

САОБРАЋАЈНИ ФАКУЛТЕТ УНИВЕРЗИТЕТА У БЕОГРАДУ

Прийемено: 04 МАЈ 2018			
Бр. јез.	Број	Прилог	Вредност
	239/9		

**УНИВЕРЗИТЕТ У БЕОГРАДУ
САОБРАЋАЈНИ ФАКУЛТЕТ
НАСТАВНО-НАУЧНОМ ВЕЋУ**

Предмет: Реферат о урађеној докторској дисертацији кандидата Милана Тешића, мастер инж. саобраћаја

Одлуком Наставно-научног већа Универзитета у Београду, Саобраћајног факултета бр. 239/8 од 23.04.2018. године, именовани смо за чланове Комисије за преглед, оцену и одбрану докторске дисертације кандидата Милана Тешића под насловом:

**ОЦЕЊИВАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ОСНОВУ
КОМПОЗИТНОГ ИНДЕКСА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА**

Назив теме на енглеском језику:

**ROAD SAFETY ASSESSMENT BASED ON A ROAD SAFETY
PERFORMANCE INDEX**

После прегледа достављене дисертације и других пратећих материјала и разговора са кандидатом, Комисија је сачинила следећи

РЕФЕРАТ

1. УВОД

1.1. Хронологија одобравања и израде дисертације

На основу предатих захтева кандидата Милана Тешића, маст. инж. саобраћаја и донетих одлука Универзитета у Београду, Саобраћајног факултета, хронологија одобравања и израде дисертације је следећа:

- 31.10.2012. Кандидат Милан Тешић, маст. инж. саобраћаја је уписао докторске академске студије на Универзитету у Београду – Саобраћајном факултету;
- 05.11.2014. Кандидат Милан Тешић, маст. инж. саобраћаја поднео је пријаву теме докторске дисертације Наставно-научном већу Саобраћајног факултета, уз захтев да се спроведе поступак за оцену подобности кандидата и предложене теме и за ментора предложио др Крсту Липовца, редовног професора Универзитета у Београду – Саобраћајног факултета;
- 13.10.2015. На седници Наставно-научног већа Саобраћајног факултета донета је одлука (одлука бр. 901/3 од 22.10.2015) о формирању Комисије за оцену подобности кандидата и теме за израду докторске дисертације;
- 18.11.2015. Комисија за оцену подобности кандидата и теме за израду докторске дисертације поднела је позитиван извештај Наставно-научном већу Саобраћајног факултета о одбрани предлога истраживања у оквиру пријаве докторске дисертације (извештај бр. 901/4);
- 8.12.2015. На седници Наставно-научног већа Саобраћајног факултета донета је одлука (одлука бр. 901/6 од 11.12.2015.) о прихватању позитивне оцене Комисије за оцену подобности кандидата и теме и о предлогу да за ментора буде именован др Крсто Липовац, редовни професор Универзитета у Београду – Саобраћајног факултета;
- 21.12.2015. На седници Већа научних области техничких наука Универзитета у Београду донета је одлука (одлука бр. 61206-5686/2-15) којом се даје сагласност на предлог теме докторске дисертације кандидата Милана Тешића, маст. инж. саобраћаја;

- 13.03.2018. На седници Наставно-научног већа Саобраћајног факултета донета је одлука (одлука бр. 239/2 од 13.03.2018.) о прихватању позитивне оцене Комисије за оцену подобности кандидата и теме и о предлогу да за ментора буде именован др Крсто Липовац, редовни професор Универзитета у Београду – Саобраћајног факултета и ставља се ван снаге одлука Наставно-научног већа Саобраћајног факултета број: 901/6 од дана 11.12.2015. године;
- 26.03.2018. На седници Већа научних области техничких наука Универзитета у Београду донета је одлука (одлука бр. 61206-1283/2-18) којом се даје сагласност на предлог теме докторске дисертације кандидата Милана Тешића, маг. инж. саобраћаја и ставља се ван снаге одлука Већа научних области техничких наука број: 61206-5686/2-15 од дана 21.12.2015. године;
- 10.04.2018. Кандидат Милан Тешић маг. инж. саобраћаја поднео је неукоричени примерак завршене докторске дисертације уз захтев Наставно-научном већу Саобраћајног факултета за почетак поступка за оцену и одбрану докторске дисертације;
- 17.04.2018. На седници Наставно-научног већа Саобраћајног факултета донета је одлука (одлука бр. 239/8 од 23.04.2018.) о формирању Комисије за преглед, оцену и одбрану докторске дисертације кандидата Милан Тешића, маг. инж. саобраћаја.

