

## Pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi

Pravilnik je objavljen u "Službenom listu CG", br. 77/2021 od 16.7.2021. godine, a stupio je na snagu 24.7.2021.

### Predmet

#### Član 1

Ovim pravilnikom propisuju se tehnički zahtjevi za projektovanje i izgradnju biciklističke infrastrukture.

### Značenje izraza

#### Član 2

Izrazi upotrijebljeni u ovom pravilniku imaju sljedeća značenja:

- 1) **biciklistički put** je saobraćajnica namijenjena za kretanje bicikla i bicikla sa motorom, sa izgrađenom i uređenom kolovoznom konstrukcijom izvan profila puta i obilježena propisanom saobraćajnom signalizacijom;
- 2) **biciklistička staza** je izgrađena saobraćajna površina namijenjena za saobraćaj bicikla i bicikla sa motorom, koja se proteže duž kolovoza puta i od njega je odvojena i obilježena propisanom saobraćajnom signalizacijom;
- 3) **biciklistička traka** je dio kolovoza namijenjen za saobraćaj bicikla i bicikla sa motorom, obilježena propisanom saobraćajnom signalizacijom;
- 4) **biciklističko-pješačka staza** je saobraćajna površina namijenjena za kretanje biciklista i pješaka, izgrađena odvojeno od kolovoza obilježena propisanom saobraćajnom signalizacijom;
- 5) **put za mješoviti saobraćaj** je saobraćajna površina po kojoj se zajednički odvija biciklistički i motorni saobraćaj;
- 6) **biciklistička ruta** je pravac kojim se vodi biciklistički saobraćaj i koja je obilježena propisanom saobraćajnom signalizacijom.

### Biciklistička infrastruktura

#### Član 3

Biciklistička infrastruktura obuhvata:

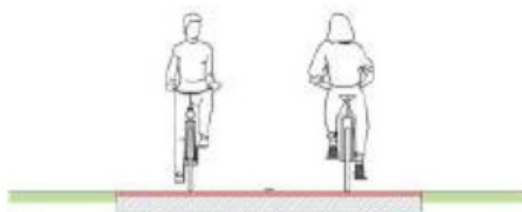
- 1) biciklističku saobraćajnicu:
  - biciklistički put;
  - biciklistička staza;
  - biciklistička traka;
  - biciklističko-pješačka staza;
- 2) saobraćajnu signalizaciju i opremu;
- 3) parkirališta za bicikle i njihovu opremu;
- 4) prostor za smještanje bicikala;
- 5) sisteme javnih bicikla.

### Biciklistička saobraćajnica

#### Član 4

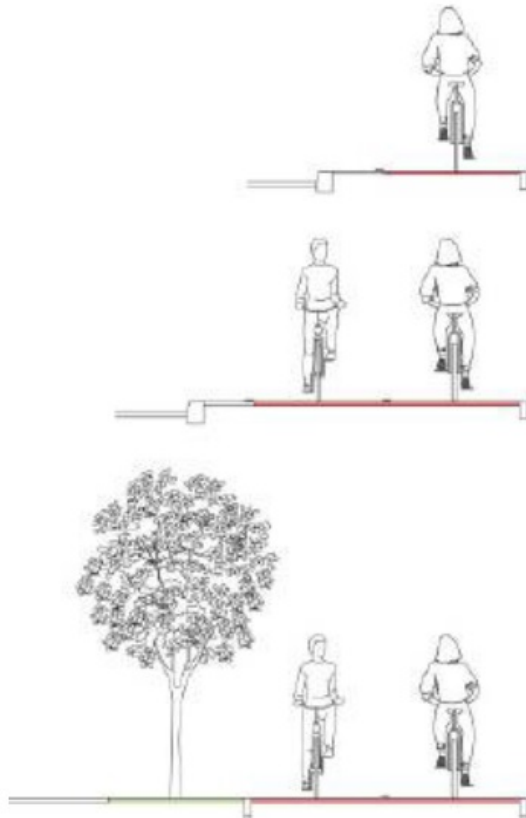
Završni sloj kolovozne konstrukcije biciklističkog puta izvodi se od materijala koji zadovoljavaju kriterijume nosivosti i prijanjanja (asfalta, betona i drugi).

Izuzetno od stava 1 ovog člana biciklistički put može da bude izgrađen i od frakcija šljunka od 4/8 mm do 2/4 mm ili sličnog materijala.



Slika 1. Biciklistički put

Biciklistička staza može biti izvedena kao jednosmjerna ili dvosmjerna, visinski ili na drugi način odvojena od kolovoza uz odgovarajuću širinu zaštitnog pojasa u odnosu na motorni saobraćaj.



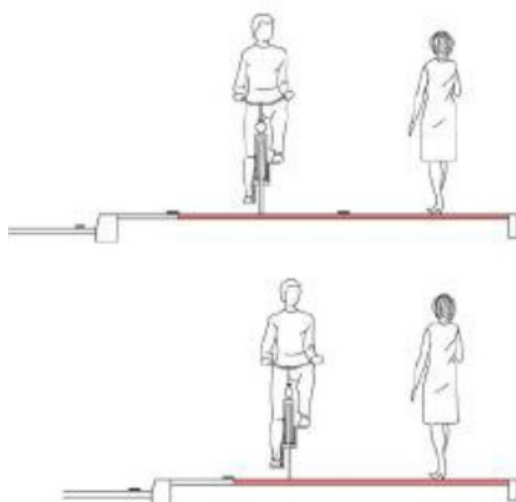
Slika 2. Vrste biciklističkih staza

Biciklistička traka je od saobraćajne trake odvojena razdjelnom linijom.

Biciklistička traka namijenjena je jednosmjernom saobraćanju biciklista i izvodi se uz desnu ivicu kolovoza.



Slika 3. Biciklistička traka



Slika 4. Biciklističko-pješačka staza

Put za mješoviti saobraćaj je saobraćajna površina po kojoj se zajednički odvija biciklistički i motorni saobraćaj, te dionice puta u skladu s ovim pravilnikom potrebno je dodatno obilježiti saobraćajnim znakovima i oznakama na kolovozu kojima se vozači motornih vozila upozoravaju na pojavu biciklista u saobraćaju.

## Projektovanje biciklističke infrastrukture

### Član 5

Pri izradi tehničke dokumentacije biciklističke infrastrukture primjenjuju se načela: bezbjednosti, ekonomičnosti, cjelovitosti, direktnosti i

atraktivnosti.

Bezbjednost biciklističke infrastrukture ostvaruje se primjenom propisa kojima se uređuje bezbjednost puteva.

Ekonomičnost biciklističke infrastrukture podrazumijeva izbor rješenja koja su opravdana i ekonomski prihvatljiva.

Cjelovitost biciklističke infrastrukture obezbjeđuje se međusobnim povezivanjem biciklističkih saobraćajnih površina u biciklističku mrežu i njihovom integracijom u putnu mrežu.

Direktnost putovanja obezbjeđuje se na način da biciklističke saobraćajnice, uključujući i putnu mrežu, omogućuju biciklistima izbor optimalne rute kretanja od polazišta do cilja.

Atraktivnost biciklističke saobraćajnice postiče se planiranjem izvan profila puta kada je to izvodljivo i ekonomski opravdano na način da je trasa biciklističke saobraćajnice usmjerena na atraktivne objekte u prostoru i vođena na način da obezbijedi vizuru preglednosti između biciklista i atraktivnih objekata u prostoru.

## Završetak biciklističke saobraćajnice

### Član 6

Mjesta ukrštanja motornog saobraćaja i biciklista koje se ne mogu izbjeći (na raskrsnicama i prelazima) moraju biti obilježena saobraćajnom signalizacijom, na način da su svi vozači, a ne samo biciklisti, svjesni rizika i da mogu prilagoditi svoje ponašanje u saobraćaju.

Završetak biciklističkih saobraćajnica izvodi se na jedan od načina određen ovim pravilnikom uz propisanu saobraćajnu signalizaciju.

Završetak biciklističkih saobraćajnica predstavlja slijepe ulice kada biciklistička saobraćajnica završava, odnosno počinje na kraju ulice.

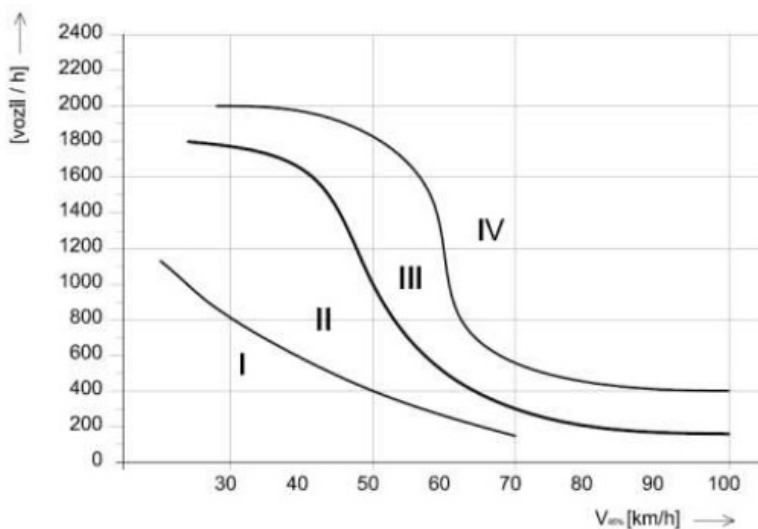
Na biciklističkim saobraćajnicama sa većim usponom koji biciklista ne može savladati vožnjom, dozvoljeno je guranje bicikla u smjeru u kojem se biciklista kretao prije početka guranja bicikla.

## Biciklističke saobraćajnice i načini vođenja biciklističkog saobraćaja

### Član 7

Biciklistička saobraćajnica određuje se na osnovu maksimalne dozvoljene brzine kretanja motornih vozila na dionici puta i vršnog satnog saobraćaja motornih vozila na toj dionici (Slika 5).

Ako ne postoji prostorno ograničenje kod projektovanja biciklističke saobraćajnice, na putevima sa dozvoljenim brzinama iznad 50 km/h, treba izbjegavati uvođenje biciklističkog saobraćaja na kolovozu zajedno sa motornim vozilima.



Legenda:

I - biciklisti na kolovozu, zajedno sa motornim saobraćajem

II - biciklistička traka

III - biciklistička staza

IV - biciklistički put

Slika 5. Izbor biciklističke saobraćajnice na osnovu maksimalne dozvoljene brzine kretanja motornih vozila i vršnog satnog saobraćaja motornih vozila

## Izbor biciklističkog puta

### Član 8

Biciklistički put izvan naselja projektuje se kada se na određenoj dionici očekuje vršno opterećenje veće od 300 biciklista po satu ili ukoliko postoje prostorni uslovi za ovaj način vođenja biciklista.

Biciklistički put projektuje se kao jednosmjerni i dvosmjerni za potrebe povezivanja naselja ili turističkih lokaliteta.

Broj biciklističkih voznih traka određuje se na način da se za očekivani saobraćaj veći od 500 biciklista/h predvidi jedna vozna traka.

## Izbor biciklističko-pješačke staze

### Član 9

Biciklističko-pješačka staza može se izvesti kao:

- zajednička saobraćajna površina izvedena u istom nivou i obilježena samo saobraćajnim znakom (bez razdjelne linije),
- zajednička saobraćajna površina izvedena u istom nivou sa posebnim dijelom za kretanje biciklista i pješaka obilježena oznakama na kolovozu (sa razdjelnom linijom) i saobraćajnim znakovima.

Biciklističko-pješačka staza izvodi se sa jedne strane puta ili obje strane puta za saobraćaj pješaka i jednosmjerni saobraćaj biciklista, odnosno za saobraćaj pješaka i dvosmjerni saobraćaj biciklista.

Na biciklističko-pješačkim stazama za dvosmjerni saobraćaj smjerovi kretanja treba da budu odvojeni oznakama na kolovozu.

