

BEZBJEDNOSNI ASPEKT CITYLIGHT REKLAMNOG PANOJA NA AUTOBUSKIM STAJALIŠTIMA

Mr. Milenko Čabarkapa, email: milenko.cabarkapa@fskl.me

Fakultet za saobraćaj, komunikacije i logistiku, Budva, Žrtava fašizma bb, Crna Gora

Sažetak: U savremenom opremanju autobuskih stajališta u gradovima sve češće su zastupljeni citylight reklamni panoi, kao najuočljivija outdoor reklama, jer su autobuska stajališta svakodnevno puna potencijalnih kupaca. Kako bi spoljno oglašavanje na citylight reklamnim panoima postiglo što veće efekte, oni se postavljaju na ulazu i izlazu iz autobuskih stajališta. Međutim, zaokupljena pažnja putnika čitanjem reklama na citylight panou istovremeno je odsutnost pažnje na saobraćajni tok i nailazak autobusa, koja je posebno izražena u slučaju pozicioniranja citylight panoa na dolaznoj strani autobusa, čime je zaklonjen vidik putniku koji čeka autobus prema dolazećem autobusu, pa najavljivanje dolaska autobusa samo zvucima koje proizvodi kretanje autobusa, može, trenutno, izazvati pokret putnika prema autobusu, kojim se može proizvesti opasna saobraćajna situacija i ugroziti bezbjednost putnika koji čekaju autobus. Ova potencijalna opasnost je dovoljan razlog da se citylight reklamni pano ne postavlja na dolaznoj strani autobusa, što bi trebalo postaviti kao standard opremanja autobuskih stajališta.

Glavne riječi: citylight reklamni pano, autobusko stajalište, bezbjednostputnika, standard

SAFETY ASPECT OF THE CITY LIGHT ADVERTISING BOARD AT BUS STOPS

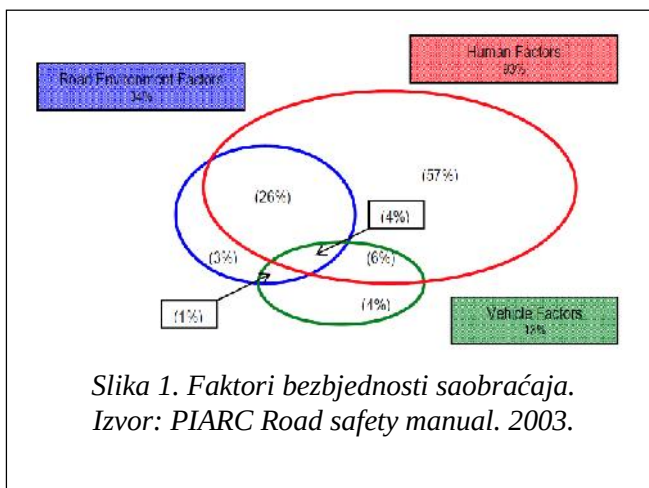
Abstract: City light billboards are increasingly represented in modern equipping of bus stops in cities, as the most visible outdoor advertising, because the bus stops are daily full of potential customers. In order to achieve the greatest possible effect, the outdoor advertising on city light billboards is placed at the entrance and exit of bus stops. However, preoccupied attention of the passengers reading advertisements on the city light billboard is, at the same time, an absence of attention to traffic flow and bus arrival, which is especially pronounced in the case of positioning a city light billboard on the incoming side of a bus, by which a view of a passenger waiting for the bus is blocked to the incoming bus, so an announcement of the bus arrival produced only by sounds of the bus movement, can, currently, cause the passenger movement towards the bus, which can produce a dangerous traffic situation and endanger the safety of passengers who are waiting for the bus. This potential threat is a sufficient reason not to set a city light billboard on the incoming side of a bus, which should be set as a standard in equipping bus stops.

