

## SAOBRAĆAJNA KULTURA I NJEN UTICAJ NA BEZBJEDNOST SAOBRAĆAJA

### TRAFFIC CULTURE AND HER IMPACT ON TRAFFIC SAFETY

**Rezime:** Prema uslovima urbanog življenja, cijela populacija stanovništva određenog područja uključena je u saobraćaj, kao pješaci ili kao vozači. Zato saobraćajna kultura predstavlja odraz življenja u takvoj sredini. Saobraćajna kultura stanovništva odraz je opšte kulture, s tim da visok stepen saobraćajne kulture može podrazumijevati nizak stepen ozlijeđenih i poginulih stanovnika. Nekultura, pa tako i ona saobraćajna, osobna je stvar svakog pojedinca, ali zbog pojedinaca u saobraćaju nerijetko stradaju nedužni. Čovjek svojim ponašanjem najviše utiče na nastanak saobraćajnih nezgoda. Dakle, disciplina je okvir u kojem funkcioniše saobraćaj. 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.

**Ključne riječi:** saobraćajna kultura, disciplina, prevencija

**Abstract:** According to the conditions of urban life, the whole population of a particular area is involved in traffic, as pedestrians or as drivers. That is the reason why traffic culture is a reflection of life in such an environment. The traffic culture of population reflects a general culture with a high degree of traffic culture that may involve a low level of injured and dead people. Unkindness as in traffic is a personal matter for every individual but because of some individuals in traffic, many innocent people crash. With such a behavior people most influence on the appearance of traffic accidents. So, discipline is the framework in which traffic operates. Drivers, especially younger ones, should be encouraged to disciplined behaviors. People have to work on discipline like encourage development of moral judgment, exercise self-control and self-discipline. Only after that we can ask and expect other participants in traffic.

**Keywords:** traffic culture, discipline, prevention

#### 1. UVOD

Saobraćajnu kulturu čine međusobni odnosi svih učesnika u saobraćaju, njihove komunikacije, transakcije poruka, usluga, pažnje, zaštite i sporazumevanja. Saobraćajna kultura je dio opšte kulture mentaliteta i civilizacijskog nivoa društvene zajednice jednog lokaliteta, regije ili regiona. Ona je visoko korespondentna sa kulturom i stilom življenja koji je značajno determinisan procesima doživljaja, reagovanja i skriptom (modelima, obrascima...) ponašanja. U saobraćajnim situacijama, čovjek specifično reaguje u uslovima dominantne brzine, snage vozila i karakteristike puta. U tim složenim, često traumatičnim situacijama kojima je većina vozača pod tenzijom, naporom, rizicima i opasnostima, ljudi reaguju spontano visoko povezano sa opštom kulturom. Može se reći da većina ljudi vozi automobil onako kako živi. Dakle, sve svoje osobine projektuje i ispoljava u tim složenim uslovima. Saobraćajna kultura se manifestuje u odnosima: - vozač prema vozaču; - vozač prema pješaku (posebno ranjivim učesnicima u saobraćaju – djeci, starcima, invalidima); - vozač prema biciklistima, motociklistima i zaprezi; - vozač prema životinjama; - vozač prema vozilu; - vozač prema putevima; - vozač prema samom sebi. Značajan segment saobraćajne kulture je pravovremeno, ciljano i jasno pokazivanje namjera drugim vozačima davanjem odgovarajućih svjetlosnih znakova i signala i postupanje u skladu sa saobraćajnim pravilima. Uvažavanje i upotreba dodatnog sporazumevanja, nasuprot krutom korišćenju prava u okviru saobraćajnih propisa. Dodatno sporazumijevanje je nadogradnja osnovnih propisa o bezbjednosti u saobraćaju i učvršćivanje saobraćajne kulture. Dodatno sporazumijevanje, među vozačima se vrši signalima (sirenom), verbalno (riječima) i neverbalno (pokretima ruke, pogledom, mimikom, pokretima glavom, osmijehom...). Riječ je, dakle, o defanzivnoj (neagresivnoj) komunikaciji i vožnji u kojoj pojedinac svoju vožnju prilagođava drugim vozačima (i učesnicima) u saobraćaju. Npr., propuštanje drugih vozača sa sporedne ulice i/ili iz „zagušene“ saobraćajne situacije na raskrsnici. Vozač koji ustupa drugim vozačima mogućnost prostora i/ili priključenja sa sporedne ulice, parkirališta ili kućnog dvorišta se ponaša racionalno što predstavlja neophodnu kulturu racionalnog razmišljanja i ponašanja.

