

Na osnovu člana 31 stav 6 Zakona o putevima ("Službeni list CG", br. 82/20 i 140/22), Ministarstvo kapitalnih investicija donijelo je

Pravilnik o saobraćajno-tehničkim uslovima za projektovanje i izgradnju autobuskih stajališta na javnom putu

Pravilnik je objavljen u "Službenom listu CG", br. 91/2023 od 11.10.2023. godine, a stupio je na snagu 19.10.2023.

Član 1

Ovim pravilnikom propisuju se saobraćajno-tehnički uslovi za projektovanje i izgradnju autobuskih stajališta na javnom putu.

Član 2

Izrazi upotrebjeni u ovom pravilniku imaju sljedeća značenja:

- 1) **autobusko stajalište** je posebno izgrađen dio puta, odnosno obilježeni dio kolovoza, namijenjen za zaustavljanje autobusa, radi ukrcajanja i iskrcajanja putnika;
- 2) **ulaz u autobusko stajalište** je saobraćajna površina sa koje se autobus isključuje sa kolovoza i ulazi na autobusko stajalište;
- 3) **izlaz iz autobuskog stajališta** je saobraćajna površina sa koje se autobus isključuje sa autobuskog stajališta i ponovo se uključuje u saobraćaj;
- 4) **širina autobuskog stajališta** je širina autobusa povećana za sigurnosnu udaljenost prema kolovozu i za širinu područja za zadržavanje putnika;
- 5) **denivelisana raskrsnica** je mjesto na kojem se ukrštaju, spajaju, odnosno razdvajaju saobraćajni tokovi na najmanje dva puta u različitim nivoima i može biti tipa: "truba", "poludjetelina", "djetelina" i "romb".

Član 3

Dimenzionisanje elemenata autobuskog stajališta vrši se na osnovu dimenzija autobusa određenih propisom kojim se utvrđuju bliži uslovi koje moraju da ispunjavaju vozila u saobraćaju na putu u pogledu dimenzija, ukupne mase i osovinskog opterećenja, tehničkih uslova i uređaja, sklopova i opreme i tehničkih normativa.

Elementi autobuskog stajališta i karakteristike mjerodavnih vozila za dimenzionisanje elemenata autobuskog stajališta dati su u Prilogu 1.

Član 4

Saobraćajno-tehnički uslovi za projektovanje autobuskih stajališta su:

- 1) dimenzionisanje autobuskog stajališta za najmanje jedan zaustavljeni autobus;
- 2) prostor za prihvat ili otpremu putnika čija dužina zavisi od mjerodavnog autobusa;
- 3) prostor za putnike koji pruža zaštitu putnicima od meteoroloških uslova (snijeg, kiša, vjetar, sunce) (u daljem tekstu: nadstrešnica);
- 4) prostor za putnike izdignut je iznad kolovozne površine za minimum 12 cm, a maksimalno 15 cm i ovičen cijelom dužinom primjenom ivičnjaka sa vertikalnim licem.

Član 5

Autobusko stajalište na javnom putu gradi se van kolovoza javnog puta.

Izuzetno od stava 1 ovog člana, autobusko stajalište na javnom putu u naselju, na kojem najveća dozvoljena brzina ne prelazi 50 km/h može se obilježiti na kolovozu javnog puta.

Po položaju u odnosu na trasu puta van naselja razlikuju se dvije prostorne pozicije autobuskog stajališta:

- 1) autobusko stajalište kao samostalni objekat na slobodnoj dionici puta, odnosno na udaljenosti od minimum 400 m od centra površinske raskrsnice ili početka izlivne rampe odnosno kraja ulivne rampe denivelisane raskrsnice;
- 2) autobusko stajalište u uticajnoj zoni površinske raskrsnice, u području ulivnih odnosno izlivnih rampi denivelisane raskrsnice ili u okviru pratećih sadržaja puta za potrebe korisnika.

Tipovi samostalnih autobuskih stajališta u zavisnosti od računске brzine, vrste puta i terena dati su u Prilogu 2.

