

НАСТАВНО-НАУЧНОМ ВЕЋУ

Одлуком Наставно-научног већа Саобраћајног факултета (бр. 745/3, од 08.11.2012.) одржаног 07.11.2012. године именовани смо у комисију за оцену подобности и пријаве теме докторске дисертације кандидата Владимира Јевтића, дипл. инж. под називом "БРЗИНА КАО ИНДИКАТОР БЕЗБЕДНОСТИ МОТОЦИКЛИСТА". Након увида у достављени материјал Наставно-научном већу Саобраћајног факултета подносимо следећи:

ИЗВЕШТАЈ

1. Подаци о кандидату

Владимир Јевтић је рођен 02.09.1979. године у Лазаревцу. Основну школу "Вук Стефановић Караџић" завршио у Степојевцу, а средњу електротехничку школу "Колубара" завршио у Лазаревцу. Саобраћајни факултет у Београду, смер друмски и градски саобраћај и транспорт уписао школске 1997/98 године и дипломирао 27. децембра 2005. године. Са оценом 9 одбранио дипломски рад на Катедри за техничку експлоатацију моторних возила, на тему "Камере и фото уређаји за контролу раскрсница као део непходне опреме Саобраћајне полиције МУП-а Републике Србије на територији Београда".

Програм магистарских студија, уз положени диференцијални испит, уписао 18.11.2005. године, а програм докторских студија на смеру "Превентива и безбедност у друмском саобраћају и транспорту" на Саобраћајном факултету Универзитета у Београду, уписао 12.06.2009. године. Током последипломских студија сви положени испити односили су се на област безбедности возача мотоцикала и мопеда у саобраћају.

Положио стручни испит прописан за дипломираног саобраћајног инжењера (одговорни пројектант) 11.03.2011. године. Стекао уверење о положеном државном испиту по програму за високо образовање, у Министарству за државну управу и локалну самоуправу, од 16.07.2009 године. Сертификат за предавача и испитивача у области унапређења знања из безбедности саобраћаја, издат од стране Агенције за безбедност саобраћаја, стекао 13.10.2011. године.

Од октобра 2005. године, на месту спољњег сарадника на Институту Саобраћајног факултета, на Катедри за безбедност саобраћаја и друмска возила, ангажован на пословима истраживања, израде и анализе пројеката и студија из области безбедности саобраћаја, вештачења саобраћајних незгода и процене штете и учествовао у осмишљавању и давању предлога идејних решења.

Од јуна 2007. год. у радном односу у Градској управи града Београда, Секретаријат за саобраћај, у Сектору за безбедност и информисање - Одељење за безбедност саобраћаја, на пословима праћења стања и предузимању мера за стварање услова за безбедно

функционисање саобраћаја, на територији града Београда. На позицији вишег стручног сарадника у одељењу за безбедност и информисање, од 2011 године, а поред послова на предузимању техничко - регулативних мера у циљу безбедног функционисања саобраћаја, активно се бави унапређењем безбедности возача двоточкаша, применом техничко регулативних мера и едукативно медијским радом посредством средства јавног информисања. Од 2009. године, оквиру Секретаријата за саобраћај члан многобројних одбора, комисија и радних тимова, у области безбедности саобраћаја, а посебно са нагласком на позицију члана управног одбора Пројекта “Стратегије безбедности саобраћаја града Београда“, са додатним задатком праћења реализације Сепарата “Акционог плана за безбедност возача двоточкаша“. У Секретаријату за саобраћај самостално учествовао у доношењу и реализацији преко 500 саобраћајних Решења која су за циљ имала стварање услова за безбедно функционисање саобраћаја и прилагођавање путне мреже угроженим категоријама учесника у саобраћају.

Од 2009. године координатор за безбедност двоточкаша у Српском комитету за безбедност саобраћаја, са учешћем у реализацији значајаног број кампања у области безбедности двоточкаша у саобраћају, као и значајној медијској промоцији ове теме.