Keywords: city light billboard, bus stop, passenger safety, standard

1. UVOD

Saobraćaj na putevima je vrlo složena pojava, pri kojoj dolazi do mnogih konfliktnih situacija. Da bi se povećala bezbjednost saobraćaja na putevima, potrebno je provesti više mjera, koje imaju cilj otklanjanje, odnosno smanjenje opasnosti. Opasnost od saobraćajnih nezgoda koje nastaju pri kretanju vozila i pješaka može se prikazati kao stanje u sistemu tri osnovna podsistema: čovjek, vozilo i put (Rotim, 1989). Pri tome, na saobraćaj kao pojavu utiče okruženje u kome se saobraćaj odvija (Dragač i Vujanić, 2002). U strukturi saobraćaja na putevima djeluje mehanički sistem, koji se sastoji od veze vozilo-put i biomehanički sistem, koji se sastoji od veze čovjek-vozilo i čovjek-put. Uzroci saobraćajnih nezgoda mogu se pripisati jednom od ovih faktora ili bilo kojoj njihovoj kombinaciji (Vujanić, Okanović i Božović, 2010; Rotim i Peran 2011, Čabarkapa, 2016).

Putno okruženje, kao uzrok saobraćajnih nezgoda, učestvuje sa 34 % (PIARC, 2003), pri čemu put kao objekat učestvuje sa samo 3 %, a put u interakciji sa čovjekom 26 %, put u interakciji sa vozilom 1 % i put u interakciji sa čovjekom i vozilom 4 % (slika 1).



Autobusko stajalište, kao dio javnog puta, je posebno izgrađen prostor pored kolovoza ili dio površine kolovoza namijenjen zaustavljanju autobusa radi ulaska i izlaska putnika, koji je obilježen saobraćajnim znakom (Crna

Gora. Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima, 2012, 2014). Pješačko ostrvo autobuskog stajališta je dio javnog putnog okruženja i treba biti izdvojeno ifizički ograničeno. Na pješačkom ostrvu autobuskog stajališta postavlja se tabla sa imenom stajališta i izvodom iz reda vožnje (Srbija. Pravilnik o bližim saobraćajno-tehničkim i drugim uslovima za izgradnju, održavanje i eksploataciju autobuskih stanica i autobuskih stajališta, 1996, 2004, 2005, 2006; BIH. Pravilnik o minimalnim tehničkim uvjetima za izgradnju i upotrebu autobuskih stajališta, 2014; Hrvatska. **Pravilnik o autobusnim stajalištima, 2007).**

U savremenim gradovima, autobusko stajalište se oprema natkrivenim prostorom za putnike – čekaonicom, a okolina autobuskog stajališta se odgovarajuće uređuje. Savremeni gradovi razvijaju i postavljaju standarde opremanja autobuskih stajališta, kojima se zahtijeva ispunjenje funkcionalnih i bezbjednosnih performansi, kao i oblikovno prilagođavanje klimatskim i urbanističkim uslovima područja na kojem se autobuska stajališta opremaju.

U savremenom opremanju autobuskih stajališta u gradovima sve češće su zastupljeni citylight reklamni panoi, kao najuočljivija outdoor reklama, jer su autobuska stajališta svakodnevno puna potencijalnih kupaca.

U savremenom razvoju Podgorice, tokom 2012 godine, 73 autobuska stajališta su opremljena natkrivenim prostorom za putnike – čekaonicom i trgovinom, u okviru kojih su postavljeni citylight reklamni panoi, za oglašavanje korporativnih marketinških poruka (Rokšped, 2012).

U ovom radu analizira se uticaj citylight reklamnih panoa na autobuskim stajalištima u Podgorici, na funkcionalnost stajališta i bezbjednost putnika na stajalištu, za vrijeme čekanja nailaska autobusa.