1.2. Научна област дисертације

Докторска дисертација под називом „**ОЦЕЊИВАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ОСНОВУ КОМПОЗИТНОГ ИНДЕКСА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА**“ (Назив теме на енглеском језику гласи: **ROAD SAFETY ASSESSMENT BASED ON A ROAD SAFETY PERFORMANCE INDEX**) припада научној области „Безбедност саобраћаја“ и ужој научној области „Превентива и безбедност у саобраћају“ за коју је матичан Универзитет у Београду – Саобраћајни факултет.

Ментор, др Крсто Липовац, дипл. инж. саобраћаја, редовни професор Универзитета у Београду – Саобраћајног факултета, бави се научно истраживачким радом из области безбедност саобраћаја – превентива и безбедност у саобраћају. У досадашњем раду, др Крсто Липовац објавио је као аутор или коаутор 19 публикација у виду уџбеника, збирки задатака и приручника. Аутор је, или коаутор више од 120 радова, од којих је 22 на СЦИ листи. Учествовао је у изради више од 30 пројеката и студија, од којих на 20 као руководиоца. Према извору Research Gate, радови др Крсте Липовца, од 2011. године су наведени 212 пута, h-индекс износи 6. Research Gate Score др Крсте Липовца, износи 18,45.

1.3. Биографски подаци о кандидату

Милан Тешић је рођен 21. јуна 1987. године у Брчком, Република Српска, Босна и Херцеговина. Основно и средње образовање је стекао у Шамцу. На Саобраћајном факултету Универзитета у Источном Сарајеву дипломирао је 2010. године са просечном оценом 9.34 као најбољи студент на смеру друмски и градски саобраћај.

Постдипломске- мастер студије уписао је 2011. године на Департману за саобраћај и транспорт, Факултета техничких наука Универзитета у Новом Саду. 2012. године је дипломирао са просечном оценом 9.57.

Докторске студије уписује 2012. године на Саобраћајном факултету Универзитета у Београду. Испите предвиђене наставним планом и програмом је положио са просечном оценом 9.91.

У јуну 2014. године почиње са радом у Агенцији за безбједност саобраћаја Републике Српске, на пословима планирања и спровођења превентивних кампања на унапређењу безбедности саобраћаја. У септембру 2017. године именован је за руководиоца Сектора за

возаче, путеве и возила и тренутно је представник ове организације у Европском савету за безбедност саобраћаја.

У досадашњем раду, Милан Тешић је био аутор или коаутор преко 60 научних и стручних радова од којих су 4 на СЦИ листи и неколико приручника за јачање капацитета безбедности саобраћаја. Учествовао је као члан пројектног тима у неколико међународних и националних пројеката. Такође, учествовао је у неколико међународних обука из области дизајна пута са аспекта безбедности саобраћаја, ревизије и провере безбедности саобраћаја.

2. ОПИС ДИСЕРТАЦИЈЕ

2.1. Садржај дисертације

Докторска дисертација кандидата Милана Тешића написана је у складу са „Упутством за обликовање докторске дисертације“ усвојеног од стране Сената Универзитета у Београду, у оквиру „Упутства за формирање репозиторијума докторских дисертација“. Дисертација је написана ћиричним писмом на српском језику и латиничним писмом на енглеском језику, једнострано, укупног обима од 237 страна са 22 табеле и 22 слике. На почетку дисертације дат је резиме на енглеском и српском језику са кључним речима, а затим садржај, листа табела, слика и коришћених скраћеница. Докторска дисертација састоји се од седам поглавља, датих на 180 страна, под следећим називима:

1. Увод
2. Праћење стања безбедности саобраћаја
3. Преглед релевантне литературе
4. Поређење територија на међународном нивоу
5. Поређење територија на националном нивоу
6. Дискусија
7. Закључна разматрања и правци даљег истраживања

У наставку је приказан списак литературе који садржи 111 библиографских јединица које су коришћене у изради и наведене у дисертацији. На крају је дата биографија аутора и потписане изјаве о ауторству, истоветности штампане и електронске верзије докторског рада и о коришћењу докторског рада.

