrebu u godišnje planove građenja i održavanje javnih cesta.

Utvrđene potrebe iz stava 1. ovog člana moraju biti usklađene s Programom građenja i održavanja javnih cesta.

Ako za izgradnju odnosno smještanje novih autobuskih stajališta nisu predviđena potrebna sredstva u Programu građenja i održavanja javnih cesta, troškove njihovog projektovanja i izgradnje odnosno smještanja snosi općina na čijem području se stajalište gradi.

Tako izgrađena autobuska stajališta postat će nakon izgradnje, odnosno smještanja, sastavni dio javne ceste.

#### Član 20.

Na autocesti, brzim cestama i cestama namijenjenim isključivo za saobraćaj motornih vozila, izgradnja odnosno smještanje stajališta nije dopušteno.

Autobuska stajališta na magistralnim, regionalnim i lokalnim cestama moraju se graditi odnosno smiještati sa desne strane, izvan kolovoza postojeće javne ceste.

#### Član 21.

Ako se utvrdi, da za autobuskim stajalištem više nema potrebe ili da ono ugrožava sigurno odvijanje prometa, Ceste FBiH, odnosno nadležna kantonalna ustanova za ceste ukinut će autobusko stajalište.

Na dijelu javne ceste na kojoj se ukine autobusko stajalište, Ceste FBiH, odnosno nadležna kantonalna ustanova za ceste uspostavit će novi način odvijanja prometa izmjenom i postavljanjem odgovarajuće saobraćajne signalizacije.

Oprema ukinutog autobuskog stajališta (prostor za putnike-čekaonica, ploča s imenom stajališta iz voznog reda, korpa za otpatke i sl.) mora se ukloniti, a okoliš oko autobuskog stajališta mora se urediti.

#### IV - PRELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE

#### Član 22.

Kada se gradi nova javna cesta i rekonstruira postojeća, utvrđivanje lokacije, projektovanje i uređenje autobuskih stajališta, mora se provoditi prema odredbama ovog Pravilnika.

#### Član 23.

Redovno i vanredno održavanje autobuskih stajališta obavlja se prema godišnjem planu održavanja javnih cesta (održavanje kolovoza, ivičnjaka, horizontalne i vertikalne saobraćajne signalizacije).

#### Član 24.

Autobuska stajališta izgrađena odnosno smještena na magistralnim cestama do stupanja na snagu ovog Pravilnika, moraju se urediti u skladu s njegovim odredbama u roku od dvije godine od dana stupanja na snagu ovog Pravilnika.

Autobuska stajališta izgrađena odnosno smještena na regionalnim i lokalnim cestama do stupanja na snagu ovog Pravilnika, moraju se urediti u skladu s njegovim odredbama u roku od tri godine od dana stupanja na snagu ovog Pravilnika.

#### Član 25.

Skice broj 1. do 5. te tabele 1. i 2. prilog su ovom Pravilniku i čine njegov sastavni dio.

#### Član 26.

Danom stupanja na snagu ovog Pravilnika prestaje primjena odredbi Pravilnika o minimalnim tehničkim uvjetima za projektiranje i uređivanje autobuskih stajališta objavljen u "Službenim novinama Federacije BiH", broj 48/03.

#### Član 27.

Ovaj Pravilnik stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u "Službenim novinama Federacije BiH".