Biciklističko-pješačka staza iz stava 1 alineja 1 ovoga člana izvodi se u skladu sa članom 15 ovog pravilnika.

U slučajevima izgradnje biciklističko-pješačke staze iz stava 1 alineja 2 ovoga člana potrebno je obezbijediti tehničke uslove za kretanje slijepih i slabovidih lica u skladu sa posebnim propisom.

## Odvijanje biciklističkog zajedno sa motornim saobraćajem

### Član 10

Biciklistički saobraćaj odvija se na kolovozu puta zajedno sa motornim saobraćajem kada su ispunjeni uslovi iz člana 7 ovog pravilnika.

Biciklistički saobraćaj odvija se na kolovozu puta zajedno sa motornim saobraćajem i u slučaju kada nijesu ispunjeni uslovi iz člana 7 ovog pravilnika (veća brzina, odnosno veći obim motornog saobraćaja), ukoliko je postavljena saobraćajna signalizacija koja upozorava na prisutnost biciklista na kolovozu.

## Slobodni i saobraćajni poprečni profil biciklističkih saobraćajnica

### Člana 11

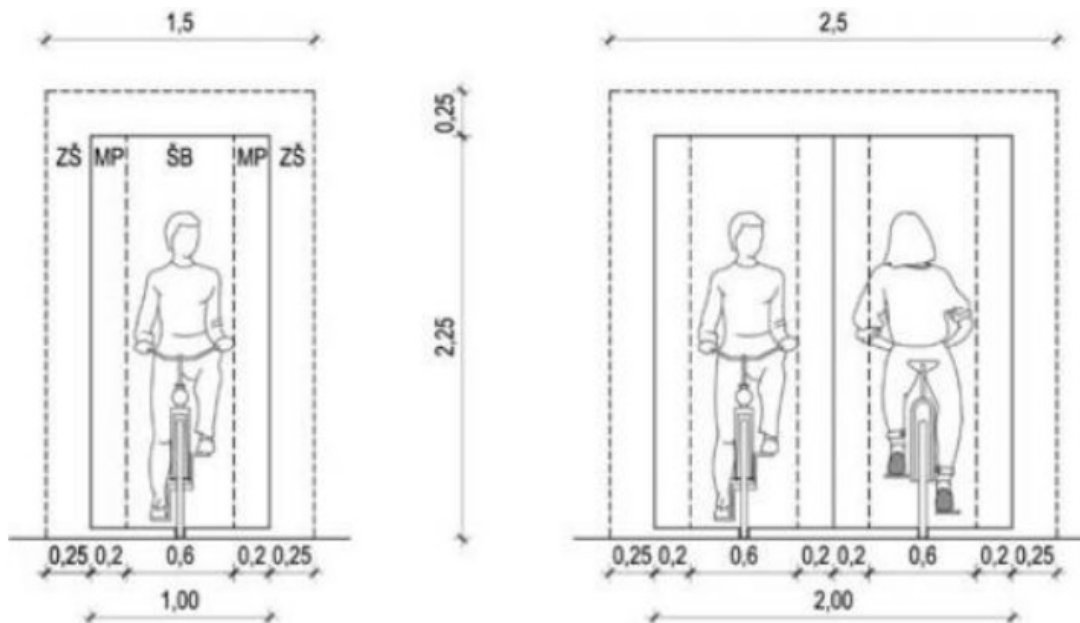
Minimalne dimenzije biciklističkih saobraćajnica određene su širinom bicikla (ŠB), manevarskim prostorom bicikla (MP) i širinom zaštitnog pojasa (ZŠ).

Saobraćajni poprečni profil biciklističke saobraćajnice čini zbir širine bicikla (ŠB) i širine manevarskog prostora (MP) sa obje strane bicikliste i najmanje iznosi za jednog biciklistu 1 m, a za dvoje biciklista najmanje 2 m.

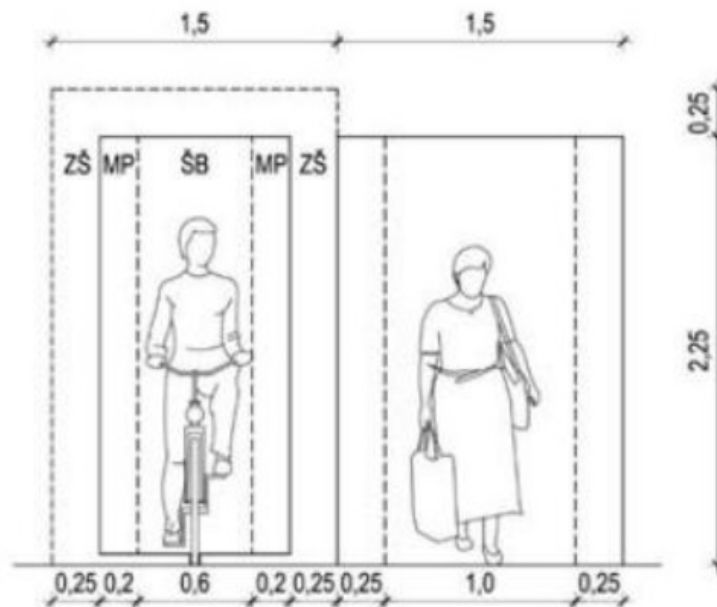
Slobodni poprečni profil biciklističke saobraćajnice čini saobraćajni poprečni profil uvećan za širinu zaštitnog pojasa (ZŠ) sa svake strane, te iznosi za jednog biciklistu najmanje 1,5 m, a za dvoje biciklista 2,5 m.

Širina zaštitnog pojasa koja se primjenjuje između pješačkih i biciklističkih površina prikazana je na slikama 6 i 7.

Širina razdjelne i ivične linije ne ulazi u širinu saobraćajnog profila biciklističke saobraćajnice.



Slika 6. Slobodni i saobraćajni profil za saobraćaj jednog i dvoje biciklista



Slika 7. Slobodni i saobraćajni profil za saobraćaj jednog bicikliste i pješaka

### Biciklistički put

#### Član 12

Biciklistički put namijenjen je dvosmjernom saobraćaju biciklista i širine je najmanje 2,5 m.

Biciklistički put, kao samostalna saobraćajna površina, izvodi se izvan poprečnog profila puta za saobraćaj motornih vozila.



Slika 8. Dimenzije biciklističkog puta

### Biciklističke staze

#### Član 13

Biciklistička staza izvodi se u odnosu na kolovoz kao jednosmjerna sa jedne ili obje strane kolovoza ili kao dvosmjerna sa jedne ili obje strane kolovoza.

Jednosmjerna biciklistička staza izvodi se u širini od najmanje 1 m, a dvosmjerna od najmanje 2 m.

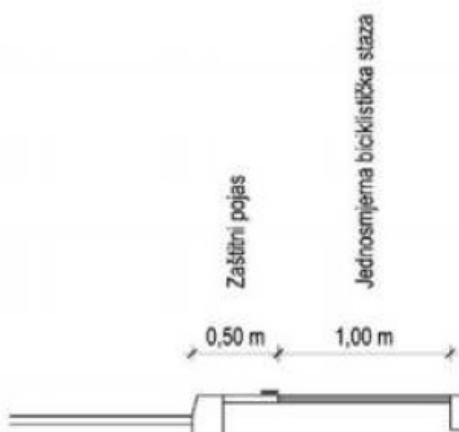
Biciklistička staza odvaja se zaštitnim pojasom od kolovoza puta ili pješačke staze.

Ako je biciklistička staza u istom nivou sa zaštitnim pojasom, biciklistička staza se od zaštitnog pojasa odvaja ivčnjakom koji ne smije da bude viši od 7 cm u odnosu na nivo biciklističke staze.

Biciklistička staza u naselju koja se od kolovoza visinski odvaja najmanje 12 cm mora od ivice kolovoza da bude udaljena najmanje 0,5 m.

Izuzetno od stava 5 ovog člana, u slučaju nedostatka prostora, umjesto najmanje udaljenosti može se postaviti zaštitna ograda.

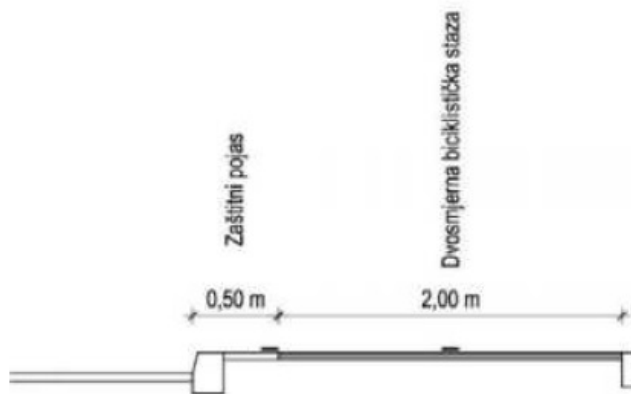
Dimenzije jednosmjerne biciklističke staze date su na Slici 9.



Slika 9. Dimenzije jednosmjerne biciklističke staze u naselju

Biciklistička staza u naselju koja se od kolovoza odvajaju u istom nivou mora od ivice kolovoza da bude udaljena najmanje 1 m.

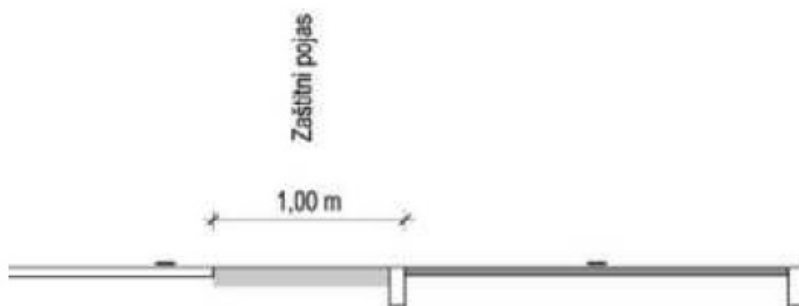
Odvajanje biciklističke staze u naselju izvodi se popločanom zaštitnom trakom, zelenim pojasom ili na drugi način koji obezbeđuje bezbjednost biciklističkog saobraćaja (Slika 10).



Slika 10. Dimenzije dvosmjerne biciklističke staze u naselju

Širina zaštitnog pojasa između saobraćajnog profila biciklističke staze i fizičke prepreke (saobraćajnog znaka, stuba rasvjete, građevinskog objekta, koso i normalno parkirana vozila) iznosi najmanje 0,25 m.

Širina zaštitnog pojasa između saobraćajnog profila biciklističke staze i uzdužno parkiranih vozila iznosi najmanje 0,75 m (Slika 11).



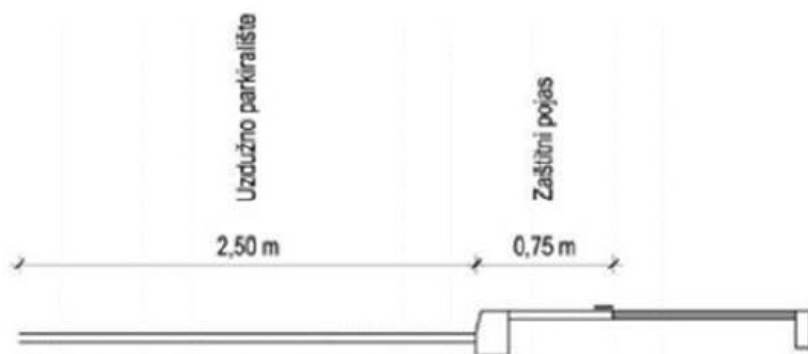
Slika 11. Zaštitni pojas biciklističke staze u istom nivou sa kolovozom u naselju

Biciklistička staza izvan naselja odvaja se od kolovoza zaštitnom zelenom površinom, a ukoliko to nije moguće, potrebno je postaviti zaštitnu ogradu.

Minimalna zaštitna širina zelene površine između spoljašnje ivice bankine i biciklističke površine iznosi 1,5 m.