Према структури рада, примењеним научним методама и постигнутим резултатима, дисертација у потпуности задовољава критеријуме и стандарде предвиђене за овакву врсту научног рада, док по свом облику и садржају, поднети рад задовољава све стандарде прописане за израду докторску дисертацију Универзитета у Београду.

2.2. Кратак приказ појединачних поглавља

У **Поглављу бр. 1.** представљени су основни и изведени појмови који су коришћени у овој докторској дисертацији. Детаљно је образложен мотив за избор теме, полазне хипотезе, ужи и шири предмет и циљ истраживања. На крају су дата ограничења при истраживању тј. поређењу територија на међународном и националном нивоу и правци будућих истраживања.

Поглавље бр. 2. даје приказ бројних светских искустава у области праћења стања безбедности саобраћаја. Акценат је усмерен на четири сегмента праћења стања безбедности саобраћаја (наводећи од доле према горе) и то: 1) понашање и ставови учесника у саобраћају; 2) индикатори безбедности саобраћаја; 3) саобраћајне незгоде и 4) последице саобраћајних незгода.

У **Поглављу бр. 3.** дат је литерарни преглед у складу са PRISMA-P (Preferred Reporting Items for Systematic review and Meta-Analysis Protocols) 2015 протоколу за преглед литературе и мета анализу. Анализирана литература је систематизована и дати су одговори на кључна питања:

- Који типови индикатора безбедности саобраћаја (скр. ИБС) се најчешће користе за прорачун композитног индекса безбедности саобраћаја (скр. КИБС)?
- Који кључни индикатори безбедности саобраћаја се најчешће користе за прорачун КИБС?
- Која метода за доделу тежинских коефицијената се најчешће користи за креирање КИБС и како утиче на његову вредност?
- Која метода агрегације података се најчешће користи за креирање КИБС?
- Који дизајн КИБС веродостојно и поуздано представља стање безбедности саобраћаја на територији?

Одговори на постављена питања у овом поглављу су дали смернице за развој методологије за прорачун композитног индекса безбедности саобраћаја са ограниченим бројем индикатора (скр. КИБС_{оргⁿ}) и анализе добијених резултата.

Поглавље бр. 4. бави се поређењем територија- земаља на међународном нивоу. У њему су дате информације о простору (21 земља) које су биле предмет истраживања, периоду којима припадају доступни подаци о индикаторима безбедности саобраћаја и коришћеном софтверу за метод оптимизације избора индикатора (генерисања комбинација индикатора) безбедности саобраћаја. У овом поглављу представљени су резултати примењене методологије на одабране земље. Развој система комбинација, метод оптимизације и прорачун КИБС_{оргⁿ} вршен је помоћу програма IBM CPLEX а према унапред исписаном алгоритму. Корелациона анализа између променљивих је спроведена помоћу програма IBM SPSS v.20, док су све остале анализе вршене у MS Excel-у.

Поред територијалне, постоји друга, важнија разлика у подацима који су анализирани кроз докторску дисертацију. Подаци за међународни нивоу представљају тренутни пресек стања (енг. „snapshot“ или „footprint“) у погледу одабраних шест индикатора безбедности саобраћаја и припадају периоду од 2002. до 2008. године. Осам индикатора безбедности саобраћаја који су одабрани и анализирани за национални ниво (полицијске управе у Србији) припадају периоду од 2014. до 2016. године и резултат су периодичног система мерења (временска серија мерења или енг. times series), што обезбеђује примену корелационе анализе за избор најутицајнијих индикатора по полицијским управама у Србији, што је наглашено у **Поглављу бр. 5.**

Даље, у овом поглављу детаљно је представљен начин избора ИБС који требају ући у прорачун композитног индекса на националном нивоу, односно на подручју Србије. Национални ниво обухвата свих 27 полицијских управа у Србији. Индикатори су бирани на основу јачине корелационе везе са коначним излазима безбедности саобраћаја и то: 1) Јавни ризик на основу пондерисаног броја настрадалих лица; 2) Саобраћајни ризик на основу пондерисаног броја настрадалих лица; 3) Јавни ризик на основу повређених лица и 4) Саобраћајни ризик на основу повређених лица. Кроз анализираних три године тј. од почетка мерења ИБС на територије Србије, подаци су мерени на полугодишњем нивоу тако да су за анализу коришћени подаци за шест временских пресека (пролеће 2014. год.; јесен 2014. год.; пролеће 2015. год.; ...; јесен 2016. год.).