Kultura ponašanja vozača podrazumijeva blagovremeno prestrojavanje i omogućavanje ulaska drugog vozila u povoljniju poziciju koja će olakšati pozicije drugih vozača i kada to nije obavezan. Kruto i bezobzirno korišćenje prednosti često usporava saobraćaj i uslovljava „zagušivanje“ saobraćaja. Saobraćajna kultura

podrazumijeva uvažavanje propisane brzine kretanja vozila koja isključuje prebrzu ali i sporiju vožnju na određenim putnim dionicama. Brža vožnja od dozvoljene ugrožava druge učesnike u saobraćaju, posebno u čestim preticanjima, ali i spora vožnja često uslovljava preticanja drugih. Česti manevri vozilima preticanjem, naglim ubrzavanjem ili iznenadnim usporavanjem – naglim kočenjem, popunjavanjem praznih prostora, izrazito ugrožavaju druge učesnike u saobraćaju. To su simptomi opšte i saobraćajne nekulture. (Tojagić, 2015.)

U ovom radu prvenstveno se polazi od pretpostavke 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. Takođe smatra se da se pravilnim pristupom (pravilnom edukacijom i svakodnevnim informisanjem) može bolje uticati na svijest čovjeka, kao i na povećanje saobraćajne kulture, nego putem permanentnog povećanja kazni i slično.

## **2. STALNA EDUKACIJA I RAZVIJANJE SVIJEŠTI O SAOBRAĆAJNOJ KULTURI**

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 procenat zauzimaju mladi vozači. Uvođenje novih disciplina i poboljšanje edukacije instruktora vožnje putem obaveznih seminara neophodno je kod rješavanja ovog problema.

Razvijati svijest ljudi o saobraćajnoj kulturi i humanom ponašanju u saobraćaju koje se odnosi na pomoć osobama s oštećenjem vida i sluha te na pomoć invalidnim osobama, djeci i starijim osobama. Dakle, disciplina je okvir u kojem funkcioniše saobraćaj. 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).

Za vrijeme osposobljavanja budući vozači stiču stručne kompetencije (znanja o saobraćaju, vještine upravljanja), ali i socijalne kompetencije (ponašanja i međusobne odnose među učesnicima u saobraćaju). Po samostalnom uključivanju u saobraćaj „nadograđuju sistem“ i discipliniraju se: (<http://novovrijeme.ba/disciplinirano-ponasanje-u-saobracaju/> , 03.08.2017.)

- razvijaju socijalne i emocionalne kompetencije, samokontrolu i upravljanje emocijama,
- postižu bolje razumijevanje normi, pravila i vrijednosti,
- usavršavaju interakciju s okruženjem,
- prilagođavaju se zahtjevima saobraćajnog sistema u cjelini,
- poštuju granice drugih i pravila koja koriste svima,
- prepoznaju i upoznaju svoje stvarne granice i mogućnosti,
- kontoliraju svoje ponašanje i emocije,
- odgovorniji su u odnosu prema drugim u saobraćaju, prema imovini, ali i prema sebi,
- stalno usavršavaju, razvijaju i održavaju kvalitetnije odnose.

Upadljivo je da mlade osobe, mladi vozači sa iskustvom za razvijanje brzine na putevima bez prepreka i iznenađenja, neoprezno, brzo i nasilno voze. Oni ispoljavaju nasilje i prema vozilu, putu i drugim učesnicima u saobraćaju. U nedostatku iskustva u vožnji u otežanim uslovima na nepreglednim krivudavim, klizavim i valovitim putevima mladi vozači često ugrožavaju svoje živote, često teže stradanju ili ginu, pri čemu ugrožavaju i druge učesnike u saobraćaju. Jednostavno, oni nemaju dovoljno iskustva i strpljenja za vožnju na putevima koji su nepovoljni za brze vožnje. Vozači, poslije položenog vozačkog ispita nastavljaju učiti i razvijati vještine i navike vožnje i permanentno polagati ispite saobraćajne kulture u odnosu na druge učesnike u saobraćaju. (Tojagić, 2015.)