Zaštitna ograda između kolovoza za motorna vozila i biciklističkih staza postavlja se ako je:

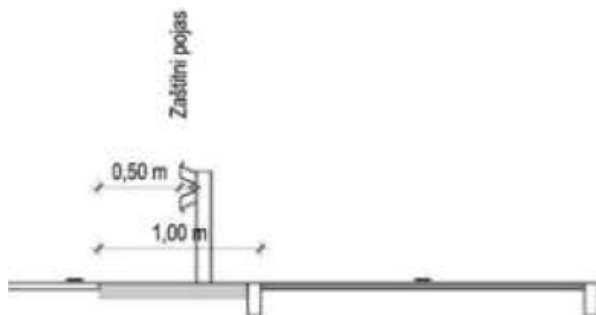
- razmak između spoljašnje ivice bankine i biciklističke saobraćajnice manji od 1,5 m,
- razmak između spoljašnje ivice bankine i biciklističke saobraćajnice manji od 10 m, a biciklistička staza je postavljena uz spoljašnju krivinu radijusa  $R \leq 175$  m (Slike 12, 13 i 14).



Slika 12. Zaštitni pojas biciklističke staze uz prostor za uzdužno parkiranje



Slika 13. Zaštitni pojas biciklističke staze uz put izvan naselja bez zaštitne ograde



Slika 14. Zaštitni pojas biciklističke staze uz put izvan naselja sa zaštitnom ogradom

## Biciklistička traka

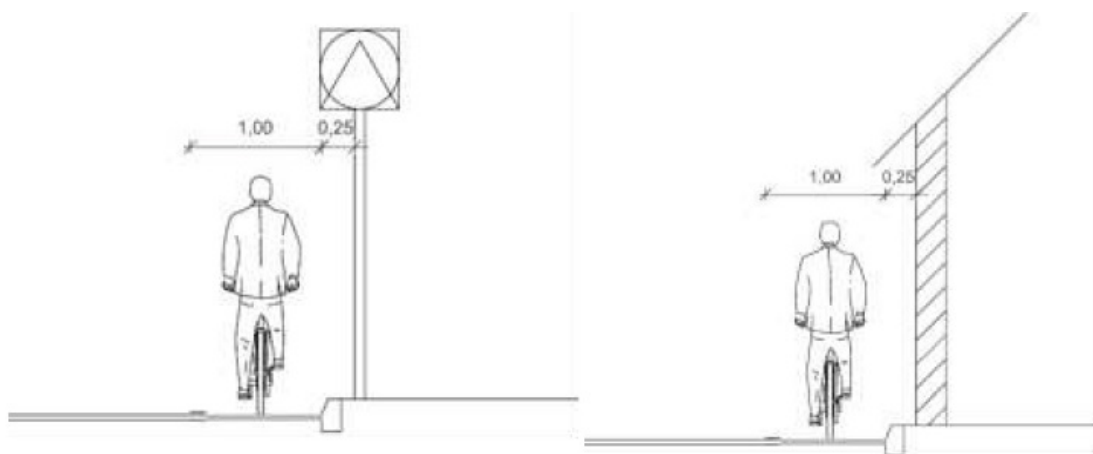
### Član 14

Biciklistička traka, u odnosu na kolovoz, izvodi se obostrano za jednosmjerni saobraćaj biciklista.

Biciklistička traka na putu sa jednosmjernim saobraćajem izvedena u smjeru suprotnom od smjera kretanja motornih vozila, treba da bude označena saobraćajnim znakom.

Jednosmjerna biciklistička traka izvodi se najmanje širine 1 m uz obezbjeđivanje najmanje širine zaštitnog pojasa prema površinama za druge vrste saobraćaja.

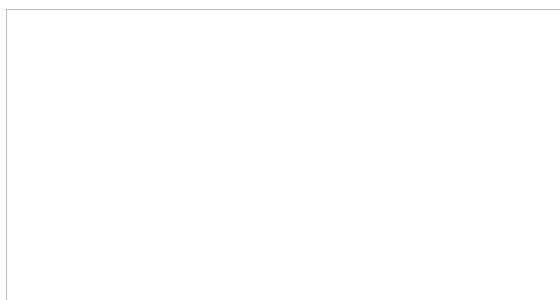
Širina zaštitnog pojasa uz biciklističku traku u odnosu na stalne prepreke (stubovi za rasvjetu, saobraćajni znakovi, građevinski objekti) iznosi najmanje 0,25 m (Slika 15.).



Slika 15. Širina zaštitnog pojasa biciklističke trake uz stalne prepreke

Širina zaštitnog pojasa između saobraćajnog profila biciklističke trake i uzdužno parkiranih vozila iznosi najmanje 0,75 m (Slika 16.).

Izuzetno od stava 5 ovog člana ako je na kolovozu iscrtana oznaka kojom se prostor za parkiranje odvaja od ostalog dijela kolovoza, širina zaštitnog pojasa saobraćajnog profila biciklističke saobraćajnice do linije razdvajanja iznosi najmanje 0,6 m.



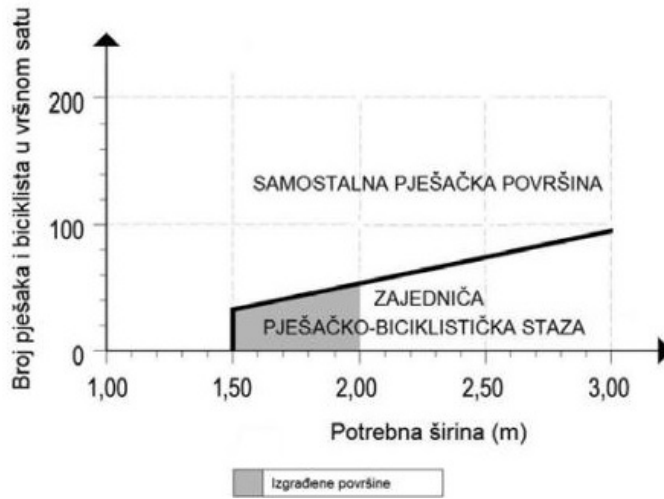
Slika 16. Širina zaštitnog pojasa biciklističke trake uz traku za uzdužno parkiranje  
Biciklistička traka izvan naselja izvodi se samo u slučaju manjih udaljenosti između naselja.

## Biciklističko-pješačke staze

### Član 15

Biciklističko-pješačka staza za zajedničko kretanje biciklista i pješaka izvodi se sa najmanjom širinom staze od 1,5 m za izgrađene površine, odnosno 2 m za nove površine i površine nad kojima se sprovodi rekonstrukcija.

Širina biciklističko-pješačke staze zavisi i od broja biciklista i pješaka u vršnom satu, a određuje se prema dijagramu (Slika 17).



Slika 17. Određivanje širine biciklističko-pješačke staze

## Horizontalni elementi

### Član 16

Minimalni poluprečnik kružnoga luka biciklističke saobraćajnice iznosi  $R_{\min}=5$  m i određuje se za poprečni nagib biciklističke saobraćajnice od 2,5% prema Tabeli 1.

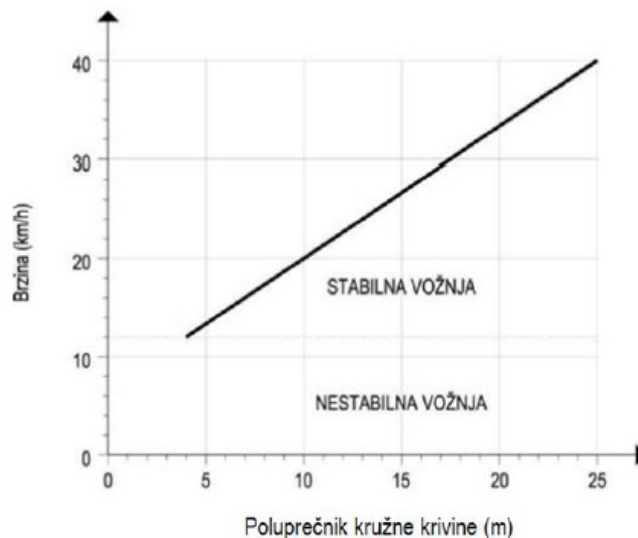
Tabela 1

Minimalni poluprečnik kružnog luka biciklističke saobraćajnice

Brzina vožnje bicikla [km/h]	12	16	20	30	40	
$R_{\min}$ [m]	5	8	10	17	25	

Minimalni poluprečnik unutrašnjeg kružnog luka biciklističke saobraćajnice u raskrsnici je  $R_{\min} = 1$  m.

Odnos projektovane brzine i veličine poluprečnika kružne krivine dat je na dijagramu (Slika 18).



Slika 18. Dijagram odnosa projektovane brzine i veličine poluprečnika kružne krivine

## Poprečni nagib

### Član 17

Minimalni poprečni nagib biciklističke saobraćajnice u pravcu iznosi 1,5%.

Minimalni poprečni nagib biciklističke saobraćajnice u krivini je usmjeren prema centru krivine i iznosi 2,5%.

Poprečni nagib biciklističke saobraćajnice na kojima se postiču veće brzine od 20 km/h iznosi od 2,5% do 5,0%.

Minimalni poprečni nagib biciklističko-pješačke staze iznosi 1,5%.

Poprečni nagib biciklističke trake jednak je nagibu kolovoza.

Poprečni nagib biciklističkog puta zavisi od vrste građevinskog materijala od kojeg je izrađen i ne može da bude manji od 2,5%.

## Uzdužni nagib

### Član 18



Biciklističke trake i biciklističke staze koje se projektuju i grade u profilu puta imaju uzdužni nagib jednak kolovozu puta.

Pri projektovanju biciklističkih saobraćajnica izvan profila puta veličina uzdužnog nagiba i njegova dužina ne smije da prelazi vrijednosti date u Tabeli 2.

Tabela 2

Veličina uzdužnog nagiba i njegova najveća dužina

Uzdužni nagib (%)	Maksimalna dužina uspona (m)
10	20
6	65
5	120
4	250
3	>250

Na dijelu biciklističke saobraćajnice gdje je bicikl zbog uspona potrebno gurati, treba predvidjeti i odmorišta za bicikliste.

Ako prostorne mogućnosti dozvoljavaju i ukoliko je to opravdano iz ekonomskih i bezbjednosnih razloga, širinu biciklističke saobraćajnice na usponima većim i dužim od vrijednosti datih u Tabeli 2 potrebno je povećati za 1 m, a ako to nije izvodljivo, tu dionicu puta treba saobraćajnim znakovima označiti kao opasnu.

## Elementi nivelete

### Član 19

Vertikalno zaobljenje nivelete biciklističke saobraćajnice u profilu puta izvode se u skladu sa kriterijumima određenim za puteve.

Zaobljenje nivelete biciklističke saobraćajnice izvan profila puta pri promjeni uzdužnog nagiba manjeg od 5% nije potrebno izvoditi.

Minimalni poluprečnik konveksnog zaobljenja nivelete na biciklističkoj saobraćajnici izvan profila puta (ulice) pri promjeni uzdužnog nagiba većeg od 5% iznosi  $R_{\min}=40$  m.

Minimalni poluprečnik konkavnog zaobljenja nivelete na biciklističkoj saobraćajnici izvan profila puta (ulice) pri promjeni uzdužnog nagiba većeg od 5% iznosi  $R_{\min}=25$  m.

Minimalni poluprečnik zaobljenja nivelete zavisi od projektovane brzine bicikla  $V_p$  i određuje se prema Tabeli 3.

Tabela 3

Minimalni poluprečnik zaobljenja nivelete

Projektna brzina $V_p$ (km/h)	Minimalni poluprečnik konveksnog zaobljenja $R_{\min}$ (m)	Minimalni poluprečnik konkavnog zaobljenja $R_{\min}$ (m)
20	40	25
30	80	50
40	150	100
50	300	200

## Zaustavna preglednost

### Član 20

U slučaju nailaska biciklista na nepokretnu ili pokretnu prepreku potrebno je obezbijediti minimalnu dužinu preglednosti koja će omogućiti njegovo bezbjedno zaustavljanje.

