U radu (čak i u apstraktu) su uočene pravopisne greške, potrebno ih je ispraviti.

Autori se ne pridržavaju tehničkih uputstava u vođenju kroz rad (uvod, metod,..diskusija, zaključak)

Rad je pisan latinicom, a u HEDERU ćirilica (6. Међународна Конференција
„Безбједност саобраћаја у локалној заједници“, Република Српска, Бања Лука, 26 – 27. октобар 2017.)

Apstrakt ne odslukava predmet, ciljeve i zadatke istraživanja (već je uopšten)

Čovjek svojim ponašanjem najviše utieče na nastanak saobraćajnih nezgoda.

Na discipliniranju treba raditi, poticati razvoj moralnog prosuđivanja, vježbati
samokontrolu i samodisciplinu, a tek nakon toga to možemo tražiti i očekivati od drugih učesnika u saobraćaju.

Da bi saobraćajna kultura bila na nivou koji zahtijevaju elementi bezbjednosti saobraćaja i pravila saobraćaja neophodno je poduzeti niz aktivnosti koje mogu dugoročno poboljšati stanje u saobraćaju. Prije svega, potrebno je posebnu pažnju posvetiti educiranju svih učesnika u saobraćaju na svim nivoima školovanja, a ne samo putem obuke vožnje u autoškolama.

Edukacija bi trebala doprinijeti povećanju saobraćajne kulture, što bi moglo dovesti do smanjenja stradanja u saobraćaju. Posebnu pažnju treba posvetiti mladim vozačima i njihovoj edukaciji, jer istraživanja pokazuju da među nastradalima najviši procent zauzimaju mladi vozači.

Vozače, pogotovo mlađe, treba poticati na disciplinirane oblike ponašanja. Na discipliniranju treba raditi, poticati razvoj moralnog prosuđivanja, vježbati samokontrolu i samodisciplinu, a tek nakon toga to možemo tražiti i očekivati od drugih učesnika u saobraćaju. Dakle, riječ je prvenstveno o samokontroli, odnosno, o priznanju (potrebno je prvenstveno uočiti i prinati svoje greške kako bismo mogli poraditi na njima i samim tim na ponašanju u saobraćaju u cilju povećanja samog nivoa saobraćajne kulture).

Na putevima izvan naselja, nasuprot pravilima i obavezama kretanja pješaka lijevom stranom, pješaci se
kreću van pravila – desnom i lijevom stranom, prelaze puteve nekontrolisano što značajno doprinosi
ugroženosti i pješaka ali i vozača. Otežavaju kretanje vozila, njihova mimoilaženja, direktno se izlažu
opasnostima.

Priznanja važnosti saobraćajne kulture u sprečavanju nesreća dovelo je do toga da brojne studije
pokušavaju da definišu i procijene saobraćajnu kulturu u nizu složenih visokih rizika.

Svrha ovog rada je približavanje samog termina saobraćajne kulture učesnicima u saobraćaju, kao i
podizanja nivoa saobraćajne kulture. U uvodnom dijelu je naglašeno da sa podizanjem saobraćajne culture dolazi i do smanjenja saobraćajnih nezgoda, što za nas predstavlja najbitniju komponentu u bezbjednosti saobraćaja. Na našim prostorima vrše se razna istraživanja kako bi se smanjio nastanak saobraćajnih nezgoda, što i povlači prvobitnu hipotezu da povećanjem nivoa saobraćajne kulture dolazi do smanjenja saobraćajnih nezgoda, kako u naselju tako u van naselja, odnosno polazi se od pretpostavke da, ukoliko bi se uticalo na svijest čovjeka (vozača, pješaka, itd.) kako edukacijom kroz nastavne programe u osnovnim i srednjim školama, tako i kroz opsežnije pristupe kandidatima za polaganje vozačkog ispita, kao i stalnim marketingom putem radio i TV emisija, moguće je djelovati na svijest čovjeka u cilju povećanja nivoa saobraćajne kulture.

Kulturan vozač svakako zna da se nezgode događaju i na najkvalitetnijim putevima. Statistike saobraćajnih
nezgoda upozoravaju na povećanu nesigurnost saobraćaja i na auto – putevima.

Potrebu za afirmocijom saobraćajne kulture u našem društvu na prethodno izrečen način kroz preventivni planski rad u sistemu edukacije teško je prepoznati kao postulat u našem naučnom i edukativnom
okruženju, zbog čega se ovde i konstantno potencira na aksiom saobraćajne kulture. Nikako ne možemo
okrenuti leđa činjenicama da je današnji razvoj civilizacije iskazao veliku potrebu za razvojem saobraćaja i to posebno drumskog, koji se u današnje vrijeme, smatra kao jedan od osnovnih elemenata na kojima postoji svako savremeno društvo. Ali, pored prednosti koje pruža, saobraćaj on istovremeno izaziva i niz štetnih posljedica u vidu: saobraćajnih nesreća, zagađenja životne okoline, stvaranja buke, socijalnog narušavanja međuljudskih odnosa izazvanih saobraćajem i druge posljedice.

Brojna istraživanja potvrđuju da je čovjek kao učesnik u saobraćaju,
pored ostalih faktora presudan za efikasnost i bezbjednosti saobraćaja, ne samo kao vozač ili neki drugi
učesnik u saobraćaj, već i kao strateg za vaspitanje učesnika u saobraćaju

Ma koliko se na prvi pogle činilo ovaj proce nije ni malo lak niti je podložan improvizacijama što se danas često čini naročito u zemljama na balkanu, iz razloga što je proces osposobljavanja učesnika u saobraćaju složen, permanentan i dugotrajan, bez sigurnosti o uspešnosti postizanja zadatog cilja.

Posljednjih godina svjedoci smo sve veće zabrinutosti oko pitanja saobraćajne kulture u oblsti bezbjednosti saobraćaja kao i u svim drugim oblastima i granama saobraćaja.

Nadamo se da će ovaj pregled omogućiti istraživačima i stručnjacima za sigurnost da
bolje razumiju i ocenjuju kulturu sigurnosti i da će olakšati dijeljenje informacija i strategija za poboljšanje
kulture sigurnosti u organizacijama.

Buduća istraživanje treba stoga usredsrediti na identifikaciju relevantnih organizacionih indikatora
saobraćajne kulture unutar određenog područja, kako najbolje mjeriti bezbjednost u saobraćaju,
saobraćajnu kulturu i šta se može učiniti kako bi se efikasno promjenila ili poboljšala saobraćajna kultura.