### 3. ORGANIZACIONI INDIKATORI SAOBRAĆAJNE KULTURE

Dok su predloženi mnogi indikatori saobraćajne kulture, u istraživanju koje je sprovedeno u 2002. godini (Wiegmann et al, 2002.) identifikovani su četiri bitna elementa ili organizaciona indikatora saobraćajne kulture. Kao što je prikazano na slici 1., ovo uključuje organizacijsku posvećenost, uključivanje operativnog osoblja u aktivnosti vezane za sigurnost, opšti (formalni) bezbjednosni sistem i neformalni bezbjednosni sistem. (Wiegmann;Thaden, 2007.)



Slika 1. Organizacioni indikatori saobraćajne kulture

Organizaciona posvećenost sigurnosti odnosi se na stepen do kojeg viši menadžment organizacije daje prioritet bezbjednosti u odlučivanju i dodjeljivanju adekvatnih sredstava za bezbjednost. Konkretno, posvećenost organizacije bezbjednosti odražava se u tri glavne komponente, uključujući sigurnosne vrijednosti (stavovi i vrijednosti izražene od strane višeg rukovodstva u pogledu bezbjednosti), osnove sigurnosti (usaglašenost sa regulisanim aspektima sigurnosti, kao što su uslovi za obuku, priručnici i procedure) i održavanje opreme, odnosno ići iznad usklađenosti (prioritet koji se daje bezbjednosti u dodjeljivanju resursa kompanije iako to možda neće biti zahtijevano propisima).

Operativni kadar (osoblje). Ovaj faktor se odnosi na stepen do kog su oni direktno uključeni u nadzor nad bezbjednosnim ponašanjem zaposlenih, odnosno posvećeni sigurnosti i ojačanju sigurnosne vrijednosti podržane gornjim upravljanjem. Ovo uključuje stručnjake, odnosno njihovo učešće i zabrinutost za sigurnost od strane supervizorskog i „srednjeg“ menadžmenta u organizaciji.

Formalni (opšti) sigurnosni sistem sigurnosti odnosi se na procese izvještavanja opasnosti po bezbjednost na radu. Takvi formalni sistemi uključuju sistem izvještavanja, odgovor i povratne informacije i bezbjednosno osoblje.

Za razliku od formalnog bezbjednosnog sistema, neformalni bezbjednosni sistem odnosi se na nepisana pravila koja se odnose na bezbjedno ponašanje uključujući nagrade i kazne, bezbjedne i nebezbjedne radnje i način na koji se one pokreću. (Wiegmann;Thaden, 2007.)

#### **4. VAŽNOST SAOBRAĆAJNE KULTURE**

Kultura je jedan od najznačajnijih faktora socijalizacije ličnosti i internalizacije određenih vrijednosti, jedno od najbitnijih socijalnih obilježja koje značajno, u procesu nastajanja i odrastanja, utiče na psihosocijalni profil ličnosti određene kulture. Kultura je osnova svih drugih socijalnih obilježja – socijalnih stavova, shvatanja i interesa, predrasuda, javnog mjerenja... mentaliteta određenog kolektiviteta.