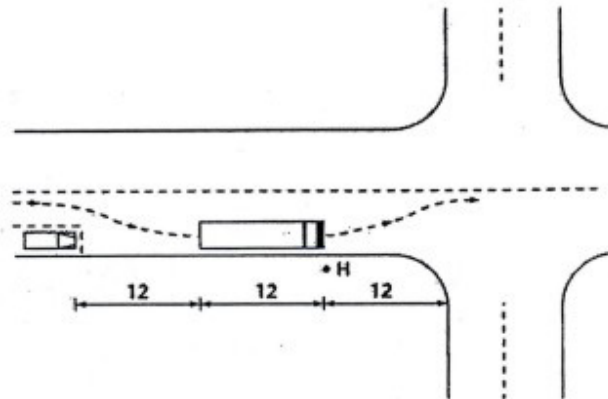
---

Broj 08-02-2-1444-6-0/10  
13. oktobra 2010. godine  
Mostar

---

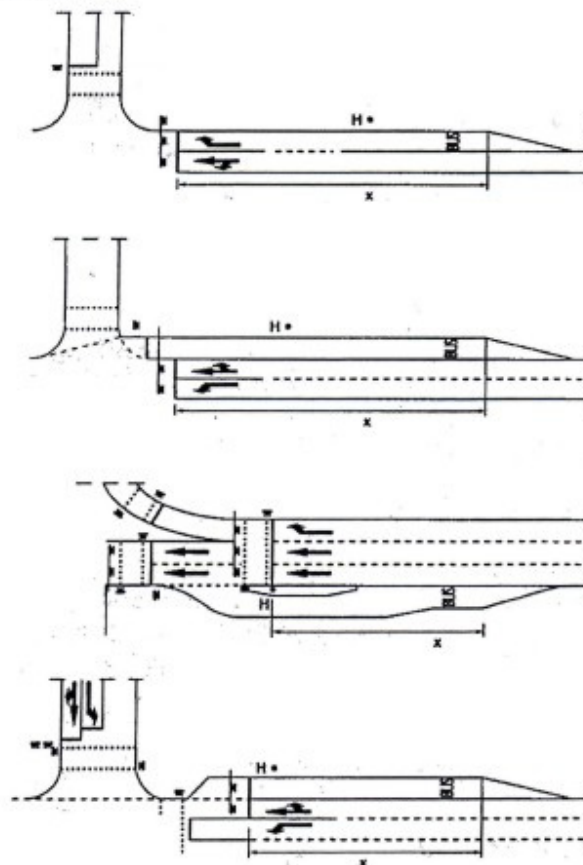
Na raskrsnicama bez semafora, autobuska stajališta je potrebno postaviti tako da se ne ograniči preglednost drugim učesnicima u saobraćaju (Crtež 272: Postavljanje autobuskih stajališta prije raskrsnica bez semafora

: sa uglom približavanja 1:6 i 2 m širokom trakom za parkiranje).



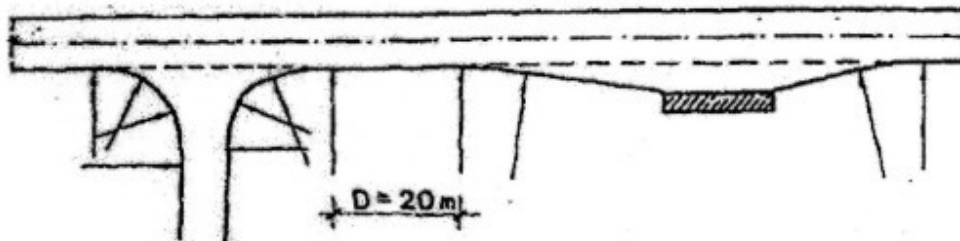
**Crtež 272: Postavljanje autobuskih stajališta prije raskrsnica bez semafora**

U slučaju raskrsnica koje su kontrolisane semaforom rješenja uključuju traku isključivo za autobuse (Crtež 273: Postavljanje autobuskih stajališta prije raskrsnica koje su kontrolisane semaforom

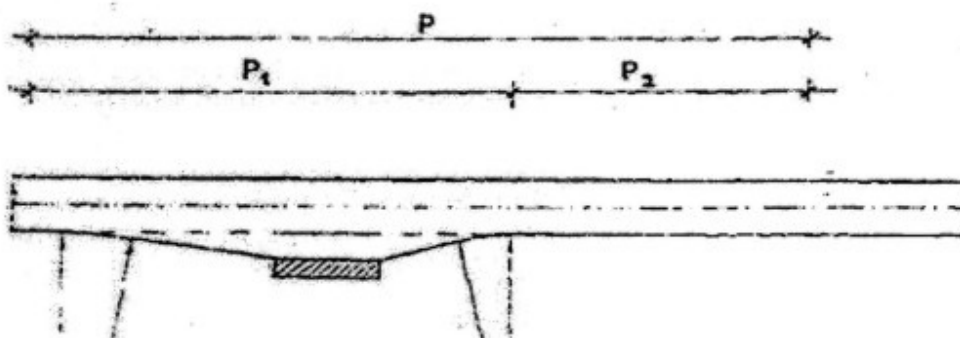


**Crtež 273: Postavljanje autobuskih stajališta prije raskrsnica koje su kontrolisane semaforom**

**SKICA 1: Najmanja udaljenost autobusnog stajalista od krizanja**



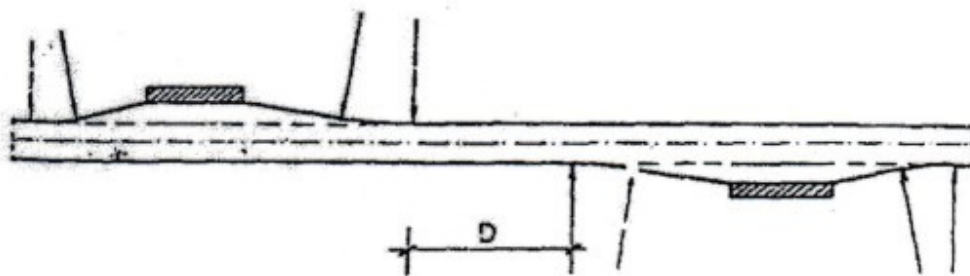
**SKICA 2: Pregledna dužina kod uključivanja autobusa u promet na cesti**



- $P$  = ukupna pregledna dužina
- $P_1$  = pregledna dužina u smjeru suprotnom od kretanja autobusa
- $P_2$  = pregledna dužina u smjeru kretanja autobusa
- $P_2 > P_1/2$