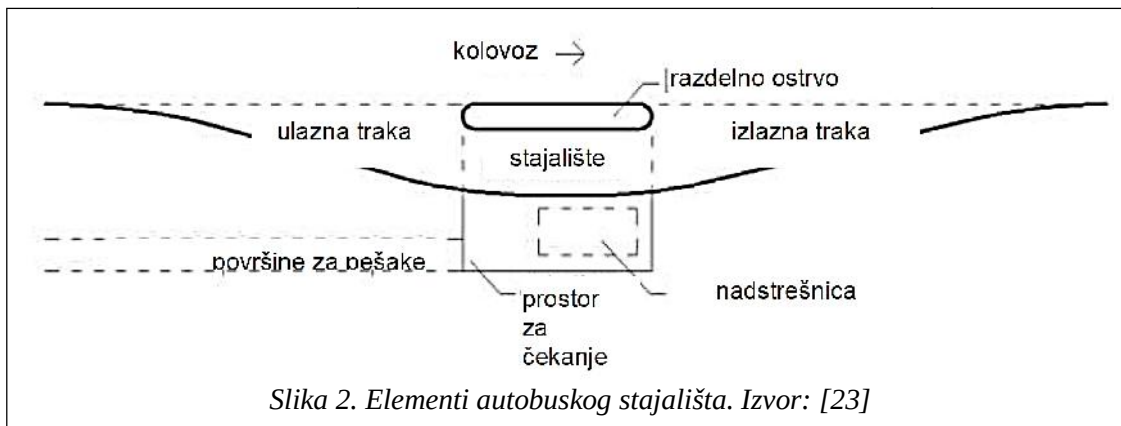
2. AUTOBUSKO STAJALIŠTE

Autobusko stajalište sastoji se od slijedećih elemenata: (Katanić, Anđus i Maletin, 1983; Srbija. Pravilnik o uslovima koje sa aspekta bezbednosti saobraćaja moraju da ispunjavaju putni objekti i drugi elementi javnog puta, 2011; Srbija. Priručnik za projektovanje puteva. Saobracajne površine, 2012; BIH. Smjernice za projektovanje, građenje, održavanje i nadzor na putevima. Funkcionalni elementi i površine puta, 2005)

- stajalište,
- prostor za čekanje autobusa,
- tabla sa redom vožnje,
- površine za pješake, koje prostor za čekanje autobusa povezuju sa postojećim javnim površinama za pješake i
- odgovarajuća propisana saobraćajna signalizacija.

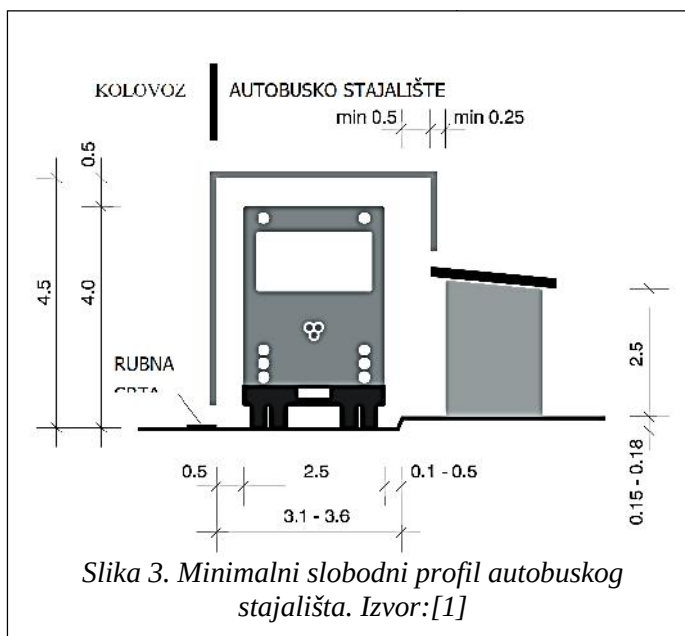
Osim ovih elemenata, autobusko stajalište mogu da sačinjavaju i (slika 2):

- ulazna traka u stajalište,
- izlazna traka sa stajališta,
- nadstrešnica i
- razdjelno ostrvo.



Minimalne dimenzije projektno-tehničkih elemenata autobuskih stajališta su sljedeće (slika 3):

- rastojanje od najbliže ivice autobusa do krova natkrivenog područja za putnike iznosi najmanje 0,5 m, a za druge natkrivene objekte iznosi najmanje 0,75 m,
- slobodni profil je 4,5 m iznad kolovoza,
- ivica izdignutog područja za zadržavanje putnika je udaljena 0,1-0,5 m od najbliže ivice autobusa,
- širina autobusnog stajališta, mjereno od ivične linije na kolovozu do izdignutog ivičnjaka autobusnog stajališta treba da bude između 3,10 i 3,60 m.