Kultura i mentalitet imaju niz različitih obilježja, niz različitih refleksija na ljudske interakcije, komunikacije, stilove življenja i skript ponašanja koji su različitim nivoima usklađeni i/ili neusklađeni sa opštim i specifičnim društvenim normama, sistemom vrijednosti, interesima, potrebama, aspiracijama, težnjama i dr. koje mogu uzrokovati vrijednosti, interesima, potrebama, aspiracijama, težnjama i dr. koje mogu uzrokovati konflikte, sukobe, ugrožavanje ljudskih prava i sloboda, materijalnih dobara i egzistencije. (Milić, 2005)

Čovjekova istorija je i istorija njegove kulture. Razvoj kulture u mnogo, posebno i u proizvodnim snagama, iako materijalni i kulturni napredak nisu uvijek u istom razmjeru niti se vremenski poklapaju. Svakom društvenom sistemu odgovara i odgovarajuća kultura. To znači da i u saobraćaju postoji nesklad između materijalne i duhovne kulture. Materijalnu kulturu, nivo tehničkih dostignuća u saobraćaju u kojima dominira brzina i snaga vozila i izrazito složene situacije na putu, ne prati adekvatna saobraćajna kultura – posebno njene značajne komponente, znanje, vještine, navike i etika.

Značajan segment saobraćajne kulture je pravovremeno, ciljano i jasno pokazivanje namjera drugim vozačima davanjem odgovarajućih svjetlosnih znakova i signala i postupanje u skladu sa saobraćajnim pravilima. Uvažavanje i upotreba dodatnog sporazumevanja, nasuprot krutom korišćenju prava u okviru saobraćajnih propisa. Dodatno sporazumevanje je nadogradnja osnovnih propisa o bezbjednosti u saobraćaju i učvršćivanje saobraćajne kulture. Praksa pokazuje da u saobraćaju više stradaju starije osobe i djeca koji predstavljaju ranjiviji dio učesnika u saobraćaju. Analize uzroka nezgode pokazuju da pješaci često nekontrolisano prelaze ulice, često se ponašaju nepredvidivo, što obavezuje vozače da uvijek očekuju iznenadne nekontrolisane postupke pješaka. Starije osobe su često zamišljene, dekoncentrisane, a djeca sklona igri, neoprezu, trčanju za loptom, nekontrolisanom kretanju biciklom ili mopedima (stariji uzrasti – maloljetnici). Imajući u vidu nepredvidivo ponašanje ranjivih učesnika u saobraćaju, posebno djece i maloljetnika, vozači treba da voze tako da se mogu zaustaviti pred svakom preprekom. (Tojagić, 2015.)

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. Kretanjem lijevom stranom pješak je u objektivnoj poziciji da prati kretanje vozila i da uoči eventualnu opasnost i efikasno reaguje.

U toj poziciji (krećući se lijevom stranom) pješak i vozač su u međusobnoj interakciji i razmjeni informacija i poruka (posmatranjem, signalizacijom, neverbalnom i/ili verbalnom komunikacijom).

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. Međutim, do sad je bilo nekoliko pokušaja da se razmotre razne definicije saobraćajne kulture koje su predložene u dosadašnjoj literaturi. Shodno tome, iako koncept saobraćajne kulture nastavlja da privlači više pažnje, postojeći empirijski napori na proučavanju saobraćajne kulture i njenog ishoda ostali su nesistematični. (Wiegmann et al, 2002.)

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 kulture 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.

## 5. ZAKLJUČAK

Kulturan vozač svakako zna da se nezgode događaju i na najkvalitetnijim putevima. Statistike saobraćajnih nezgoda upozoravaju na povećanu nesigurnost saobraćaja i na auto – putevima. Ti putevi građeni su za velike brzine. Vozači takvu mogućnost rado prihvataju. Nakon relativno kratkog vremena kretanja auto–putem vozač, zbog kvalitetno boljih elemenata puta i zbog smanjene psihofizičke aktivnosti, ne očekuje realnu opasnost, pa su za takve puteve karakteristični lančani sudari s mnogo učesnika sa teškim posljedicama. Zbog toga je održavanje odstojanja u skladu sa brzinom vožnje obaveza i neminovnost za bezbjednu vožnju. Odnos vozača prema vozilu je značajan pokazatelj opšte, tehničke i saobraćajne kulture.