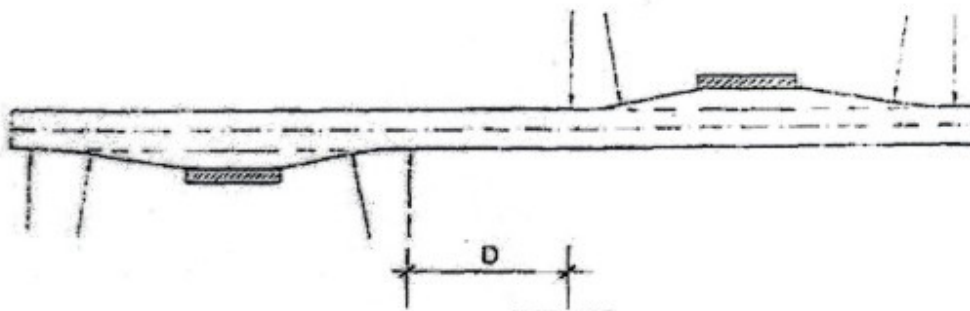


**SKICA 3: Položaj para nasuprotnih stajališta**  
**pravilan položaj**

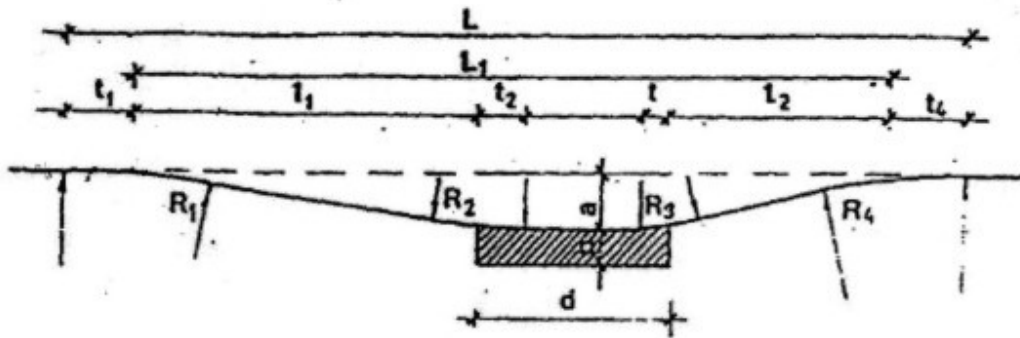


$D > 50$  m za magistralne ceste  
 $D > 30$  m za regionalne i lokalne ceste

**SKICA 4: Položaj para nasuprotnih stajališta**  
**izniman položaj**



**SKICA 5: Najmanji elementi za projektiranje i uredjenje autobusnih stajalista**



- $l_1$  = dužina odvojne trake
- $l_2$  = dužina uključne trake
- $d$  = dužina trake za stajanje
- $a$  = minimalna širina trake za stajanje
- $b$  = širina perona (min  $b = 2,0$  m)
- $R_1, R_2, R_3, R_4$  = radiusi zaobljenja
- $t_1, t_2, t_3, t_4$  = tangente zaobljenja
- $L$  = ukupna dužina stajalista

**SKICA 6: Slobodni profil stajalista**

- slobodni profil
- ▨ poprečni presjek autobusa

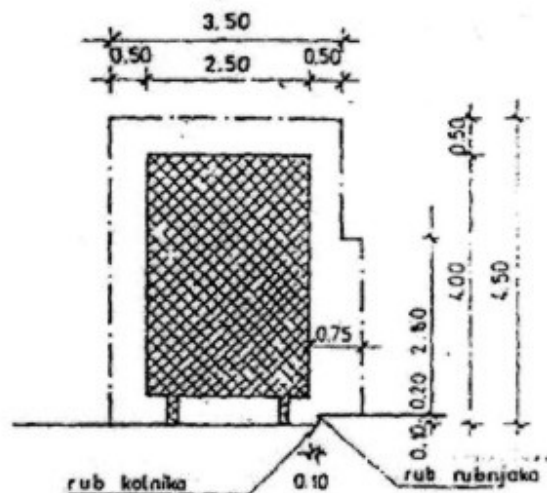


TABELA 1: Najmanji elementi za dimenzioniranje autobusnog stajališta

V	a	l1	l2	R1	R2	R3	R4	t1	t2	t3	t4
km/h	m	m	m	m	m	m	m	m	m	m	m
30	3,0	16,0	15,0	40	40	20	40	3,8	2,8	2,0	4,0
40	3,0	17,0	15,0	60	40	20	40	5,3	3,5	2,0	4,0
50	3,0	25,0	15,0	90	60	20	50	5,4	3,6	1,9	4,7
60	3,5	38,0	18,0	130	90	30	60	6,0	4,2	2,9	5,8

TABELA 2: Ukupna dužina stajališta ovisno o vrsti autobusa

Brzina odvajanja	jedan autobus		dva autobusa		zglobni autobus	
	d = 15 m		d = 26 m		d = 18 m	
V	L1	L	L1	L	L1	L
km/h	m	m	m	m	m	m
30	46,0	53,8	57,0	64,8	49,0	56,8
40	47,0	56,3	58,0	67,3	50,0	59,3
50	56,0	66,1	67,0	78,1	59,0	69,1
60	71,0	82,8	82,0	93,8	74,0	85,8