Дискусија резултата у оквиру **Поглавља бр. 6.** усмерена је на два аспекта: 1) Поређење и рангирање територија на међународном и националном нивоу и 2) Идентификација ИБС који највише учествују у вредности композитног индекса и приоритетних фаза за праћење индикатора на међународном и националном нивоу. Даље, представљени су научни доприноси ове докторске дисертације са освртом на примену резултата у систему управљања безбедности саобраћаја на међународном и националном нивоу, а у условима оскудности и недоступности података о индикаторима безбедности саобраћаја.

Закључци и правци даљег истраживања су представљени у **Поглављу бр. 7**. У њему су сумирани најзначајнији резултати рада, представљена су ограничења овог истраживања и дате су препоруке за будућа истраживања.

3. ОЦЕНА ДИСЕРТАЦИЈЕ

3.1. Савременост и оригиналност

Анализирајући актуелну и релевантну литературу, уочава се огроман напор аутора широм света да дефинишу методологију за прорачун композитног индекса безбедности саобраћаја на некој територији. Питање које још није у потпуности решено, односи се на избор индикатора за прорачун композитног индекса. КИБС добијен на основу шире листе индикатора безбедности саобраћаја омогућава доносиоцима одлука прецизније дефинисање благовремених мера за унапређење. Међутим, тешко је обезбедити квалитетне базе података које обухватају упоредиве ИБС, јер је мали број истих индикатора доступан за већи број територија. Практично, јавља се потреба за прорачуном КИБС_{огрⁿ} који обезбеђује довољно квалитетно поређење што више територија.

Предложена методологија обезбеђује дефинисање најугицајнијих индикатора и фаза праћења ИБС на међународном и националном нивоу, што доприноси стандардизацији индикатора и процедурама прикупљања података. Овако дефинисан мањи сет најзначајнијих индикатора може послужити за једноставно поређење стања безбедности саобраћаја на територији и процени ефеката предузетих мера. Такође, овај приступ прорачуна КИБС је примењив у случајевима када се анализира шири сет индикатора што обезбеђује прецизнију идентификацију кључних проблема и поузданије поређење територија.

Оригиналност докторске дисертације се огледа у развоју оригиналне, научно признате и прикладне методологије за прорачун композитног индекса безбедности саобраћаја са ограниченим бројем индикатора који се може користити за веродостојно поређење територија на међународном и националном нивоу, чије је функционисање испитано у спроведеним истраживањима, а резултати верификовани у међународним часописима.

3.2. Осврт на референтну и коришћену литературу

Списак литературе садржи 111 библиографских јединица које су коришћене у изради и наведене у дисертацији. Литература је релевантна за предмет и циљеве истраживања. Коришћена литература највећим делом обухвата радове из међународних научних часописа, извештаја међународних организација, а такође анализиран је и одређен број радова објављених у зборницима радова са међународних и националних научних скупова из области безбедности саобраћаја.

Кандидат је у дисертацији правилно реферисао бројне научно-стручне радове и тиме показао резултате бројних савремених истраживања присутних у референтној литератури из предметне области.

3.3. Опис и адекватност примењених научних метода

У циљу достизања нових резултата, као и провере полазне хипотезе у истраживању су коришћене методе које се најчешће користе у истраживањима у безбедности саобраћаја, опште логичке методе, методе за доделу тежинских коефицијената, метода за агрегацију показатеља и методе статистичке анализе.