Član 6

Međusobno rastojanje autobuskih stajališta određuje se na osnovu kriterijuma:

- potrebe putnika iz neposrednog gravitacionog područja,
- tehničko eksploatacionih karakteristika puta i okoline,
- uticaja na saobraćajne tokove.

Minimalna udaljenost između dva uzastopna autobuska stajališta vezuje se za nivo računске brzine puta (V_r) i to:

- minimalna udaljenost $L_{min} = 500$ m pri $V_r \leq 80$ km/h i
- minimalna udaljenost $L_{min} = 700$ m pri $V_r > 80$ km/h.

Član 7

Pri utvrđivanju lokacije autobusnog stajališta treba da se analiziraju vozno-dinamički kriterijumi (uslovi ubrzanja odnosno usporenja) i kriterijumi koji utiču na bezbjednost saobraćaja (preglednost u odnosu na ulivnu tačku autobusnog stajališta, pri čemu je mjerodavna dužina zaustavne preglednosti koja je u funkciji projektne brzine).

Lokacija na kojoj se planira, projektuje i gradi autobusko stajalište treba da sadrži prateće elemente za potrebe pješaka (trotoare, pješačke staze, pješačke prelaze) ili se njihova izgradnja planira u okviru izgradnje autobusnog stajališta.

Član 8

Autobuska stajališta ne mogu da se planiraju, projektuju, odnosno grade na nedovoljno preglednim dionicama javnog puta, čiji elementi su:

- 1) horizontalne krivine radijusa $R < 1,5$ min R ;
- 2) vertikalne krivine radijusa $R_v < 3$ min R_v .

Autobuska stajališta ne mogu da se planiraju, projektuju, odnosno grade u neposrednoj blizini tunela i mostova, na unutrašnjim stranama krivina puta, odnosno u zonama koje su na putu obilježene saobraćajnim znakovima opasnosti.

Član 9

Najpovoljnije lokacije za smještanje autobusnog stajališta su na javnom putu u pravcu, ili u području tačke infleksije kod "S" krivina, a u uzdužnom smislu pri jednolikoj niveleti sa nagibom $i < 5\%$ ili u vertikalnoj krivini $R_v \geq 3$ min R_v .

Član 10

U zavisnosti od najveće dozvoljene brzine i nagiba nivelete puta, na dionici puta u području približavanja autobuskom stajalištu obezbjeđuje se preglednost u dužini koja je najmanje za 50% veća od minimalnog zaustavnog puta, a na dionici puta iza autobusnog stajališta najmanje u dužini koja odgovara dužini minimalnog zaustavnog puta.

Vozaču autobusa u smjeru vožnje, unazad, sa lijeve strane zaustavljenog vozila, obezbjeđuje se preglednost u dužini koja je najmanje jednaka minimalnom zaustavnom putu.

Ako preglednost iz stava 2 ovog člana nije obezbjeđena na drugi način, obezbjeđuje se odvajanjem autobusnog stajališta od kolovoza puta ostrvom.

Član 11

Autobuska stajališta se planiraju, projektuju i grade u parovima (sa obje strane kolovoza), osim ako prostorni ili drugi tehnički zahtjevi to ne dozvoljavaju.

Autobuska stajališta u paru, izvan kolovoza na javnim putevima sa dvije saobraćajne trake izvode se tako da se gledano u smjeru kretanja vozila prvo nailazi na autobusko stajalište na lijevoj strani kolovoza, a zatim autobusko stajalište na desnoj strani kolovoza.

Udaljenost između početnih tačaka ulaznih traka u autobuska stajališta sa lijeve i sa desne strane kolovoza u slučaju iz stava 2 ovog člana iznosi:

- 1) za dionice puteva van naselja najmanje 10 m mjereno duž osovine puta;
- 2) za dionice puta u naselju najmanje 20 m mjereno duž osovine puta.