Dužina zaustavne preglednosti jednaka je dužini zaustavnog puta bicikliste i treba da se obezbijedi na svim djelovima biciklističke saobraćajnice u horizontalnoj i vertikalnoj ravni za oba smjera vožnje.

Zaustavna preglednost za bezbjedno zaustavljanje biciklista pred preprekom koja se nalazi na biciklističkoj saobraćajnici, zavisi od brzine kretanja biciklista i data je u Tabeli 4.

Tabela 4

Zaustavna preglednost pred pokretnom ili nepokretnom preprekom

Projektna brzina $V_p$ (km/h)	Zaustavna preglednost pred pokretnom ili nepokretnom preprekom (m)
20	30
30	40

## Preglednost u raskrsnici

### Član 21

Na mjestu prelaza biciklističke saobraćajnice preko puta treba da bude obezbijeđena potrebna dužina preglednosti na uključenju biciklističkog saobraćaja u raskrsnicu.

Preglednost u raskrsnici u odnosu na saobraćaj motornih vozila treba da bude u skladu sa propisom kojim se uređuje bezbjednost saobraćaja na putevima.

## Kolovozna konstrukcija biciklističkih saobraćajnica

### Član 22

Kolovozna konstrukcija biciklističke saobraćajnice projektuje se prema važećim propisima i standardima.  
Kolovozna konstrukcija biciklističke saobraćajnice projektuje se i izvodi tako da ispuni uslove nosivosti, ravnosti, prijanjanja i odvodnja.

## **Ukrštanja biciklističkih saobraćajnica sa ostalim saobraćajnim površinama**

### **Član 23**

Biciklističke saobraćajnice mogu se ukrštati u istom nivou sa putevima i željezničkim prugama i prelaziti preko trgova i drugih javnih saobraćajnih površina.

Izuzetno od stava 1 ovog člana ukrštanje biciklističke saobraćajnice sa putem može biti i denivelisano.

Biciklistička saobraćajnica, u ukrštanju sa drugom saobraćajnicom ili na mjestu prelaska preko saobraćajnice treba da:

- obezbijedi kontinuitet i jednoznačnost vođenja biciklističkog saobraćaja;
- obezbijedi kretanje biciklista, posebno na mjestima promjene smjera, u vidnom polju drugih vozača;
- bude propisno obilježena (naročito prvenstvo prolaska);
- obezbijedi propisanu preglednost;
- bude vizuelno posebno istaknuta.

## **Vođenje biciklističkog saobraćaja u raskrsnicama**

### **Član 24**

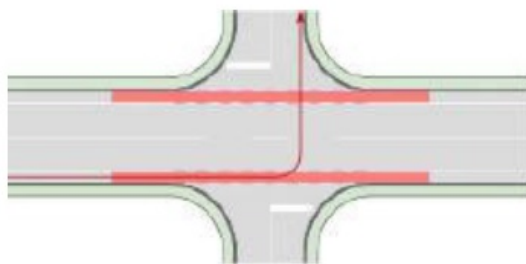
Biciklistički saobraćaj u raskrsnicama vodi se u skladu sa saobraćajnim projektom raskrsnice.

## **Lijevo skretanje biciklista u raskrsnicama**

### **Član 25**

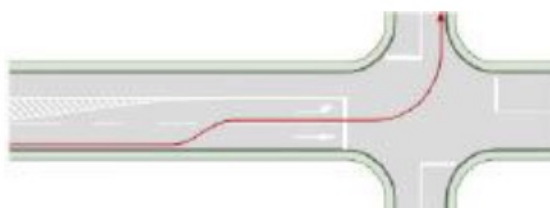
Izbor putanje kretanja biciklista pri lijevom skretanju uslovljen je saobraćajnim uređenjem raskrsnice.

Lijevo skretanje biciklista u raskrsnicama, kada se biciklista kreće biciklističkom trakom ili stazom, izvodi se na način da se biciklista kreće biciklističkom trakom ili stazom kroz raskrsnicu, a nailaskom na sporedni priključak (put) započne skretanje u lijevo prelazeći glavni smjer kretanja (Slika 19).



Slika 19. Način lijevog skretanja biciklista u raskrsnici sa biciklističkom trakom

Biciklista lijevo skretanje u raskrsnici puta za mješoviti saobraćaj izvodi na način da se prvo prestroji u saobraćajnu traku za lijevo skretanje i zatim nastavi skretanje ulijevo (Slika 20.).

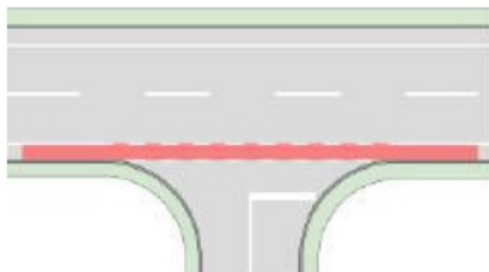


Slika 20. Način lijevog skretanje bicikliste u raskrsnici puta za mješoviti saobraćaj

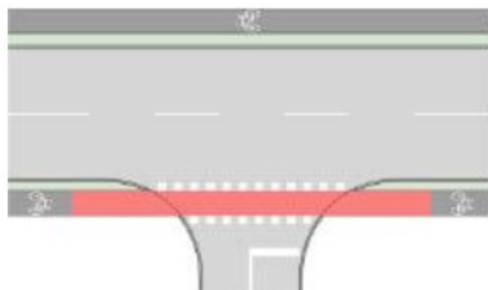
## **Vođenje biciklističkog saobraćaja preko priključka sporednog puta ("lepeze raskrsnice")**

### **Član 26**

Biciklistički saobraćaj vodi se u raskrsnici direktno preko priključka sporednog puta ("lepeze raskrsnice") biciklističkom trakom (Slika 21) ili biciklističkom stazom (Slika 22) i u tom slučaju biciklisti imaju prednost u odnosu na učesnike u saobraćaju koji u raskrsnicu ulaze iz sporednog puta ili skreću u sporedni put.

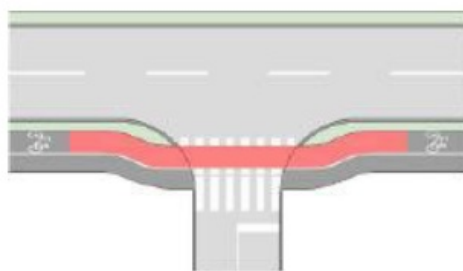


Slika 21. Direktno vođenje biciklističke trake preko priključka sporednog puta ("lepeze raskrsnice")



Slika 22. Direktno vođenje biciklističke staze preko priključka sporednog puta ("lepeze raskrsnice")

Pomjereno vođenje biciklističkog saobraćaja biciklističkom stazom u raskrsnici sa sporednim putem primjenjuje se kada je potrebno obezbijediti prostor za čekanje pješaka ispred pješačkog prelaza i u tom slučaju se biciklistička staza pomjera od središta raskrsnice (Slika 23).



Slika 23. Pomjereno vođenje biciklističke staze preko priključka sporednog puta ("lepeze raskrsnice")

## **Vođenje biciklističkog saobraćaja preko priključka puta sa prednošću prolaska**

### **Član 27**

Pri prelazu biciklističke staze preko puta koji je saobraćajnim znakom označen kao put sa prvenstvom prolaza, ukinuta je prednost biciklistima koji se nalaze na biciklističkoj stazi i izlaze na kolovoz puta sa prvenstvom prolaza (Slika 24.).



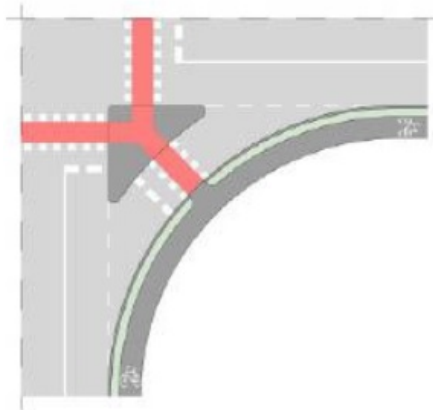
Slika 24. Vođenje biciklističkog saobraćaja preko sporednog puta sa prvenstvom prolaza

## **Vođenje biciklista preko razdjelnog ostrva u raskrsnici**

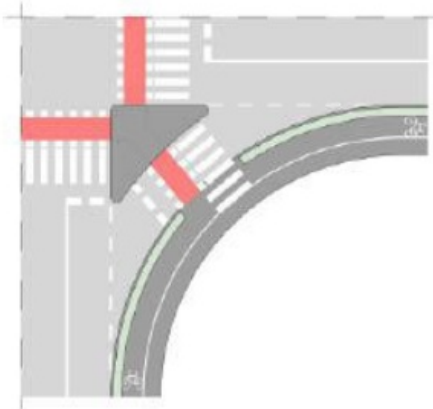
### **Član 28**

Vođenje biciklističkog saobraćaja preko razdjelnog ostrva u raskrsnici zavisi od saobraćaja pješaka, protoka biciklista i ostalih uslova.

Prelaz biciklističke saobraćajnice preko raskrsnice izvodi se normalno na razdjelno ostrvo, a razlikuje se kada se radi o vođenju biciklističkog saobraćaja preko razdjelnog ostrva (Slika 25) ili zajedničkom vođenju biciklističkog i pješačkog saobraćaja preko razdjelnog ostrva (Slika 26).



Slika 25. Vođenje biciklističkog saobraćaja preko razdjelnih ostrva



Slika 26. Zajedničko vođenje biciklističkog i pješačkog saobraćaja preko razdjelnih ostrva

### **Vođenje biciklista preko raskrsnice sa kružnim tokom saobraćaja**

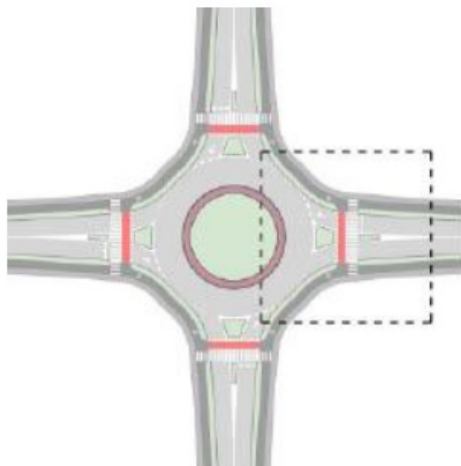
#### **Član 29**

Za izbor načina vođenja biciklističkog saobraćaja u zoni raskrsnice sa kružnim tokom saobraćaja uzima se u obzir:

- obim i struktura motornog saobraćaja;
- obim biciklista u raskrsnici sa kružnim tokom saobraćaja;
- položaj raskrsnice sa kružnim tokom saobraćaja u putnoj mreži.

U raskrsnici sa kružnim tokom saobraćaja biciklistički saobraćaj se, po pravilu, vodi biciklističkom stazom (Slike 27 i 28).

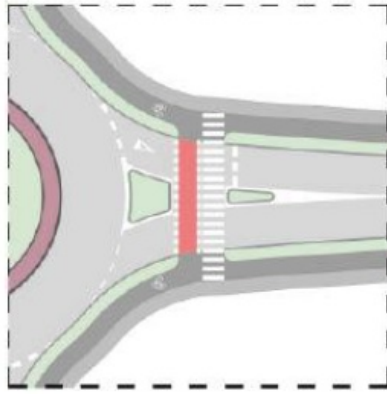
Sva ukrštanja biciklista (i pješaka) sa motornim saobraćajem u raskrsnicama sa kružnim tokom saobraćaja izvode se pod pravim uglom.