Методе које се најчешће користе у безбедности саобраћаја односе се на: статистички метод и метод компарације. Од општих логичких метода коришћене су: анализа, синтеза, индукција и дедукција. Као метод за доделу тежинских коефицијената кориштена је Анализа обавијања података (Data envelopment analysis, DEA), а за агрегацију показатеља у једну вредност (индекс) кориштене су метод пондерисања оператора по утврђеном редоследу (енг. ordered

weighted averaging (OWA)) и линеарна агрегација. Од метода које испитују статистичку везу кориштена је једнострука линеарна колреција.

Примењене методе у потпуности су одговарале дефинисаном предмету и циљу истраживања, што потврђује њихову адекватност.

3.4. Применљивост остварених резултата

Због мултидисциплинарног карактера безбедности саобраћаја доносиоци одлука требају узети у обзир бројне утицајне факторе приликом доношења одлука. Широки спектар утицајних фактора се може смањити применом КИБС, који се све више користи у поређењу територија на међународном нивоу. Различите комбинације ИБС дају различите вредности композитног индекса што утиче на прецизност и поузданост поређења територија.

Идентификација најзначајнијих и најутицајнијих ИБС пружа могућност прецизног поређења територија, уочавања слабих тачака система безбедности саобраћаја, дефинисање благовремених мера за унапређење постојећег стања те препознавање ефикасних и неефикасних мера. Неусаглашеност методологија за прорачун (креирање) КИБС доводи до различитости приликом избора индикатора и метода за прорачун КИБС. Из тог разлога, истраживање у овој докторској дисертацији је фокусирано на избор "најзначајнијих индикатора безбедности саобраћаја" који улазе у процес израчунавања $KIBS_{орг}^n$ у условима недоступности или оскудности података.

Прорачун композитног индекса безбедности саобраћаја на основу што већег броја индикатора безбедности саобраћаја није нимало једноставан, јер нису доступни подаци о индикаторима у међународним и националним базама и зато што се њихове дефиниције значајно разликују. Компромис између потребе (што више индикатора) и стварног стања (доступности само одређеног броја индикатора за одређене територије) јесте идентификација сета најзначајнијих индикатора безбедности саобраћаја. Овај сет индикатора имају највећи утицај на КИБС и има највећу корелативну везу са коначним рангом територија ранжираних на основу вредности КИБС добијеног на основу свих анализираних индикатора. На тај начин се делимично превазилази проблем доступности података тако што се смањује број индикатора који улазе у композитни индекс. Због ограничене доступности података о истим индикаторима за што већи број територија у одређеном периоду, број укључених индикатора може да варира. Композитни индекс добијен на основу ширег сета индикатора обезбеђује прецизнију идентификацију кључних проблема и успешних мера за унапређење безбедности саобраћаја на територији. Ипак, $KIBS_{орг}^n$ (добијен на основу ужег сета индикатора) представља довољан и ефикасан начин за праћење и разумевање проблема безбедности саобраћаја те подстиче развој одрживог система периодичног мерења индикатора код ниже ранжираних територија. Оптималним избором индикатора могуће је на једноставнији начин пратити стање безбедности саобраћаја те поредити што већи број територија. Развијена оригинална, научно призната и прикладна методологија за прорачун композитног индекса безбедности саобраћаја са ограниченим бројем индикатора може се користити за веродостојно поређење територија (земље, региони, локалне заједнице, полицијске управе и сл.) и идентификовање најзначајнијих индикатора безбедности саобраћаја овим територијама. На овај начин омогућено је поређење већег броја територија јер се смањују напори за прикупљање и праћење индикатора, што индиректно утиче на развој и успостављање периодичног и одрживог система праћења индикатора безбедности саобраћаја у анализираним територијама.

Кориштена методологија за прорачун $KIBS_{орг}^n$ је универзална, отвореног карактера и омогућава проширење података за анализу у три правца: 1) просторни: могуће је укључити већи број земаља, региона и сл. (територија) тако што би се додали одговарајући подаци; 2) временски: могуће је обухватити више година (временских пресека) и 3) квантитативни: укључити већи број, односно другачије индикаторе. Имајући наведено у виду, овај концепт

је значајан за развој КИБС. На овај начин се јача веродостојност, прихватљивост и будући развој композитног индекса безбедности саобраћаја са ограниченим бројем индикатора за анализирани сет података.