Ako prostorni ili drugi uslovi ne omogućavaju izvođenje para autobuskih stajališta na način iz stava 3 ovog člana, par autobuskih stajališta izvodi se tako da se, posmatrano u smjeru kretanja vozila, prvo nailazi na autobusko stajalište na desnoj strani kolovoza, a zatim autobusko stajalište na lijevoj strani kolovoza.

Udaljenost između krajnjih tačaka izlaznih traka autobuskih stajališta sa lijeve i sa desne strane kolovoza, u slučaju iz stava 4 ovog člana za sve puteve, iznosi najmanje 50 m mjereno duž osovine puta.

Autobuska stajališta u paru, koja se obilježavaju na kolovozu na putevima u naselju sa dvije saobraćajne trake izvode se tako da se gledano u smjeru kretanja vozila prvo nailazi na autobusko stajalište na lijevoj strani kolovoza, a zatim autobusko stajalište na desnoj strani kolovoza.

Udaljenost između početnih tačaka autobusnog stajališta sa lijeve i sa desne strane kolovoza u slučaju iz stava 6 ovog člana iznosi minimalno 20 m.

Ako prostorni ili drugi uslovi ne omogućavaju izvođenje para autobuskih stajališta na udaljenosti iz stava 6 ovog člana, par autobuskih stajališta izvodi se tako da se, posmatrano u smjeru kretanja vozila, prvo nailazi na autobusko stajalište na desnoj strani kolovoza, a zatim autobusko stajalište na lijevoj strani kolovoza.

Udaljenost između krajnjih tačaka autobuskih stajališta sa lijeve i sa desne strane kolovoza, u slučaju iz stava 8 ovog člana iznosi najmanje 50 m.

Granični elementi situacionog i nivelacionog plana trase kao uslov za formiranje samostalnog autobusnog stajališta, elementi projektne geometrije, minimalni razmaci autobuskih stajališta i uslovi preglednosti dati su u Prilogu 3.

Član 12

Na putevima sa razdvojenim kolovozima moguće je formirati potpuno naspramna autobuska stajališta.

Na svim putnim pravcima sa više od ukupno dvije vozne trake primjenjuje se autobusko stajalište sa ostrvom kojim se autobusko stajalište odvaja od kolovoza, odnosno autobusko stajalište tipa A.

Minimalna širina ostrva iz stava 2 ovog člana između kolovoza i mjesta za zaustavljanje autobusa je 2 m.

Član 13

Širina autobusnog stajališta je po pravilu 3 m, a ako je izdvojeno (tip A) širina kolovoza je 3,5 m sa minimalnom širinom razdjelnog pojasa od 2 m.

Član 14

Na autobuskim stajalištima na putevima van naselja primjenjuje se zatvorena nadstrešnica sa zidovima za zaštitu putnika od vremenskih neprilika i sjedištima za putnike.

Izuzetno od stava 1 ovog člana nastrešnica bez zidova može se primijeniti na autobuskim stajalištima na putevima van naselja, ukoliko je za duže vrijeme čekanja pri lošim vremenskim uslovima moguće koristiti sadržaje koji se nalaze u blizini, kao i na autobuskim stajalištima u gradskim uslovima.

Član 15

U zoni autobusnog stajališta neophodno je riješiti odvodnjavanje.

U cilju efikasnog i jednostavnog rješavanja odvodnjavanja površine autobusnog stajališta, najpovoljnije je locirati autobusko stajalište u nasipu.

Geometrijski poprečni profil u zoni autobusnog stajališta i standardni nivelacioni odnosi u poprečnom profilu kod autobuskih stajališta dati su u Prilogu 4.

Član 16

Kod autobusnog stajališta tipa A poprečni nagib kolovoza odgovara vrijednosti za pravac i nezavisno je usmjeren u odnosu na poprečni nagib kolovoza puta.

Kod autobusnog stajališta tipa B i V poprečni nagib proširenja ima isti smjer kao i poprečni nagib osnovnog kolovoza, s tim da ne prelazi vrijednost od 4%.

Član 17

Najveće dozvoljene brzine ulaza na autobuska stajališta su 30 km/h, 40 km/h i 60 km/h.