Slika 27. Vođenje biciklističkog saobraćaja preko raskrsnice sa kružnim tokom saobraćaja

Na putevima sa malim saobraćajnim opterećenjem gdje se biciklistički saobraćaj vodi zajedno sa motornim saobraćajem, primjenjuje se isti način vođenja i u raskrsnici sa kružnim tokom saobraćaja, ukoliko nije moguće izvođenje biciklističkih traka ili staza.

Biciklistička staza u raskrsnici sa kružnim tokom saobraćaja na prelazu preko kolovoza treba da bude udaljena najmanje 5 m od spoljašnje ivice kolovoza u raskrsnici.



Slika 28. Prelaz biciklističke staze preko kraka raskrsnice sa kružnim tokom saobraćaja

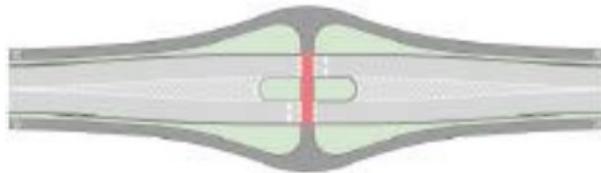
## Ukrštanje biciklističkog i motornog saobraćaja izvan zone raskrsnice

### Član 30

Ukrštanje biciklističkog i motornog saobraćaja izvan zone raskrsnice izvodi se prelazom biciklističke saobraćajnice preko puta.

Prelaz biciklističke saobraćajnice preko puta treba da bude propisno obiježen saobraćajnim znakovima, a biciklistička saobraćajnica na mjestu prelaza preko kolovoza sa savremenim kolovoznim zastorom obojena crvenom bojom.

Ukrštanje biciklističkog i motornog saobraćaja izvan zone raskrsnice izvodi se preko središnjeg saobraćajnog ostrva za bicikliste ako ne postoje prostorna ili druga ograničenja i ako je saobraćaj biciklista u vršnom satu veći od 75 (Slika 29.).



Slika 29. Ukrštanje biciklističkog i motornog saobraćaja izvan zone raskrsnice

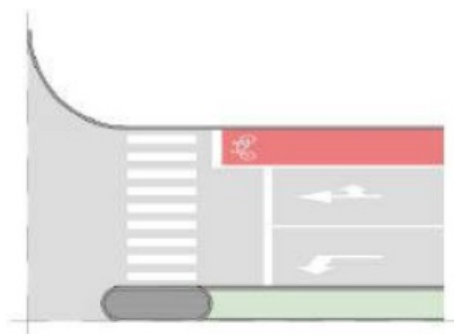
Središnje biciklističko ostrvo treba da bude tako dimenzionisano da se brzina vozila zbog delineacije prije nailaska na biciklistički prelaz preko puta smanji na maksimalnu brzinu od 50 km/h.

Biciklistička staza u području središnjeg razdjelnog ostrva izvodi se u nivou sa kolovozom.

## Površine za zaustavljanje biciklista u raskrsnicama

### Član 31

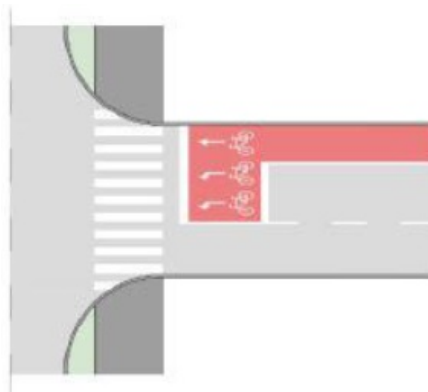
U raskrsnicama, radi boljeg uočavanja biciklista može se izvesti pomjerena linija zaustavljanja za bicikliste (Slika 30).



Slika 30. Pomjerena linija zaustavljanja za bicikliste

Na raskrsnicama sa svjetlosnom signalizacijom, ispred pomjerene linije zaustavljanja za bicikliste, treba predvidjeti površinu za zaustavljanje biciklista kada se biciklistički saobraćaj vodi kolovozom (biciklistička traka) i kada se na priključku raskrsnici očekuje više od 200 biciklista u vršnom satu (Slika 31).

Površina za zaustavljanje biciklista iz stava 2 ovog člana duga je najmanje 5 m i zauzima cijeli prostor ispred trake za motorni saobraćaj, osiguravajući time mogućnost lijevog skretanja biciklista iz posebno označenog prostora, kada je lijevo skretanje dozvoljeno saobraćajnom svjetlosnom signalizacijom, pod uslovom da je regulisano vertikalnom i horizontalnom saobraćajnom signalizacijom.



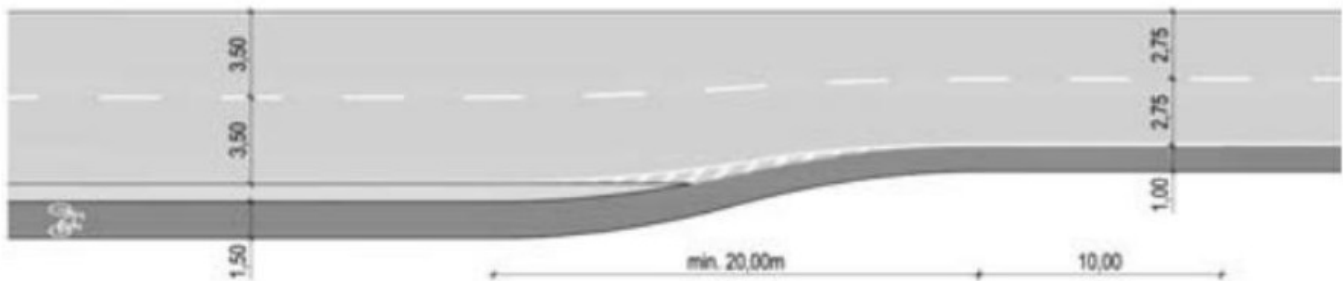
Slika 31. Pomjerena linija zaustavljanja za bicikliste sa površinom za zaustavljanje biciklista

## Prelaz između različitih saobraćajnih površina

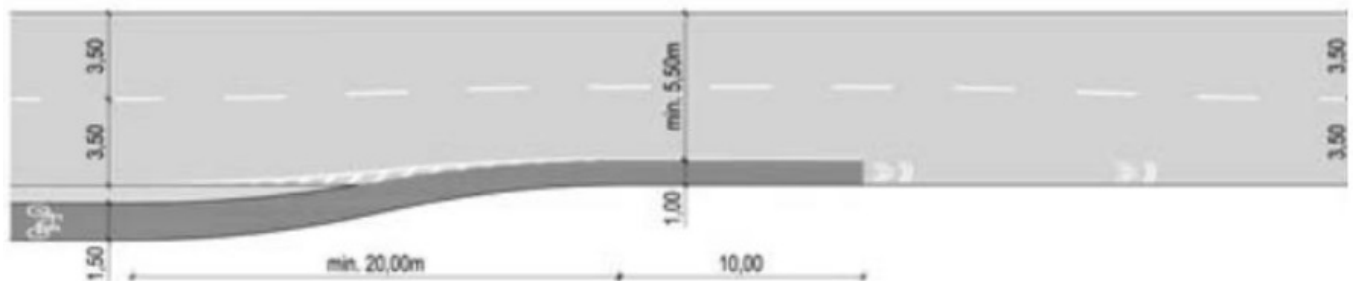
### Član 32

Prelaz biciklističke staze u biciklističku traku ili na kolovoz izvodi na preglednom mjestu i uz propisanu saobraćajnu signalizaciju, na način dat na Slikama 32 i 33.

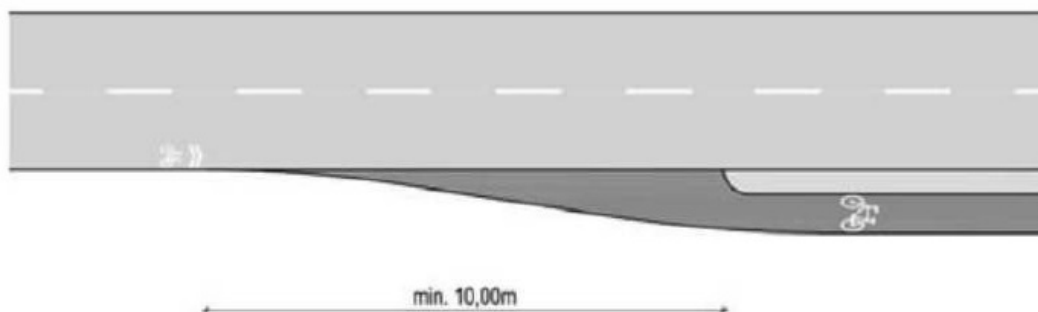
Početak biciklističke staze izvodi se na način dat na Slici 34.



Slika 32. Tehničko rješenje prelaza biciklističke staze na biciklističku traku



Slika 33. Tehničko rješenje prelaza biciklističke staze na kolovoz sa mješovitim saobraćajem



Slika 34. Tehničko rješenje prelaza biciklista sa kolovoza na biciklističku stazu

Dužina prelazne zone može se skratiti za 50% ukoliko postoji prostorno ograničenje, uz obavezno zadržavanje propisane preglednosti.

## Biciklističke rampe

### Član 33

Biciklističke rampe izvode se za prelaze dijelova puta koji su u odnosu na biciklističku saobraćajnicu izdignuti ili upušteni. Minimalna širina biciklističke rampe je 1,5 m i maksimalni uzdužni nagib 10%.

U slučaju nedostatka prostora, velikih troškova izgradnje ili rekonstrukcije postojećih objekata, uz pješačke stepenice izvode se i rampe (žljebovi) minimalne širine 0,15 m za guranje bicikla.

## Vođenje biciklističkih saobraćajnica u području autobusnih stajališta

### Član 34

Biciklističke trake na istoj strani puta u području autobusnih stajališta obilježavaju se crvenom bojom kao i biciklističke staze koje prolaze trotoarom u području autobusnog stajališta.

Obilježavanje iz stava 1 ovog člana obuhvata područje 5 m ispred i iza autobusnog stajališta.

Izuzetno od stava 1 ovog člana zajednički djelovi biciklističke saobraćajnice i autobusnog stajališta ne obilježavaju se bojenjem.

Vođenje biciklističkih saobraćajnica u području autobusnih stajališta izvodi se na način dat na Slikama 35 do 39.



Slika 35. Vođenje biciklističke trake kada je autobusko stajalište izgrađeno na kolovozu



Slika 36. Vođenje biciklističke staze uz autobusko stajalište izgrađeno na kolovozu



Slika 37. Vođenje biciklističke staze uz autobusko stajalište izgrađenog van kolovoza



Slika 38. Vođenje biciklističke staze preko autobusnog stajališta izgrađenog van kolovoza



Slika 39. Vođenje biciklističke trake preko autobusnog stajališta izgrađenog van kolovoza

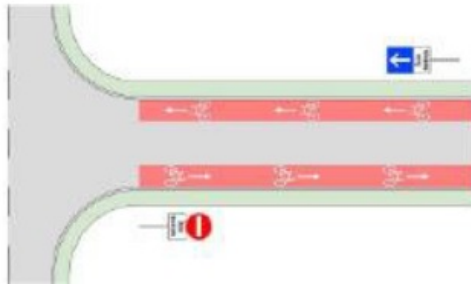
## Dvosmjerni biciklistički saobraćaj u jednosmjernim ulicama

### Član 35

Na jednosmjernim putevima biciklistički saobraćaj biciklističkim trakama se najčešće vodi istim smjerom kojim se vodi i motorni saobraćaj, po pravilu sa jedne strane puta.

Ako se biciklistički saobraćaj jednosmjernim putem vodi dvosmjerno biciklističkim trakama, biciklističke trake treba da budu označene saobraćajnim znakovima (Slika 40).

U slučaju iz stava 2 ovog člana biciklistička traka treba da bude obojena crvenom bojom kroz raskrsnicu prije i poslije raskrsnice u dužini 10 metara.