3.5. Оцена достигнутих способности кандидата за самостални научни рад

На основу вишегодишњег рада са кандидатом, анализе садржаја докторске дисертације и верификованих резултата истраживања који су објављени у међународним часописима и саопштени на међународним и националним скуповима, Комисија сматра да је кандидат несумњиво показао своју способност за самостални научни рад. Кандидат је у претходном периоду присуствовао стручним и научним скуповима из области безбедности саобраћаја, а на највећем броју њих, појављивао се као аутор или коаутор запажених радова који су проистекли из научног и истраживачког рада кандидата.

4. ОСТВАРЕНИ НАУЧНИ ДОПРИНОС

4.1. Приказ остварених научних доприноса

На основу прегледа докторске дисертације кандидата Милана Тешића, маг. инж. саобраћаја, Комисија сматра да су остварени следећи оригинални научни доприноси:

- Развој оригиналне, научно признате и прикладне методологије за прорачун композитног индекса безбедности саобраћаја са ограниченим бројем индикатора који се може користити за веродостојно поређење територија на међународном и националном нивоу;
- Избор најзначајнијих и релевантних индикатора безбедности саобраћаја (у оквиру вредности композитног индекса безбедности саобраћаја) за конкретан временски пресек или конкретан период;
- Стандардизација индикатора безбедности саобраћаја (односно идентификација листе заједничких кључних индикатора) која обезбеђује једноставно поређење у условима ограничене доступности података за што већи број територија, у одређеном временском периоду, односно за већи број временских пресека и
- Дефинисање фаза у процесу системског увођења и праћења индикатора безбедности саобраћаја на конкретним територијама.

4.2. Критичка анализа резултата истраживања

Резултати постигнути у докторској дисертацији, базирани на примени развијене оригиналне, научно признате и прикладне методологије за прорачун композитног индекса безбедности саобраћаја са ограниченим бројем индикатора који се може користити за веродостојно поређење територија на међународном и националном нивоу, указују на чињеницу да је постигнут значајан допринос у унапређењу научних знања из разматране области у односу на досадашње публиковане резултате. Наиме, може се констатовати да предложени метод за прорачун композитног индекса безбедности саобраћаја са ограниченим бројем индикатора у односу на прегледану литературу, даје боље и квалитетније резултате. Овде се пре свега мисли на врло јаку корелативну везу између вредности КИБС и $KIBS_{орг}^n$ као и на јачину корелативне зависности између ранга територија на основу вредности КИБС и ранга територија на основу вредности $KIBS_{орг}^n$, који сами по себи најбоље осликавају квалитет спроведеног истраживања и добијених резултата.

Предложена методологија за идентификацију најзначајнијих индикатора безбедности саобраћаја обезбеђује стандардизацију листе индикатора на међународном и националном нивоу, а самим тим дефиниција и начина прикупљања индикатора (као што се препоручују кроз литературу), што у великој мери доприноси поређењу, праћењу и мерењу ефикасности предузетих једноставних и квалитетних мера за унапређење постојећег стања безбедности саобраћаја.

Узимајући у обзир полазне претпоставке, постављене циљеве и предмет истраживања, Комисија сматра да резултати остварени у докторској дисертацији дају одговоре на питања постављена током истраживања и да представљају оригиналан и савремен приступ. Овакав научни приступ истраживања у области безбедности саобраћаја даје брже, јефтиније, свеобухватне и једнако поуздане резултате приликом поређења територија, дефинисања фаза праћења и стандардизације индикатора, што и јесте једна од препорука дата кроз релевантну литературу.

4.3. Верификација научних доприноса

Верификација научних доприноса остварених у оквиру ове докторске дисертације реализована је објављивањем резултата истраживања у међународним часописима и саопштавањем резултата истраживања на међународним и националним скуповима.