3. PROSTOR ZA ČEKANJE AUTOBUSA

Svako autobusko stajalište mora da ima prostor za čekanje autobusa.

Ravan platforme prostora za čekanje autobusa mora biti uzdignuta iznad nivoa autobusnog stajališta za 0,15-0,18 m i mora biti ograničena ivičjacima.

Širina prostora za čekanje autobusa mora da iznosi najmanje 2 metra, a dužina najmanje 7 metara, odnosno jednaka dužini autobusnog stajališta. Natkriveno područje za putnike na prostoru za čekanje autobusa mora da bude najmanje 2,5 m visoko i ne manje od 2 m široko.

Prostor za čekanje autobusa na autobuskom stajalištu mora biti povezan sa postojećim javnim područjima za pješake.

Prostor za čekanje autobusa oprema se tablom na kojoj je napisano ime stajališta i na kojoj prevoznici objavljuju red vožnje. U prostoru za čekanje autobusa može da bude izgrađen natkriveni objekat za putnike – čekaonica. Natkriveni objekat za putnike, te druga oprema autobusnog stajališta ne smije da zadire u slobodni profil stajališta. Natkriveni prostori za putnike-čekaonice oblikuju se na način da zadovolje potrebe putnika u funkcionalnom smislu, a u oblikovanom smislu prilagođavaju se klimatskim i urbanističkim uslovima.

4. CITYLIGHT REKLAMNI PANOI NA AUTOBUSKOM STAJALIŠTU

4.1. Normativni uslovi

Reklamni panoi (panoi, table, oznake i natpisi) kojima se obilježavaju komercijalni objekti mogu se postavljati na javnim putevima, odnosno pored tih puteva (Crna Gora, Zakon o putevima, 2004, 2009, 2011; Pravilnik o postavljanju natpisa pored državnih puteva i visini naknada za njihovo postavljanje, 2004).

Postavljanje reklamnih panoa vrši se na osnovu odobrenja kojim se utvrđuju uslovi za njihovo postavljanje, održavanje i uklanjanje.

Reklamni panoi se ne mogu postavljati:

- na mjestima gdje ugrožavaju postojeći prostor u funkcionalnom i ambijentalnom pogledu,
- na mjestima gdje bi svojim položajem nepovoljno uticali na vidljivost i pravovremenu uočljivost,
- u slučaju upotrebe svjetlećih reklamnih natpisa, svjetlost ne smije biti usmjerena u pravcu uzdužne ose puta niti emitovana u sprekidanim intervalima.

Reklamnim panoi su po pravilu jednostrani, a ukoliko saobraćajno bezbjednosni uslovi dozvoljavaju mogu biti dvostrani, odnosno višestrani.

4.2. Citylight

Spoljno oglašavanje je jedan od najefektnijih vidova reklame. Za spoljno oglašavanje se koriste bilbordi, totemi, jarboli i zastave ili atraktivna autografika. Međutim, posebno uočljiva outdoor reklama jeste citylight, jer je dostupna ogromnom broju ljudi, zbog prometnosti lokacije na kojoj se nalazi. Citylight je zastakljen reklamni pano, uglavnom sa sopstvenim osvetljenjem, jednostrani ili dvostrani. Dimenzije citylight panoa su maksimalno 1,50 m x 2,00 m.

Citylight se postavlja na autobuskim stajalištima, kao i uz gradske saobraćajnice, pješačke komunikacije, a mogu se postaviti i u okviru bankomata ili na stubovima javne rasvjete. Citylight reklamni pano na autobuskim stajalištima, u svakom trenutku, ljudi svih generacija, ne samo da registruju, nego će u dokolici čekanja gradskog prevoza zasigurno obratiti pažnju i pročitati sve što na reklamni piše. Autobuska stajališta svakodnevno su puna potencijalnih kupaca, pa su dobra prilika za reklamna obavještenja.