Slika 40. Izvođenje obostranih biciklističkih traka u jednosmjernoj ulici

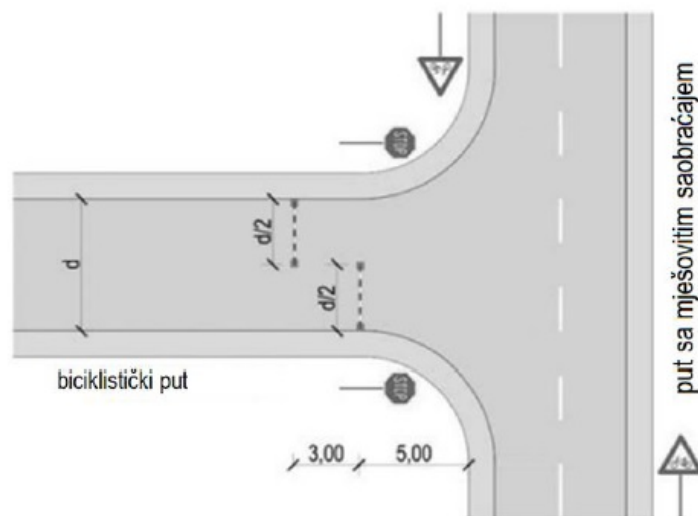
### Završetak biciklističkih površina

#### Član 36

Na završetku biciklističkog puta, a prije uključivanja na put sa mješovitim saobraćajem, radi bezbjednosti biciklista treba da se postave prepreke kojima se sprečava naglo uključivanje biciklista na put sa mješovitim saobraćajem (Slika 41).

Smanjenje brzine biciklista prije uključivanja na put sa mješovitim saobraćajem može da se postigne postavljanjem ograda ili drugih prepreka.

Uključivanje biciklista na put sa mješovitim saobraćajem treba da bude označeno odgovarajućom saobraćajnom signalizacijom.

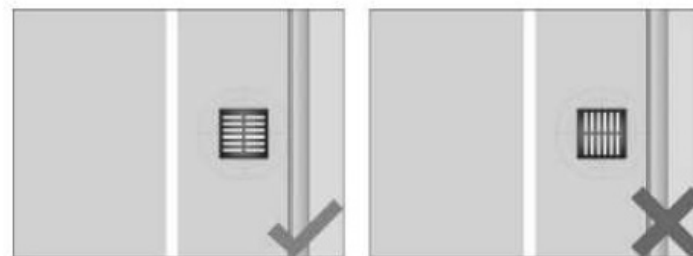


Slika 41. Spoj biciklističkog puta sa putem za mješoviti saobraćaj

### Postavljanje slivničkih rešetki

#### Član 37

Na biciklističkim saobraćajnicama ne treba da se ugrađuju slivničke rešetke, a ako se ugrađuju slivničke rešetke, otvori na rešetkama postavljaju se normalno na smjer kretanja biciklista (Slika 42).



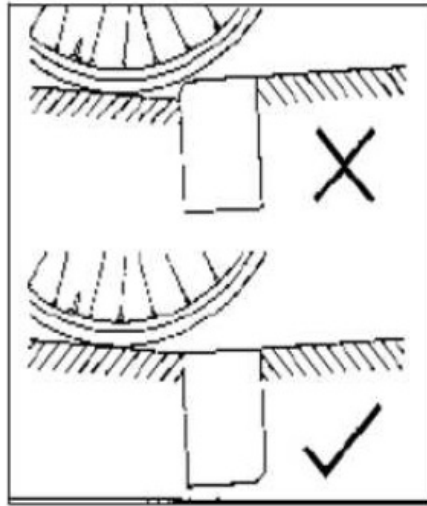
Slika 42. Pravilno i nepravilno usmjerene rešetke na odvodnim šahtovima

### Prelaz biciklističke saobraćajnice preko izdignutih ili upuštenih površina

#### Član 38

Prelaz biciklističke saobraćajnice preko izdignutih ili upuštenih djelova putne saobraćajne infrastrukture (kolovoz, ulaz na parkirališta i ulaz) u odnosu na biciklističku saobraćajnicu izvodi se spuštenim ivičnjakom, odnosno izgradnjom rampe (Slika 43).





Slika 43. Pravilno i nepravilno postavljanje ivicnjaka na pravcu kretanja biciklista

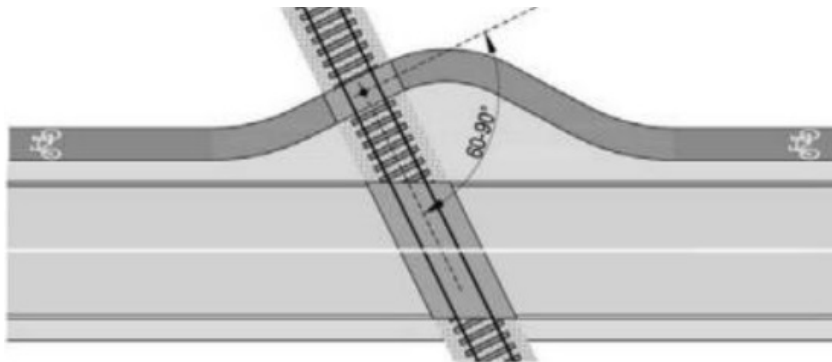
## **Prelaz biciklističke saobraćajnice preko željezničke pruge**

### **Član 39**

Prelaz biciklističke saobraćajnice preko željezničke pruge u istom nivou izvodi se pod uglom od najmanje  $60^\circ$  (Slika 44).

Na saobraćajnu površinu prelaza biciklističke saobraćajnice preko željezničke pruge ugrađuju se gumene ploče odgovarajućih dimenzija.

Odredbi stava 1 ovog člana ne odnose se na biciklističke saobraćajnice koje su sastavni dio puta.



Slika 44. Prelaz biciklističke saobraćajnice preko željezničke pruge

## **Označavanje površina biciklističkih saobraćajnica**

### **Član 40**

Saobraćajna površina biciklističkih saobraćajnica, uključujući biciklističko-pješačke prelake i biciklističke saobraćajnice na području autobuskih stajališta, na mjestima ukrštanja biciklističkih saobraćajnica sa ostalim saobraćajnim površinama može se izvesti u crvenoj boji.

Kada se saobraćajna površina biciklističko-pješačkog prelaza ne izvodi crvenom bojom, na početku prelaza na kolovozu se isrtava piktogram bicikla.

Crvenom bojom izvodi se početak prelaza biciklističke saobraćajnice na kolovozu puta za mješoviti saobraćaj kao i djelovi biciklističkih saobraćajnica na potencijalno opasnim mjestima.

Biciklistička traka treba da bude izvedena crvenom bojom kroz raskrsnicu prije i poslije raskrsnice u dužini 5 metara (Slika 21).

## **Odvajanje i zaštita biciklističkih saobraćajnih površina**

### **Član 41**

Fizičko odvajanje biciklističke staze od kolovoza izvodi se zaštitnim pojansom, odnosno ivicnjakom, odnosno postavljanjem zaštitne ograde.

U naselju se zaštitna ograda postavlja u izuzetnim slučajevima kada nije moguće na drugi način obezbijediti propisanu širinu zaštitnog pojasa.

Izvan naselja zaštitna ograda postavlja se uz biciklističku ili biciklističko-pješačku stazu kada je razmak između spoljašnje ivice bankine i biciklističke površine manji od 1,5 m i u slučaju kada je udaljenost između spoljašnje ivice bankine puta i staze manja od 10 m, a biciklistička staza se nalazi uz spoljašnju ivicu puta u krivini radijusa  $R \leq 175$  m.

Zaštitna ograda postavlja se ako je udaljenost između kolovoza za saobraćaj motornih vozila na kojima je dozvoljena brzina veća od 70 km/h i biciklističke ili biciklističko-pješačke staze manja od propisane.

Kada se ograda izvodi između biciklističko-pješačke staze i saobraćajne površine za motorni saobraćaj ograda se može nadograditi povišenim rukohvatom.

Kada se ograda izvodi uz biciklističku saobraćajnu površinu na putnom objektu, treba da se nadgradi povšenim rukohvatom, a visina ograde sa rukohvatom treba da bude najmanje 110 cm mjereno od površine pješačke, odnosno biciklističke površine do vrha rukohvata.

Na prilazima zona gdje je dozvoljen isključivo biciklistički saobraćaj, pristup za motorni saobraćaj može se ograničiti postavljanjem stubića, rampi i drugih odgovarajućih prepreka.

## **Saobraćajna signalizacija i oprema biciklističkih površina**

### **Član 42**

Saobraćajna signalizacija i oprema na biciklističkim površinama projektuje se i izvodi u skladu sa važećim propisima kojima se uređuje saobraćajna signalizacija i ovim pravilnikom.

Saobraćajna signalizacija postavlja se na način da bude jednoznačna, razumljiva, pruža tačne informacije o opasnostima, zabranama, ograničenjima, obavezama, kao i ostale informacije i obavještenja potrebne biciklistima.

## **Elementi saobraćajne signalizacije i opreme za označavanje biciklističkih površina**

### **Član 43**

Saobraćajnu signalizaciju i opremu za označavanje biciklističkih površina čine:

1) saobraćajni znakovi i to:

- znakovi opasnosti;
- znakovi izričitih naredbi;
- znakovi obavještenja;
- dopunske table;
- turistička i druga signalizacija;

2) oznake na kolovozu:

- uzdužne oznake (ivična linija, razdjelna linija);
- poprečne oznake;
- ostale oznake (strelice, simboli);

3) saobraćajna oprema:

- oprema za označavanje ivice kolovoza;
- zaštitne ograde;
- stubići, rampe i druge odgovarajuće prepreke;
- oprema za parkiranje bicikala (nosači, držači, stalci);
- sistemi za garažiranje bicikala (spremnici, biciklističke stanice).

## **Saobraćajna signalizacija uz biciklističku saobraćajnicu**

### **Član 44**

Saobraćajni znakovi, saobraćajna svjetla i druga svjetlosna signalizacija postavlja se uz biciklističku saobraćajnicu u skladu sa važećim propisima i na način da ne narušava saobraćajni profil biciklističke saobraćajne površine.

## **Postavljanje saobraćajnih znakova**

### **Član 45**

Saobraćajni znakovi uz biciklističke saobraćajnice postavljaju se na visini od 2,25 m.

Izuzetno od stava 1 ovog člana, saobraćajni znak za označavanje biciklističke rute može se postaviti i na manjoj visini, a najmanje na visini 1 m.

Visina iz st. 1 i 2 ovog člana računa se od biciklističke saobraćajne površine, odnosno druge saobraćajne površine ili površine na kojoj je saobraćajni znak postavljen, do donje ivice saobraćajnog znaka.

Ako se saobraćajni znak iz stava 2 ovog člana postavlja zajedno sa dopunskom tablom, računa se do donje ivice dopunske table.

Visina i položaj saobraćajnog znaka iz st. 1 i 2 ovog člana treba da budu vidljivi i da ne ugrožavaju kretanje biciklista, odnosno pješaka.

## **Boja oznaka na biciklističkim površinama**

### **Član 46**

Oznake na biciklističkim površinama izvode se bijelom bojom.

## **Uzdužne oznake na kolovozu**

### **Član 47**

Uzdužne oznake na kolovozu mogu da budu ivične i razdjelne linije.

## **Ivična linija**

### **Član 48**

Ivična linija služi za razdvajanje biciklističke saobraćajnice od kolovoza za motorni saobraćaj ili površina za pješake i izvodi se kao puna neisprekidana linija.

Isprekidana linija u rasteru puno, odnosno prazno 0,5x0,5 m postavlja se u zoni raskrsnice, prolaska biciklističke trake pored autobusnog stajališta izgrađenog van kolovoza.

Širina ivične linije za odvajanje biciklističke trake od kolovoza zavisi od širine saobraćajne trake i data je u Tabeli 5.