Верификација научних доприноса дисертације остварена је објављивањем следећих радова:

Категорија М21:

1. **Tešić, M.**, Hermans, E., Lipovac, K. and Pešić, D. (2018). Identifying the most significant indicators in the road safety performance indicators. Accident Analysis and Prevention, 113C, 263-278, (IF2017=2.685), <https://doi.org/10.1016/j.aap.2018.02.003>
2. Lipovac, K., **Tešić, M.**, Marić, B., and Đerić, M. (2015). Self-reported and observed seat belt use—A case study: Bosnia and Herzegovina. Accident Analysis and Prevention, 84, 74-82, (IF2016=2.685), <https://doi.org/10.1016/j.aap.2015.08.010>

Категорија М22:

3. Lipovac, K., Đerić, M., **Tešić, M.**, Andrić, Z., and Marić, B. (2017). Mobile phone use while driving-literary review. Transportation research part F: Traffic psychology and behaviour, 47, 132-142, <https://doi.org/10.1016/j.trf.2017.04.015>

Категорија М33:

4. **Tešić, M.**, Lipovac, K., Nikolić, N. and Ross, A. (2018). Road safety sustainable development goals, targets and indicators. XII International Conference – “Road Safety in Local Communities”, Kopaonik, Serbia, April 18-21, 2018 (In press).
5. Lipovac, K. Marić, B. and **Tešić, M.** (2018). Establishment of the methodology of measurement, monitoring and reporting on safety performance indicators in the Republic of Srpska. XII International Conference – “Road Safety in Local Communities”, Kopaonik, Serbia, April 18-21, 2018 (In press).
6. Vujanić, M., **Tešić, M.**, Marić, B. and Đerić, M. (2014). Measurement road safety performance indicators (SPI's) in fuction of making road infrastructure rehabilitation projects. International Conference Transport Safety Performance Indicators Serbia, Belgrade, Hotel M, March 6, 2014.
7. Lipovac, K., Pešić, D. and **Tešić, M.** (2013). Safety performance indicators in the function of measurement the traffic police performance. VIII International Conference „Road Safety in Local Communities“. Valjevo, 18-20, april, 2013.
8. Lipovac, K., Vujanić, M. and **Tešić, M.** (2012). Proposed road safety indicators in the local community with the metod of aplication. VII International Conference „Road Safety in Local Communities“ Donji Milanovac, 19-21, april, 2012.

5. ЗАКЉУЧАК И ПРЕДЛОГ

Анализирајући докторску дисертацију, научне доприносе, значај и резултате истраживања, развијени метод и његову примењивост, Комисија сматра да докторска дисертација кандидата Милана Тешића, маг. инж. саобраћаја, задовољава све критеријуме, стандарде и услове предвиђене Статутом Универзитета у Београду и Статутом Саобраћајног факултета. Комисија сматра да је докторска дисертација кандидата Милана Тешића, маг. инж. саобраћаја, оригиналан, савремен и значајан научни рад у ужој научној области „Превентива и безбедност у саобраћају“, и представља у пракси примењив научни допринос.

Комисија сматра да је кандидат Милан Тешић, маг. инж. саобраћаја, кроз израду докторске дисертације и објављивањем радова у међународним часописима показао способност за самосталан научно-истраживачки рад.

Комисија предлаже Наставно-научном већу Универзитета у Београду Саобраћајног факултета да поднету докторску дисертацију под називом „**ОЦЕЊИВАЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА НА ОСНОВУ КОМПОЗИТНОГ ИНДЕКСА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА**“ (Назив теме на енглеском језику гласи: **ROAD SAFETY ASSESSMENT BASED ON A ROAD SAFETY PERFORMANCE INDEX**), кандидата Милана Тешића, маг. инж. саобраћаја, после излагања на увид јавности, прихвати и упути на коначно усвајање Већу научних области техничких наука Универзитета у Београду, а потом закаже јавну одбрану.

ЧЛАНОВИ КОМИСИЈЕ

др **Крсто ЛИПОВАЦ**, редовни професор
Универзитет у Београду, Саобраћајни факултет, Србија

др **Милан ВУЈАНИЋ**, редовни професор (у пензији),
Универзитет у Београду, Саобраћајни факултет, Србија

др **Борис АНТИЋ**, ванредни професор,
Универзитет у Београду, Саобраћајни факултет, Србија

др **Далибор ПЕШИЋ**, ванредни професор,
Универзитет у Београду, Саобраћајни факултет, Србија

др **Елке ХЕРМАНС**, ванредни професор,
Универзитет у Хаселту, Институт за мобилност (ИМОБ), Белгија

У Београду, 3. мај, 2018. године.