4.3. Citylight – praksa u svijetu



4.4. Citylight - praksa u okruženju



4.5. Citylight - praksa u Crnoj Gori



5. CITYLIGHT REKLAMNI PANOI NA AUTOBUSKOM STAJALIŠTU - STUDIJA SLUČAJA PODGORICA

5.1. Javni prevoz putnika u Podgorici

Javni prevoz putnika u Podgorici, čine gradski i prigradski linijski autobuski prevoz – javni masovni prevoz putnika (JMPP) i slobodni – auto taksi prevoz putnika (Crna Gora. Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju, 2005, 2010, 2012, 2014).

Javni masovni prevoz putnika u Podgorici obavlja sena 29 linija, 13 gradskih i 16 prigradskih (Sekretarijat za komunalne poslove i saobraćaj Podgorica, 2014). Pokrivenost gradskog područja mrežom linija je na zadovoljavajućem nivou, s obzirom da odgovara prostornoj raspodjeli aktivnosti na teritoriji Glavnog grada.

U 2013 godini na svim gradskim i prigradskim linijama, prevezeno je ukupno 2.389.900 putnika.

U obavljanju prevoza na gradskim i prigradskim linijama, koristi se 271 autobuskih stajališta. Većina ovih stajališta obilježena su na postojećim saobraćajnim trakama, dok manji dio čini posebno izgrađena saobraćajna površina za zaustavljanje autobusa.

Jedan od zahtjeva, odnosno primjedbi građana na obavljanje javnog masovnog prevoza putnika je: opremanje svih autobuskih stajališta nadstrešnicama koje su postavljene 2012 godine na 73 stajališta.

Jedan od zaključaka Informacije o stanju u javnom prevozu putnika u glavnom gradu – Podgorici je: Intezivirati aktivnosti na uređenju autobuskih stajališta, posebno u dijelu postavljanja sistema signalizacije - informacija o linijama JMPP (Sekretarijat za komunalne poslove i saobraćaj Podgorica, 2014).

5.2. Normativni uslovi za postavljanje reklamnih panoa u Podgorici

Reklamni pano je montažni objekat privremenog karaktera (Podgorica. Odluka o postavljanju građenju i uklanjanju privremenih objekata montažnog karaktera na teritoriji Glavnog grada Podgorice, 2014, 2015, 2016).

Reklamni panoi postavljaju se na lokacijama koje su predviđene Planom postavljanja privremenih objekata, koji se donosi za teritoriju Glavnog grada. Tekstualni dio Plana sadrži opšte odredbe i urbanističko tehničke uslove postavljanja reklamnih panoa u pogledu vrste, tipa, površine i izgleda i rok na koji se odobravaju.

Reklamni panoi se postavljaju i grade na osnovu odobrenja za postavljanje i građenje, koje izdaje organ uprave nadležan za komunalne poslove, odnosno lokalna uprava gradske opštine za objekte na njenom području.

5.3. Citylight - praksa u Podgorici



6. KOMPARATIVNA ANALIZA PRAKSI POSTAVLJANJA CITYLIGHT PANOJA NA AUTOBUSKIM STAJALIŠTIMA: SVIJET, OKRUŽENJE, CRNA GORA, PODGORICA

Komparativna analiza praksi opremanja prostora za čekanje autobusa na autobuskim stajalištima u svijetu, okruženju, Crnoj Gori i Podgorici izvršena je u odnosu na sadržaj opreme na prostoru za čekanje autobusa i u odnosu na poziciju citylight reklamnog panoa (tabela 1).

Komparativna analiza praksi opremanja prostora za čekanje autobusa na autobuskim stajalištima u svijetu, okruženju, Crnoj Gori i Podgorici, na uzorku od 23 slučaja, ukazuje na slijedeće:

- prostor za čekanje autobusa, opremljen nadstrešnicom, je najzastupljenija grupa opremanja u svijetu,
- prostor za čekanje autobusa, opremljen nadstrešnicom i kioskom, je najzastupljenija grupa opremanja u zemljama u okruženju i u Crnoj Gori,
- prostor za čekanje autobusa, bez opreme nije zastupljen.