Tabela 5

Širina ivične linije na biciklističkim trakama

Širina saobraćajne trake (m)	Širina ivične linije na biciklističkim trakama (cm)
$\geq 3,5$	20
3,0 - 3,5	15
2,75 - 3,0	12

Ivična linija za odvajanje biciklističke trake od kolovoza može se izvesti kao zvučna ili vibraciona traka.

Širina linije za odvajanje površine namijenjene za saobraćaj biciklista od površine namijenjene za kretanje pješaka na biciklističko-pješačkim stazama iznosi 10 cm.

Ivične linije ne označavaju se na biciklističkim putevima.

## Razdjelna linija

### Član 49

Razdjelna linija na biciklističkim saobraćajnicama koristi se za razdvajanje smjerova vožnje kod dvosmjernih biciklističkih saobraćajnica i za međusobno razdvajanje biciklističkih traka namijenjenih za kretanje u istom smjeru.

Širina razdjelne linije iznosi 10 cm.

Razdjelna linija izvodi se kao isprekidana linija u rasteru puno, odnosno prazno 1 m, osim kod višetrčnih biciklističkih saobraćajnica za razdvajanje smjerova vožnje kada se izvodi kao puna linija.

Puna razdjelna linija postavlja se i ispred raskrsnice, kada se biciklistima saobraćajnim znakom oduzima prednost prolaska i kada postoji biciklistička linija zaustavljanja.

U slučaju iz stava 4 ovog člana ispred raskrsnica izvodi se neprekidna razdjelna linija, po pravilu dužine 5 m.

## Linije zaustavljanja

### Član 50

Linija zaustavljanja na biciklističkim saobraćajnicama izvodi se kao puna ili isprekidana.

Linija zaustavljanja na biciklističkim saobraćajnicama može da bude iscrtana preko jedne ili više saobraćajnih traka biciklističke saobraćajnice.

Neprekidna linija zaustavljanja označava mjesto na ukrštanju biciklističke saobraćajnice sa dugim saobraćajnim površinama na kojem se biciklista mora zaustaviti.

Linija iz stava 3 ovog člana izvodi se u širini od 30 cm.

Ispred neprekidne linije zaustavljanja ispisuje se natpis STOP.

Isprekidana linija zaustavljanja označava mjesto na kojem biciklista mora zaustaviti biciklo, ako je potrebno i propustiti vozila, odnosno pješake koja se kreću saobraćajnom površinom sa pravom prvenstva prolaska.

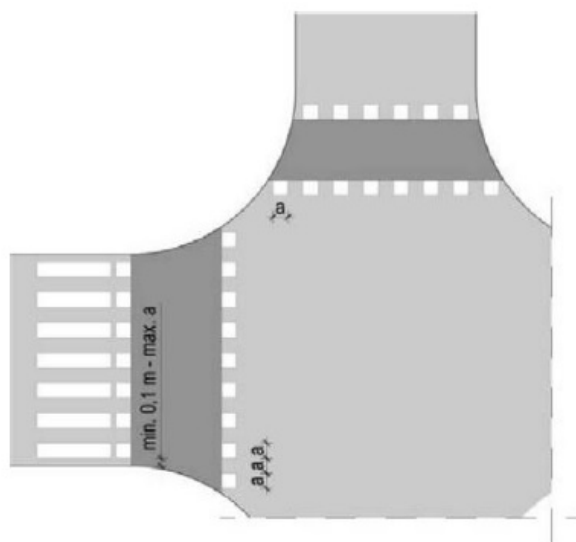
Ispred linije iz stava 6 ovog člana izvodi se trougao upozorenja.

## Prelaz biciklističke staze ili biciklističke trake preko raskrsnice

### Član 51

Prelaz biciklističke staze ili biciklističke trake preko raskrsnice označava se uz pješački prelaz, na strani bliže centru raskrsnice (Slika 45).

Prelaz se označava kvadratima (a) bijele boje dimenzija 0,4 do 0,6 m, a zavisi od širine linije pješačkog prelaza.

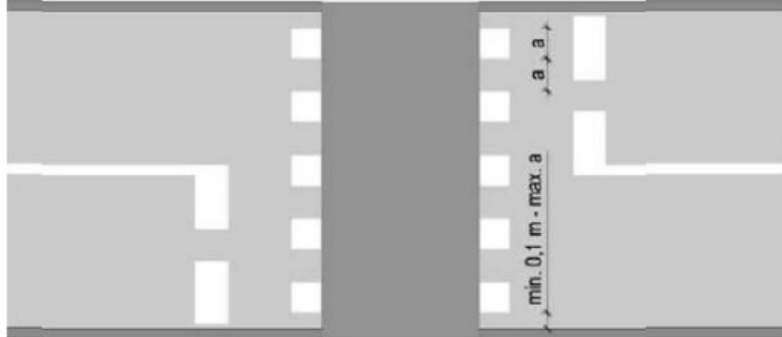


## Prelaz biciklističke staze ili biciklističke trake preko kolovoza

### Član 52

Prelaz biciklističke staze ili biciklističke trake normalno u odnosu na kolovoz označava se kvadratima (a) bijele boje dimenzija 0,4 do 0,6 m. (Slika 46).

Širina prelaza (š), uključujući oznake na kolovozu, iznosi najmanje 2 m za jednosmjernu i 3 m za dvosmjernu biciklističku saobraćajnicu.



Slika 46. Upravni prelaz biciklističke staze ili biciklističke trake preko kolovoza

Prelaz biciklističke staze ili trake može se izvesti pod uglom, a kvadrati koji označavaju prelaz biciklističke saobraćajnice preko kolovoza zamjenjuju se rombovima (Slika 47).



Slika 47. Kosi prelaz biciklističke staze ili biciklističke trake preko kolovoza

Prelaz biciklističke staze ili biciklističke trake preko kolovoza se izvodi crvenom bojom.

## Ostale oznake na biciklističkim površinama

### Član 53

Ostale oznake na biciklističkim površinama su:

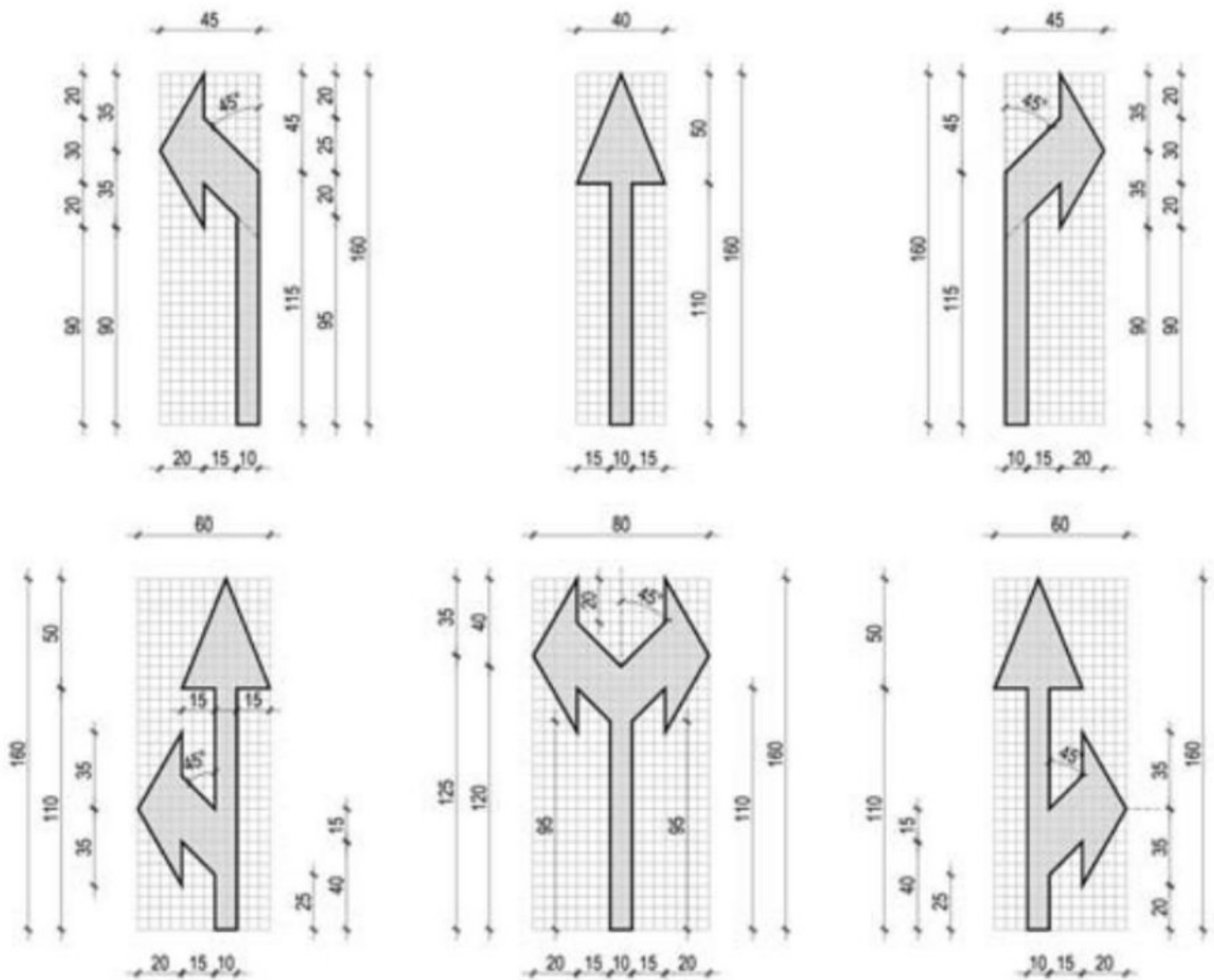
- strelice;
- saobraćajni znak iscrtan na kolovozu - trougao upozorenja - STOP;
- piktogram bicikla;
- oznaka na kolovozu za saobraćanje bicikla.

## Strelice za označavanje smjera vožnje na biciklističkim površinama

### Član 54

Strelice za označavanje smjera vožnje upotrebljavaju se za označavanje smjera vožnje biciklista na biciklističkim saobraćajnicama. Strelicama se mogu označiti smjerovi (Slika 48):

- jedan smjer (lijevo, pravo, desno),
- dva smjera (pravo-lijevo, pravo-desno i lijevo-desno).



Slika 48. Izgled i dimenzije strelica na biclističkim površinama

### **Trougao upozorenja**

#### **Član 55**

Oznaka na kolovozu "trougao upozorenja" izvodi se na biclističkim površinama i upozorava bicliste na oduzimanje prednosti prolaska.

Oznaka iz stava 1 ovog člana postavlja se u kombinaciji sa pripadajućim saobraćajnim znakom.

### **Piktogram bicikla**

#### **Član 56**

Piktogram bicikla iscrtan na biclističkim površinama služi za jedinstveno označavanje biclističke saobraćajne površine (Slika 49).

Slika 49. Piktogram bicikla

U području raskrsnice piktogram bicikla koristi se u kombinaciji sa strelicom za označavanje smjera vožnje.