Од 2011. године, аутор и водитељ ТВ Емисије МОТОРТЕКА, једине емисије која се бави темом безбедности возача мотоцикала и mopеда у саобраћају и промоцијом масовне безбедне употребе двоточкаша на територији Републике Србије. Емисија је едукативног карактера и пре свега намењена едукацији младих возача двоточкаша, који представљају најризичнију групу учесника у саобраћају на територији Републике Србије. Такође, аутор сајта www.msksrbija.rs, који за циљ има образовање и едукацију возача двоточкаша на територији наше земље.

Аутор и коаутор више радова објављених у научним и стручним часописима на међународном и националном нивоу, на домаћим и међународним научним скуповима, на тему безбедности возача мотоцикала у саобраћају.

Организатор значајног броја едукативно-хуманитарних скупова мотоциклиста на територији града Београда, у сарадњи са великим бројем мото асоцијација, организација и клубова на територији наше земље, у циљу промоције масовне, безбедне употребе двоточкаша.

Објављени и саопштени радови

1. Vladimir Jevtic, Milan Vujanic, Krsto Lipovac, Dragan Jovanovic & Predrag Stanojevic, (2012). The influence of motives risky behavior in traffic: Comparison between motorcyclists and passenger car drivers, Scientific Research and Essays Vol. 7(10), pp. 1134-1140, DOI: 10.5897/SRE11.1004, ISSN 1992-2248, (IF₂₀₁₀=0,445)
2. Вуковић, Д., В. Јевтић: Упоредна анализа ставова возача двоточкаша, путничких аутомобила и теретних возила о ризицима у саобраћају, Зборник радова: 7. Међународна конвенција - Безбедност саобраћаја у локалној заједници, 4 (12): 271-277, Доњи Милановац, 2012.
3. Вуковић, Д., В. Јевтић, Д. Марушић: Анализа безбедности возача двоточкаша у саобраћају на територији Републике Србије са предлогом мера побољшања, Зборник радова: 5. Стручни скуп - Безбедност војних учесника у саобраћају, 2 (6): 47-60, Београд, 2011.

4. Вуковић, Д., В. Јевтић: Анализа стања безбедности возача двоточкаша и утицај изненадне и опасне ситуације на безбедност ових учесника у саобраћају, Зборник радова: 9 Симпозијум - Опасна ситуација и веродостојност настанка саобраћајне незгоде, 19 (20): 405-421, Златибор 2010.
5. Вуковић, Д., В. Јевтић, Д. Марушић: Анализа саобраћајних незгода са погинулим возачима двоточкаша, на територији Европске Уније и Републике Србије, Зборник радова: 9. Стучни скуп - Унапређење полицијских послова безбедности саобраћаја, 2 (24): 9-16, Врњачка бања, 2010.
6. Вуковић, Д., В. Јевтић, Д. Марушић: Анализа утицаја заштитне кациге на безбедност возача двоточкаша - МАИДС истраживање, Зборник радова: 9. Стучни скуп - Унапређење полицијских послова безбедности саобраћаја, 6 (24): 41-47, Врњачка бања, 2010.