Komparativna analiza praksi pozicioniranja citylight reklamnih panoa na prostoru za čekanje autobusa na autobuskim stajalištima u svijetu, okruženju, Crnoj Gori i Podgorici, na uzorku od 23 slučaja, ukazuje na slijedeće:

- u svakom analiziranom slučaju u svijetu i okruženju, citylight reklamni pano je pozicioniran na izlazu iz autobuskog stajališta,
- u svakom analiziranom slučaju u Crnoj Gori, citylight reklamni pano je pozicioniran na ulazu i na izlazu iz autobuskog stajališta.

	BUS STOP	BUS STOP sa nadstrešnicom	BUS STOP sa nadstrešnicom i kioskom	BUS STOP City light na izlazu	BUS STOP City light na ulazu	BUS STOP City light na ulazu i izlazu
SVIJET		7	1	8		
Njemačka		•		•		
Njemačka		•	•	•		
Slovenija		•		•		
Slovenija		•		•		
Turska		•		•		
Španija		•		•		
Kina		•		•		
OKRUŽENJE		3	2	5		
Subotica		•		•		
Novi Sad			•	•		
Novi Sad			•	•		
Baograni		•		•		
Kruševac		•		•		
CRNA GORA		2	2			4
Tivat		•				•
Tivat		•				•
Bar			•			•
Bar			•			•
PODGORICA		1	5			6
Podgorica			•			•
Podgorica		•				•
Podgorica			•			•
Podgorica			•			•
Podgorica			•			•
Podgorica			•			•
UKUPNO		13	10	13		10

Tabela 1. Komparativna analiza praksi: svijet, okruženje, Crna Gora, Podgorica

7. ZAKLJUČAK

U savremenim gradovima, autobusko stajalište se oprema natkrivenim prostorom za putnike – čekaonicom, a okolina autobuskog stajališta se odgovarajuće uređuje. Savremeni gradovi razvijaju i postavljaju standarde opremanja autobuskih stajališta, kojima se zahtijeva ispunjenje funkcionalnih i bezbjednosnih performansi, kao i oblikovno prilagođavanje klimatskim i urbanističkim uslovima područja na kojem se autobuska stajališta opremaju. Uređenje autobuskog stajališta podrazumijeva i odgovarajuće opremanje citylight reklamnim panoima.

U savremenom razvoju Podgorice, tokom 2012 godine, 73 autobuska stajališta su opremljena natkrivenim prostorom za putnike – čekaonicom i trgovinom, u okviru kojih su postavljeni citylight reklamni panoi, za oglašavanje korporativnih marketinških poruka.

Komparativna analiza praksi opremanja prostora za čekanje autobusa na autobuskim stajalištima u svijetu, okruženju, Crnoj Gori i Podgorici, na uzorku od 23 slučaja, ukazuje da se prostor za čekanje autobusa, po pravilu, oprema nadstrešnicom. Način opremanja prostora za čekanje autobusa dodavanjem kioska je praksa Crne Gore i zemalja u okruženju, a nije prisutna u razvijenim zemljama.

Komparativna analiza praksi pozicioniranja citylight reklamnih panoa na prostoru za čekanje autobusa na autobuskim stajalištima u svijetu, okruženju, Crnoj Gori i Podgorici, na uzorku od 23 slučaja, ukazuje da se u svijetu i u zemljama u okruženju citylight reklamni panoi pozicioniraju samo na izlazu iz autobuskog stajališta. Međutim, praksa pozicioniranja citylight reklamnih panoa na ulazu i na izlazu iz autobuskog stajališta prisutna je samo u Crnoj Gori i zastupljena je u svakom od 73 opremanja autobuskih stajališta u Podgorici izvršenih tokom 2012 godine.