Potrebu za afirmacijom saobraćajne kulture u našem društvu na prethodno izrečen način kroz preventivni i 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. Svakako su jedne od najštetnijih posljedica saobraćaja saobraćajne nezgode, koje, osim što ogromnim troškovima opterećuju svako društvo, imaju za posljedicu i veliki broj stradalih lica. Brojna istraživanja potvrđuju da je čovjek kao učesnik u saobraćaju, pored ostalih faktora presudan za efikasnost i bezbjednost saobraćaja, ne samo kao vozač ili neki drugi učesnik u saobraćaj, već i kao strateg za vaspitanje učesnika u saobraćaju. Čovjek je akter brojnih različitih saobraćajnih situacija u kojima učestvuje sa svim svojim obilježjima i kapacitetima, projektujući sebe u okvire saobraćajne kulture, sa individualnim karakteristikama koje se odnose na opšta i posebna znanja, lična shvatanja i stavove. Saobraćajne sisteme pored čovjeka i saobraćajnog sredstva, čine saobraćajni putevi sa svojim specifičnim signalizacijama i složenim saobraćajnim situacijama i ostalim učesnicima u saobraćaju, što sve zajedno čini rizičnu sredinu u kojoj dominira brzina ali i druge ne/predviđene opasnosti koje se mijenjaju brzo, te se njihov ishod ne može tačno predvidjeti. Za efikasno i bezbjedno ponašanje u saobraćaju neophodan je čitav niz optimalnih osobina ličnosti od kojih zavisi kako će čovjek primiti informacije i poruke, na koji način će ih doživjeti i procijeniti, kakvu će odluku donijeti i na koji način će reagovati, efikasno ili neefikasno, od čega će zavisiti ishod brojnih saobraćajnih situacija. Saobraćajna kultura mora postati dio strategije praćenja efikasnosti čitavog saobraćajnog sistema ali i preduzetih mjera u cilju posticanja višeg nivoa bezbjednosti ljudi i materijalnih dobara.

Ono što je od krucijalnog značaja kod saobraćajne kulture odnosi se na pitanje edukacije, vaspitanja i osposobljavanja svih učesnika za efikasno učešće u saobraćaju. Jedan od osnovnih uslova koji vodi ka osposobljavanju ljudi za učešće u saobraćaju je poznavanje njihove psihologije, drugih psiholoških

fenomena i mehanizama ponašanja čovjeka u saobraćajnom okruženju. Ma koliko se na prvi pogled činilo ovaj proces 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 oblasti bezbjednosti saobraćaja kao i u svim drugim oblastima i granama saobraćaja. Svrha ovog pregleda bila je da se sumiraju i integriraju brojni izveštaji i studije koje su sprovedene kako bi se definisala i procenila saobraćajna kultura. Rezultati pregleda pokazali su da su većina dokumentovanih napora da se definiše i proceni saobraćajna kultura u ovoj oblasti. Pored toga, postoji značajno neslaganje među stručnjacima, kako unutar tako i šire ove oblasti, o tome kako treba definisati saobraćajnu kulturu. Obezbijedena je diskusija o ključnim indikatorima kulture sigurnosti organizacije i različitim metodama koje se obično koriste za procjenu ovih faktora. Predstavljen je i pregled pitanja koja se moraju uzeti u obzir prilikom implementacije programa procjene bezbjednosti. 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 istraživanja 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.

## 6. LITERATURA

Milić, A. (2005) Agresivnost u saobraćaju, Zbornik radova, Naučno- stručni skup „Saobraćaj za novi milenijum“, Teslić, Centar za motorna vozila, Banja Luka

Tojagić, M. (2015) Bezbednost drumskog saobraćaja, Evropski Univerzitet Brčko Distrikta

Wiegmann, D. A., H. Zhang, T. L. von Thaden, G. Sharma, and A. A. Mitchell. (2002) *A Synthesis of Safety Culture and Safety Climate Research* University of Illinois Aviation Research Lab Technical Report ARL-02-03/FAA-02-2.

Wiegmann D.A. and T.L. von Thaden (2007) A review of safety culture theory and its potential application to traffic safety University of Illinois Aviation Research Lab Technical Report

<http://novovrijeme.ba/disciplinirano-ponasanje-u-saobracaju/>

<http://saobracajnakultura.com/pojam-saobracajne-kulture/>