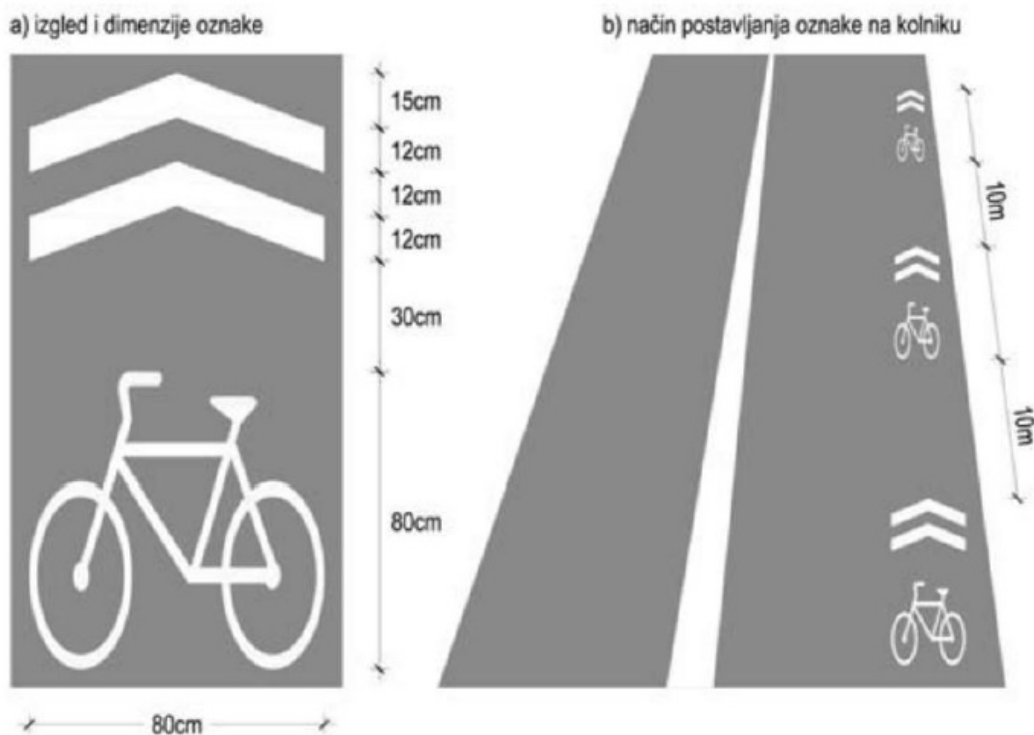
Piktogram bicikla izvodi se najmanje prije i poslije svake raskrsnice.

Piktogram bicikla potrebno je ponavljati u pravilnim razmacima svakih 50 - 100 m u izgrađenom području i 500 - 750 m izvan izgrađenog područja.

### Oznaka za zajedničko saobraćanje biciklista sa motornim vozilima na kolovozu

#### Član 57

Na putevima na kojima saobraćaju biciklisti zajedno sa motornim saobraćajem, a gdje se očekuje značajniji broj biciklista, uz odgovarajuće saobraćajne znakove, potrebno je iscrtati i oznake na kolovozu koje simbolizuju saobraćanje biciklista (Slika 50).



Slika 50. Oznaka za zajedničko saobraćanje biciklista sa motornim vozilima na kolovozu  
 Oznake na kolovozu koje simbolizuju saobraćanje biciklista postavljaju se u grupama po tri sa međusobnom udaljenosti 10 m.  
 Najveće rastojanje između grupa oznaka iz stava 2 ovog člana ne može da bude veće od 5 km.

## Površine za parkiranja, prostori za smještaj bicikla i sistemi javnih bicikla

### Član 58

Površine za parkiranje bicikla treba da:

- obezbijede dovoljno prostora za parkiranje bicikala;
- budu lako dostupne biciklistima i pješacima;
- budu locirane na sigurnoj lokaciji (frekventno mjesto, dobra vidljivost, rasvjeta).

### Organizacija parkiranja i smještaja bicikala

### Član 59

Parkiranje i smještaj bicikala organizuje se kroz:

- opremu za parkiranje i
- prostor za smještaj.

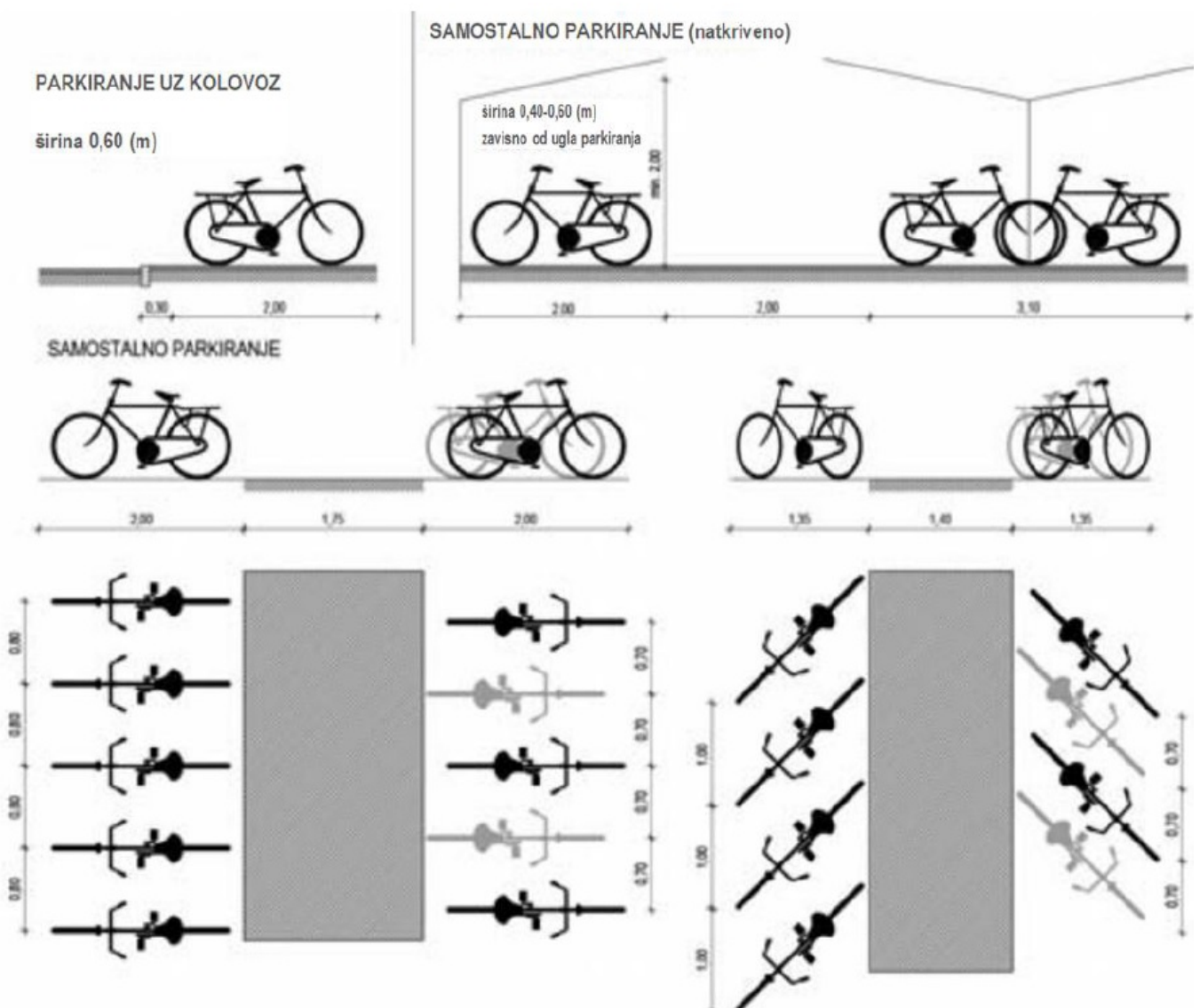
Oprema za parkiranje treba da bude učvršćena za tlo ili objekat u kojem se nalazi i da je sigurna i pristupačna za vezivanje bicikla za okvir bicikla.

Površine za parkiranje bicikla na autobuskim stanicama i mjestima izmjene saobraćajnih sredstava unutar sistema integrisanog prevoza treba da obezbijede brzu izmjenu saobraćajnog sredstva i budu opremljene posebnim sistemom zaštite i sigurnosti (kamere, nadstrešnica, rasvjeta).

### Osnovne dimenzije mjesta za parkiranje bicikla

### Član 60

Osnovne dimenzije mjesta za parkiranje bicikla date su na Slici 51.



## Sistem javnih bicikala

### Član 61

Sistem javnih bicikala sastoji se od bicikala, parkirališno-sigurnosnih instalacija, sistema upravljanja korisnicima i ostale opreme.

### Minimalna površina za parkiranje bicikla

### Član 62

Minimalni kapacitet površine za parkiranje bicikala zavisi od vrste objekta uz koji se nalazi i određuje se prema Tabeli 6.

Tabela 6

Broj mjesta za parkiranje bicikla prema vrsti objekta

Vrsta objekta	Minimalni broj potrebnih parkirališnih mjesta za bicikle (pmb)
Poslovna djelatnost	1 pmb/100 m <sup>2</sup> bruto površine (za zaposlene)
Trgovački centar	3 pmb/100 m <sup>2</sup> bruto površine (za posjetioce)
Obrazovna ustanova	1 pmb/5 učenika (za posjetioce)/1pmb/10 zaposlenih (za zaposlene)
Rekreativni centri, odnosno sportske dvorane	5 pmb/100 sjedišta (za posjetioce)
Pozorišta i bioskopi	10 pmb/100 sjedišta (za posjetioce)
Autobuska i željeznička stanica	Postolja za 5 do 10% dnevnih putnika na stanici
Bolnica	10 pmb/100 kreveta (za posjetioce)
Đački i studentski domovi	6 pmb/10 korisnika

Propisani minimalni kapaciteti mjesta za parkiranje bicikala se umanjuju za broj mjesta koja su nadoknađena sistemom javnih bicikala. Umanjeni dio kapaciteta iz stava 2 ovog člana ne može da bude viši od 10% propisanih mjesta.

Izuzetno od stava 1 ovog člana, broj parkirališnih mjesta za bicikliste može se umanjiti i u skladu sa saobraćajnim elaboratom, ako se tim elaboratom utvrdi manji očekivani obim saobraćaja biciklista.

### Odmorišta uz put

### Član 63

Ako biciklistička saobraćajnica slijedi trasu puta, biciklistima treba da se obezbijedi pristup odmoru izgrađenom uz put.

Ako se biciklistička saobraćajnica vodi izvan koridora puta treba da se obezbijedi odmoru za bicikliste na najmanje svakih deset kilometara.

Na odmoru iz st. 1 i 2 ovoga člana, zavisno od intenziteta biciklističkog saobraćaja, treba da se obezbijedi odgovarajući broj opreme za parkiranje bicikala.

### Izgradnja kolovoznih konstrukcija biciklističkih saobraćajnica

### Član 64

Kolovozna konstrukcija biciklističkih saobraćajnica treba da ima:

- postojanost slojeva konstrukcije;
- neosjetljivost na klimatske uticaje;
- ekonomičnost u pogledu građenja i održavanja.

Biciklistički put, biciklistička staza i biciklistička traka treba da imaju kolovozni zastor (asfalt, beton) radi udobnosti vožnje.

Vozna površina biciklističke saobraćajnice treba da ima odgovarajuću ravnost i prijanjanje.

Kolovozna konstrukcija biciklističke trake treba da bude identična kolovoznoj konstrukciji.

### Bojenje površina biciklističkih saobraćajnica

### Član 65

U zavisnosti od vrste biciklističke saobraćajnice, položaja u odnosu na kolovoz, materijala i načina izvođenja završnog sloja kolovozne konstrukcije biciklističke saobraćajnice, bojenje površine biciklističke saobraćajnice izvodi se na sljedeći način:

- korišćenjem obojenih agregata, punila i veziva u mješavini habajućeg (završnog) sloja od asfalta;
- ugradnjom obojenih ploča za popločavanje;
- primjenom površinskog bojenja.

### Održavanje biciklističke saobraćajnice

### Član 66

Održavanje biciklističke saobraćajnice obuhvata održavanje kolovozne konstrukcije biciklističke saobraćajnice, saobraćajne signalizacije, opreme biciklističke saobraćajnice i ostalih infrastrukturnih sistema i građevina koje spadaju u biciklističku infrastrukturu.



## **Stupanje na snagu**

### **Član 67**

Ovaj pravilnik stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u "Službenom listu Crne Gore".

Broj: 07-342/21-4732/4

Podgorica, 15. jula 2021. godine

Ministar,  
**Mladen Bojanić**, s.r.