Citylight reklamni pano je jedan od načina spoljnog oglašavanja i postavlja se na autobuskim stajalištima, kao i uz gradske saobraćajnice, a može se postaviti i u okviru bankomata ili na stubovima javne rasvjete. Putnici za vrijeme čekanja autobusa na stajalištu, ne samo da registruju citylight pano, nego će u dokolici čekanja gradskog prevoza zasigurno obratiti pažnju i pročitati sve što na reklamama piše. Ta zaokupljena pažnja putnika čitanjem reklama na citylight panou istovremeno je odsutnost pažnje na saobraćajni tok i nailazak autobusa, koja je posebno izražena u slučaju pozicioniranja citylight panoa na dolaznoj strani autobusa, čime je zaklonjen vidik putniku koji čeka autobus prema dolazećem autobusu, pa najavljuvanje dolaska autobusa samo zvucima koje proizvodi kretanje autobusa, može, trenutno, izazvati pokret putnika prema autobusu, kojim se može proizvesti opasna saobraćajna situacija i ugroziti bezbjednost putnika koji čekaju autobus. Ova potencijalna opasnost je dovoljan razlog da se citylight reklamni pano ne postavlja na dolaznoj strani autobusa, što je praksa kako u zemljama u svijetu, tako i u zemljama u okruženju.

S obzirom da je jedan od zahtjeva građana Podgorice u odnosu na obavljanje javnog masovnog prevoza putnika opremanje svih autobuskih stajališta nadstrešnicama i da je po tom zahtjevu jedan od zaključaka lokalne uprave o stanju u javnom prevozu putnika u glavnom gradu – Podgorici da treba „intezivirati aktivnosti na uređenju autobuskih stajališta, posebno u dijelu postavljanja sistema signalizacije - informacija o linijama javnog masovnog prevoza putnika (Sekretarijat za komunalne poslove i saobraćaj Podgorica, 2014), to je potrebno:

- inicirati donošenje podzakonskog akta kojim se propisuju bliži saobraćajno-tehnički i drugi uslovi za izgradnju, održavanje i eksploataciju autobuskih stajališta, jer je Crna Gora jedina država u okruženju koja nije normirala ovu oblast,
- inicirati izmjene i dopune odgovarajuće odluke kojom se normira opremanje autobuskih stajališta i postavljanje aoutdoor reklama na teritoriji Glavnog grada Podgorice, kojim treba afirmisati model konkursnog izbora načina uređenja autobuskih stajališta u Podgorici, prilagođavajući način i sadržaj opremanja autobuskih stajališta namjeni i slobodnom profilu ulice, izbjegavajući da sva rješenja za autobuska stajališta na teritoriji Glavnog grada Podgorice budu ista.

Do donošenja prethodnih akata i normativa, u cilju poboljšanja bezbjednosti građana, korisnika javnog prevoza putnika, na postojećim autobuskim stajalištima, kao mjestima najfrekventnijeg kretanja putnika i autobusa, sa potencijalnim rizicima, potrebno je ukloniti postavljene citylight panoe sa dolazne strane autobusa.

8. LITERATURA

- [1] BIH (2005). Smjernice za projektovanje, građenje, održavanje i nadzor na putevima. 1.1.4.Funkcionalni elementi i površine puta. [www.jpdcfbh.ba/ba/legislative/smjernice_i_standardi/1-1-4 Funkc...](http://www.jpdcfbh.ba/ba/legislative/smjernice_i_standardi/1-1-4_Funkc...)
- [2] BIH (2014). Pravilnik o minimalnim tehničkim uvjetima za izgradnju i upotrebu autobuskih stajališta. Službene novine Federacije BIH, br. 69/2010. www.jpdcfbh.ba/.../Pravilnik%20za%20autobuska%...
- [3] Dragač, R., Vujanić, M. (2002). Bezbednost saobraćaja, II deo. Saobraćajni Fakultet. Beograd.
- [4] Crna Gora (2004). Pravilnik o postavljanju natpisa pored državnih puteva i visini naknada za njihovo postavljanje. Službeni list Republike Crne Gore, br. 73/2004 <http://www.sluzbenilist.me/SLOsnPretraga.aspx>
- [5] Crna Gora (2004, 2009, 2011). Zakon o putevima. Službeni list Crne Gore, br. 42/04, 54/09, 36/11. <http://www.sluzbenilist.me/SLOsnPretraga.aspx>