Учешће на истраживачким пројектима

1. Пројекат “Едукације припадника МУП - курс управљања службеним мотоциклом“, предавач теоријске наставе у области безбедног управљања мотоциклом, безбедног учествовања у саобраћају и примене новог Закона о безбедности саобраћаја у области двоточкаша, Сремска Каменица и Кула, 2011 - 2012.
2. Пројекат “Провера безбедности шест деоница на подручју града Београд“, Градска управа града Београда, Секретаријат за саобраћај, Београд, 2012.
3. Студија "Стратегија града Београда о безбедности саобраћаја", Саобраћајни факултет, Београд, 2011.
4. Пројекат “Безбедност младих у саобраћају“, Канцеларија за младе града Београда и Српски комитет за безбедност саобраћаја, предавач у области безбедности возача мотоцикала и mopеда у саобраћају, Средње школе и Гимназије на територији града Београда, Београд, 2010-2011.
5. Пројект “Безбедни путеви ка школи“, Градска управа града Београда, Секретаријат за саобраћај, Београд, 2011.
6. Елаборат “Безбедност саобраћаја за пет основних школа“, Градска управа града Београда, Секретаријат за саобраћај, Београд, 2011.
7. Кампања “За бољи и безбеднији саобраћај у Београду“ - Израда решења кампање у делу безбедности возача mopеда и мотоцикала, Градска управа града Београда, Секретаријат за саобраћај, Београд, 2011.
8. Кампања “Возачи имајте на уму да нисте сами на друму“, намењена возачима путничких аутомобила у циљу смањења угрожености возача двоточкаша, Градска управа града Београда, Секретаријат за саобраћај, Београд, 2009.
9. Елаборати “Побољшања стања безбедности деце у саобраћају у зонама Основних школа на територији града Београда“, Градска управа града Београда, Секретаријат за саобраћај, Београд, 2008 - 2012.
10. Пројекат “Безбедност саобраћаја са детаљном анализом угрожених микролокација и предлогом мера на коридору X“, Саобраћајни факултет, Београд, 2007.

11. Пројекат "Оптимизација метода контроле поштовања светлосних сигнала на "семафору", са посебним освртом на методе аутоматске контроле, Саобраћајни факултет, Београд, 2007.

Списак положених испита на последипомским магистарским и докторским студијама се налази у прилогу 1 извештаја. Одлуком декана Факултета (број 423/2 од 09.06.2012 године) признат је годишњи рад у вредности од 4 ЕСПБ, док је предлог истраживања у оквиру докторске дисертације јавно одбрањен 14.11.2012 године пред Комисијом која је именована на седници Наставно научног већа 07.11.2012 године. Кандидат је тиме остварио 16 (шеснаест) ЕСПБ бодова. На основу горе наведеног, кандидат је положио 10 (десет) испита у вредности од укупно 70 (седамдесет) ЕСПБ бодова, признат годишњи рад у вредности од 4 (четири) ЕСПБ бода и позитивно оцењене научне заснованости приступног рада (предлога истраживања) у вредности од 16 ЕСПБ бодова, што укупно износи 90 ЕСПБ бодова. На основу наставног плана и програма докторских академских студија Саобраћајног факултета (Члан 4. Правилника докторских академских студија Саобраћајног факултета - Студијски програм Саобраћај) кандидат Владимир Јевтић, дипл.инж., је испунио све обавезе у циљу израде докторске дисертације. Комисија је мишљења, заснованог на напред изнетим чињеницама о досадашњем раду и резултатима, да кандидат Владимир Јевтић испуњава све услове подобности за рад на предложеној теми.

2. Предмет и циљ истраживања

На глобалном нивоу, последњих деценија знатно је повећан обим саобраћаја на путевима, проузрокован порастом степена моторизације, економско-технолошким развојем и др. Овај тренд је двоточкаше као моторна возила ставио у први план, имајући у виду све предности овога вида превоза (мобилност, економичност, позитиван еколошки аспект, социјални карактер и др.). Термин "двоточкаши" у основном значењу, представља синоним за обједињени број мотоцикала, мопеда, лаких и тешких трицикала и најприближнији је Европском називу "Возила на два точка покретана снагом мотора" (Powered two-wheelers, PTW's). Према подацима Асоцијација Европских произвођача мотоцикала (АСЕМ, 2011), укупан број регистрованих двоточкаша на нивоу света износи око 313 милиона. Око 77% поменутог броја припада земљама Азије, док 14% припада земљама Европске Уније (ЕУ). Укупан број двоточкаша на нивоу ЕУ-30 и ЕФТА у 2008. години износио је око 36 милиона, а у периоду од 2003. до 2008. године, бележи се тренд раста од 15%. Појава наглог раста броја двоточкаша није заобишла ни нашу земљу, мада и даље број регистрованих двоточкаша у укупном броју регистрованих моторних возила на територији Републике Србије (без КиМ) у 2011. години, чине свега 1,3%. Број регистрованих двоточкаша у 2011. години већи је у односу на 2003. годину, за око 216% и са укупно регистрованих око 39 хиљада двоточкаша у 2011. години, Република Србија се налази на самом зачељу Европских земаља (МУП РС, 2012).