Brzina ulaska na autobusko stajalište zavisi od najveće dozvoljene brzine vožnje na dijelu puta u zoni autobusnog stajališta i iznosi:

- 30 km/h, ako je najveća dozvoljena brzina vožnje manja ili jednaka 50 km/h,
- 40 km/h, ako je najveća dozvoljena brzina vožnje veća od 50 km/h i manja od 70 km/h i
- 60 km/h, ako je najveća dozvoljena brzina vožnje jednaka ili veća od 70 km/h.

Elementi projektne geometrije autobusnog stajališta u zoni površinske raskrsnice u situacionom planu dati su u Prilogu 5.

Član 18

Autobusko stajalište se pozicionira iza pješačkog prelaza.

Raskrsnica sa autobuskim stajalištem treba da bude osvijetljena.

Član 19

Ako se planira, projektuje i gradi autobusko stajalište u zoni raskrsnice pored uslova za određivanje lokacije trebaju da se ispune i uslovi za građenje autobusnog stajališta u okviru površinske ili denivelisane raskrsnice.

Autobusko stajalište treba da bude pozicionirano iza raskrsnice ili priključnog puta, osim ukoliko to prostorni ili drugi tehnički uslovi ne dozvoljavaju.

Na putu van naselja autobusko stajalište treba da bude pozicionirano najmanje 20 m iza raskrsnice ili priključnog puta.

Autobusko stajalište koje se nalazi ispred raskrsnice ili priključnog puta treba da bude:

- udaljeno najmanje 20 m prije početka saobraćajnih traka za razvrstavanje;
- ako na glavnom saobraćajnom pravcu nema saobraćajnih traka za razvrstavanje, autobusko stajalište treba da bude locirano na takvom mjestu da je ispunjen uslov preglednosti na sporednom saobraćajnom pravcu ili uslov preglednosti na pješačkom prelazu na glavnom saobraćajnom pravcu;
- na putu koji nije prioritet, udaljeno najmanje 20 m od zaustavne linije.

Član 20

Autobusko stajalište treba da bude pozicionirano iza semaforizovane raskrsnice.

Izuzetno od stava 1 ovog člana, dozvoljena je izgradnja autobusnog stajališta ispred semaforizovane raskrsnice, ako prostorni ili drugi tehnički uslovi ne dozvoljavaju njegovu izgradnju iza semaforizovane raskrsnice.

Pri određivanju udaljenosti autobusnog stajališta od semaforizovane raskrsnice treba da se vodi računa o kriterijumu razvrstavanja u saobraćajne trake i uslovima saobraćaja na semaforizovanoj raskrsnici.

Član 21

Lokacije autobuskih stajališta u području raskrsnica sa kružnim tokom saobraćaja se planiraju, projektuju i grade tako da

ispunjavaju sljedeće uslove:

1) za potrebe linijskog javnog prevoza putnika, autobusko stajalište se planira, projektuje i gradi na izlazu kao sastavni dio izlaznog kraka raskrsnice sa kružnim tokom saobraćaja (nakon pješačkog prelaza);

2) ako raskrsnica sa kružnim tokom saobraćaja predstavlja i okretišta autobusa, autobusko stajalište se postavlja prije ili poslije raskrsnice a moguće je planiranje, projektovanje i građenje dva autobuska stajališta: autobusko stajalište za putnike koji izlaze iz vozila (prije raskrsnice sa kružnim tokom saobraćaja) i autobusko stajalište za putnike koji se ukrcavaju (na izlazu iz raskrsnice sa kružnim tokom saobraćaja).

Izuzetno od stava 1 tačke 1 ovog člana ako prostorni i tehnički uslovi ne dozvoljavaju postavljanje autobuskih stajališta na izlaz iz raskrsnice sa kružnim tokom saobraćaja, autobusko stajalište može se postaviti i ispred raskrsnice sa kružnim tokom saobraćaja.

U slučaju iz stava 2 ovog člana izlazna traka sa autobuskog stajališta treba da bude završena na udaljenosti od najmanje 10 m ispred pješačkog prelaza.