- [6] Crna Gora (2005, 2010, 2012, 2014). Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju. Službeni list Crne Gore, br. 45/2005, 75/2010, 38/2012, 18/2014) <http://www.sluzbenilist.me/SLOsnPretraga.aspx>
- [7] Crna Gora (2012, 2014). Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima. Službeni list Crne Gore, br. 33/2012, 58/2014. <http://www.sluzbenilist.me/SLOsnPretraga.aspx>
- [8] Crna Gora (2014). Pravilnik o saobraćajnoj signalizaciji. Službeni list Crne Gore, br. 32/2014 <http://www.sluzbenilist.me/SLOsnPretraga.aspx>
- [9] Čabarkapa, M. (2016). Ekspertize saobraćajnih nezgoda.
- [10] Direktiva 2008/96/EC of the European parliament and of the Council (2008). On road infrastructure safety management.
- [11] lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:319:0059:0067:EN:PDF
- [12] **Hrvatska (2007). Pravilnik o autobusnim stajalištima.** Narodne novine, br. 119/07 <http://narodne-novine.nn.hr/>
- [13] Katanić, J., Andus, V., Maletin, M. (1983). Projektovanje puteva. Građevinska knjiga. Beograd.
- [14] Milošević, S. (1981). Saobraćajna psihologija. Naučna knjiga, Beograd.
- [15] PIARC (2013). Road accident investigation guidelines for road engineers. <http://roadsafety.piarc.org/en>
- [16] Montenegro Metropolis Media, d.o.o. (2016). Fotodokumentacija.
- [17] Podgorica (2014, 2015, 2016). Odluka o postavljanju građenju i uklanjanju privremenih objekata montažnog karaktera na teritoriji Glavnog grada Podgorice. Službeni list Crne Gore, opštinski propisi, br. 11/2014, 27/2015, 1/2016. <http://www.sluzbenilist.me/SLOsnPretraga.aspx>
- [18] Podgorica (2014). Sekretarijat za komunalne poslove i saobraćaj. Informacija o stanju u javnom prevozu putnika u glavnom gradu – Podgorici. www.skupstina.podgorica.me/.../podgorica.../2_informacija_o_stanju_u_...
- [19] Rotim, F. (1989). Elementi sigurnosti cestovnog prometa, svezak 1. Jugosloveska akademija znanosti i umjetnosti. Zagreb.
- [20] Rotim, F., Peran, Z. (2011). Forenzika prometnih nesreća. Svezak 1, Cestovno prometna sigurnost. Hrvatsko znanstveno društvo za promet. Zagreb.
- [21] Rokšped (2012). Uređenje autobuskih stajališta u Podgorici. <http://www.vijesti.me/>
- [22] Srbija (1996, 2004, 2005, 2006). Pravilnik o bližim saobraćajno-tehničkim i drugim uslovima za izgradnju, održavanje i eksploataciju autobuskih stanica i autobuskih stajališta. Službeni glasnik, br. 20/96, 18/2004, 56/2005 i 11/2006. <http://www.slglasnik.com/>
 Srbija (2011). Pravilnik o uslovima koje sa aspekta bezbednosti saobraćaja moraju da ispunjavaju putni objekti i drugi elementi javnog puta. Službeni glasnik RS, br. 50/2011. <http://www.slglasnik.com/>
- [23] Srbija (2012). Priručnik za projektovanje puteva u Republici Srbiji. SRDM 5.5. Saobraćajne površine. www.putevi-srbije.rs/pdf/harmonizacija/prirucnik_za_projektovanje...
- [24] Vujanić, M., Okanović, D., Božović, M. (2010). Nastanak opasne situacije, pojam i definisanje graničnih slučajeva, Zbornik radova IX Simpozijuma Analiza složenih saobraćajnih nezgoda i prevare u osiguranju, 227-247, Zlatibor.