Нажалост пораст броја двоточкаша пратио је и пораст броја саобраћајних незгода у којима учествује ова категорија "рањивих" учесника у саобраћају. Европски центар за истраживање безбедности саобраћаја (ERSO, 2009) наводи да више од 6.500 возача двоточкаша смртно страда на територији ЕУ (15), а ризик од смртних последица у односу на возаче путничких аутомобила је до 20 пута већи.

Већина светских и европских истраживања у последњој деценији, усмерена је већим делом на возаче мотоцикала, као издвојену категорију из групације двоточкаша. Истраживања

указују да су мотоциклисти, једна од најугроженијих група учесника у саобраћају. Уважавајући величину ризика од смрти у саобраћају Светска здравствена организација (WHO, 2009) је проценила да је вожња мотоциклом 10 пута опаснија, по пређеном километру, од аутомобила, и скоро 20 пута опаснија, по пређеним сатима, него што је то случај са вожњом аутомобила.

Процентуално учешће броја погинулих возача мотоцикла у односу на укупан број погинулих у незгодама, у Републици Србији за 2011. годину, чини око 10% и износи поражавајућих 70 возача мотоцикла, а имајући у виду ризик од политрауматских повреда ове категорије учесника у саобраћају, број тешко повређених возача мотоцикла у истој години износио је 421, што чини око 11% укупног броја свих тешко повеђених у нашој земљи. Треба имати у виду да су у анализи изузети возачи mopеда и да се поменути проценти значајно увећавају, уколико се заједнички посматрају ове две категорије (МУП РС, 2012).

Последњих година интензивирани су различите активности у циљу унапређења безбедности возача мотоцикала у саобраћају, на различитим нивоима, почевши од глобалног учешћа, на светском нивоу, па све до активности на нивоу локалних заједница. Урађена су и раде се врло амбициозна истраживања, студије и пројекти који све чешће превазилазе националне оквири као што су: Студија "Дубинска анализа саобраћајних незгода мотоциклиста" (АСЕМ, 2003); Пројекат "Безбедно на два точка", финансиран од стране Европске комисије (ЕС, 2009), са основним циљем да истражи понашања возача мотоцикала и факторе ризика који их доводе у интеракцију са осталим учесницима у саобраћају и др.

Истраживања у безбедности саобраћаја указују на низ фактора ризика као што су брзина, алкохол, заштитна опрема и др. Фактор ризика, је било који фактор који доприноси повећању вероватноће настанка незгоде (Elvik, 2004). Имајући то у виду веома је важно да доносиоци одлука прате и контролишу факторе ризика, посебо уколико је познат њихов утицај на развој земље или региона.

Европски савет за безбедност саобраћаја (ETSC, 2001) за оцену ризика у саобраћају, успоставио је дефинисање нивоа безбедности саобраћаја – индикаторе безбедности саобраћаја (индиректни показатељи). Индиректни показатељи могу да укажу на потенцијалне проблеме у безбедности саобраћаја и на мере ка унапређењу безбедности саобраћаја, што је посебно важно када се говори о "рањивим" категоријама учесника у саобраћају, као што су мотоциклисти. Такође, прецизно су дефинисани и "показатељи перформанси безбедности" (SPI), а дефиниција гласи: Показатељи перформанси безбедности су мере (показатељи) оних радних услова у друмском саобраћајном систему који утичу на перформансе безбедности система (ERSO, 2007).

