Oblíbené jsou i při vytyčování cyklostezek v ulicích měst, ale nemají se umisťovat na chodník. Balisety se lehce montují, nejsou totiž třeba žádné speciální stavební úpravy. Na dálnici se obvykle umisťují se čtyř nebo dvoumetrovým odstupem, ve městech jsou ovšem často vyskládány mnohem hustěji.

Jejich odpůrci mají hlavní argument: jsou ošklivé. Problém je hlavně v tom, že se obvykle ''''''''''''''''''''' ''''''''''''''''' '''''''''''''''''''' ''''''''''' '''''''''' '''''''' '''''''''''' ''''''''''''''''', ale ulice opravdu nezdobí. Výrobci pak ještě nabízejí méně nápadnou bílou variantu a existuje také žlutá, používaná pro přechodné dopravní značení.

Výhoda baliset je také v tom, že při střetu neponičí auto. Maximálně prohnou blatník nebo odřou nárazník, ale většinou po nich na karoserii zůstane jen šmouha, kterou rozleštíte leštěnkou.

Podle experta na dopravní inženýrství je jejich výhodou nízká cena v porovnání s jinými řešeními: jeden stojí bez DPH kolem tisícovky plus je třeba připočítat cenu za montáž. Navíc se dají použít operativně, na jejich umístění není třeba žádat o stavební povolení.

„Pokud chceme řidičům zabránit, aby někde parkovali, nebo si nezkracovali cestu, je to opravdu to nejlepší řešení. Můžeme tam vybudovat chodník s vysokým obrubníkem, nebo ostrůvek, jenže to je zdlouhavé kvůli papírování a realizaci a hlavně drahé. Nebo tam může být betonový květináč nebo zábrany (betonové New Jersey nebo City Bloc, anebo ocelové svodidlo - pozn. red.). Jenže zrovna ta je snad ještě ošklivější než balisety a hlavně přes ni stejně jako přes květináč není třeba vidět malé dítě, které se chystá přejít,“ popisuje dopravní inženýr. Doplňuje ovšem, že je nutné i balisety umisťovat, tak