Član 22

Kod raskrsnica sa indirektnim rampama ("poludjetelina" i "truba"), lokacija autobuskog stajališta može da bude:

1) između ulivne i ulivne rampe na posebno izgrađenoj vezi koja služi isključivo za autobuse za linijski saobraćaj, a izdvaja se jasno izvedenim oznakama na kolovozu i eventualno, drugom bojom kolovoza;

2) u okviru ulivne rampe koja je produžena kao prateća saobraćajnica.

U slučaju izbora lokacije autobuskog stajališta iz stava 1 tačka 1 ovog člana, autobus u zoni autobuskih stajališta ne smije da prekine tokove na samoj rampi, tako što se obezbjeđuje rezervna dužina (10 m za autobus, odnosno 16 m za zglobni autobus).

Da bi se spriječilo eventualno prelaženje pješaka preko kolovoza, cijelom dužinom izdvajanja podiže se ograda visine 1,2 m.

U slučaju izbora lokacije autobuskog stajališta iz stava 1 tačka 2 ovog člana, autobusko stajalište se formira kao tip B (eventualno tip V) uz prateću saobraćajnicu, a kontinuitet kretanja autobusa obezbjeđuje se posebnom vezom između ulivne i ulivne rampe rezervisanom samo za autobuse.

Granični položaj autobuskog stajališta iz stava 3 ovog člana određuje se kroz dužinu zaustavne preglednosti za vozila na ulivnoj rampi pri mjerodavnoj saobraćajnoj brzini $V_s = 0,7 V_r$.

Prostor za čekanje za putnike je moguće smjestiti neposredno ispod konstrukcije nadvožnjaka u cilju zaštite putnika.

Član 23

Kod denivelisanih raskrsnica sa paralelnim rampama autobuska stajališta se planiraju, projektuju i grade kao samostalna autobuska stajališta, s tim što se ulivni odnosno izlivni dio kombinuje sa ulivnom odnosno izlivnom rampom.

Član 24

Lokacija autobuskog stajališta kod denivelisane raskrsnice uređuje se na jedan od sljedećih načina:

1) autobusko stajalište organizuje se kao proširenje osnovnog kolovoza (tip B ili eventualno tip V) neposredno ispred ulivne rampe, udaljenost od kraja prostora za čekanje do ulivne rampe provjerava se po uslovu trougla preglednosti, naročito ako ne postoje trake za ubrzavanje, tako što ta udaljenost nije kraća od minimalnih vrijednosti dužine autobusa, a pješački tokovi se po pravilu vode uz rampu do površinske raskrsnice;

2) autobusko stajalište organizuje se kao izdvojeno (tip A) na posebnoj pratećoj saobraćajnici koja ima sopstveni izliv ili je objedinjen sa izlivnom rampom, pješaci se vode relativno slobodno, a moguće je obezbijediti i direktnu vezu od/do objekta presječne saobraćajnice, a autobusko stajalište se može locirati ispod samog putnog objekta kada se istovremeno obezbjeđuje i zaštita putnika na peronu.

Geometrijski elementi i lokacije autobuskih stajališta u okviru denivelisanih raskrsnica sa indirektnim i paralelnim rampama dati su u Prilogu 6.

Autobuska stajališta u okviru denivelisanih raskrsnica sa indirektnim i paralelnim rampama dati su u Prilogu 7.

Član 25

Autobusko stajalište obilježava se saobraćajnom signalizacijom u skladu sa propisom kojim se uređuje saobraćajna signalizacija.

U zonama autobuskih stajališta lociranih na kolovozu javnog puta obavezno obilježava se puna razdjelna linija.

Član 26

Prilozi od 1 do 7 čine sastavni dio ovog pravilnika.

Član 27

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

Broj: 07-342/23-7677/4

Podgorica, 27. septembra 2023. godine

Ministar,
mr **Ervin Ibrahimović**, s.r.

NAPOMENA REDAKCIJE: Prilozi koji su sastavni deo ovog pravilnika trenutno su u izradi.