Нови концепт примене индикатора, одбацио је стари приступ праћења нивоа безбедности саобраћаја на основу броја настрадалих у одређеном временском периоду, обично период од једне године и предузимање мера по извршеној анализи. Насупрот томе, применом индикатора безбедности саобраћаја могуће је детаљније сагледати стање фактора ризика и трендова и у било ком моменту детектовати проблем и предложити мере за његово решавање (ERSO, 2008).

На територији ЕУ, покренут је низ истраживања у области безбедности саобраћаја, у којима се користе индикатори безбедности саобраћаја. Циљ Европског пројеката "Безбедна мрежа саобраћајница" (ЕС - Safety net, 2008), је развој Европске опсерваторије за безбедност на путевима (ERSO), којој је примарни фокус развој база података у области безбедности

саобраћаја и акумулација знања у овој области. У оквиру пројекта кључну улогу имају индикатори безбедности саобраћаја. Између осталог, у оквиру пројекта наводи се седам кључних области примене индикатора безбедности саобраћаја, у које спадају: Алкохол и дрога; брзина; заштитна опрема; употреба дневних светала; пасивна безбедност возила; пут; регулисање повреда.

Организација за економску сарадњу и развој (OECD, 2001) и Здружени истраживачки центар Европске комисије (JRC) заједно су објавиле упуство под називом “Приручник за дефинисање обједињених индикатора“. Приручник је намењен првенствено креаторима политика и стратегија у различитим областима, а између осталог и у области саобраћаја. Посебан део приручника представља модел дефинисања обједињеног индикатора који би омогућио поређење и рангирање стања у некој области. Изузетно је важно одабир показатеља извршити на основу значајности индикатора, могућности мерења индикатора, доступности, а да процену индикатора треба избегавати, осим уколико је индикатор веома значајан. (Вујанић и др., 2010).

Досадашња истраживања у оцењивању ризика и нивоа безбедности возача мотоцикала у саобраћају, углавном су се заснивала на моделима фактора безбедности саобраћаја (човек, возило, пут и окружење). У оквиру поментутих модела, ризици су класификовани у односу на факторе безбедности саобраћаја, који највише доприносе настанку незгода са мотоциклистима. Најзначајнија истраживања у овој области, представљена су од стране Федерације Европских мотоциклистичких асоцијација (FEMA), АСЕМ и др. У оквиру истраживања под називом “Европска агенда безбедности мотоциклиста“ представљен је модел по ком су, у односу на људски фактор груписани фактори ризика као што су: едукација и тренинг, алкохол, употреба заштитне опреме – заштитна кацига и сл., а такође и осталим факторима прикључени адекватни ризици (FEMA, 2010). Према наводима већине аутора СЦИ часописа, као најчешћи фактори ризика мотоциклиста наводе се брзина, алкохол, ставови возача мотоцикала, употреба заштитне опреме и др. Најзначајнији радови у овој области представљени су у часописима Accident Analysis and Prevention, Safety Science, Journal of Safety Research, Transportation Research Part F, и др.

Када је реч о индикаторима безбедности мотоциклиста у саобраћају, може се закључити да је примена оваквог концепта у овој области, још увек у повоју. Међутим, могуће је на основу досада наведеног извршити одабир кључних индикатора на основу рангирање према значају, имајући у виду факторе ризика. Пре свега, потребно је дефинисати поступак примене индикатора безбедности мотоциклиста у саобраћају, односно потребно је дефинисати кључне индикаторе. Затим је неопходно извршити рангирање – избор најважнијих индикатора и дефинисати начин мерења изабраног индикатора (Липовац, 2011). Када је реч о мотоциклистима, посебно је могуће издвојити брзину као индикатор.

Брзина је један од главних околности саобраћајних незгода и има директан утицај на њихову тежину. Транспортни истраживачки одбор (1998.) наводи да је брзина главни утицајни фактор у око 10% од свих саобраћајних незгода и у око 30% саобраћајних незгода са погинулима. Због масовног карактера прекорачења и неприлагођене брзине, регулисање брзине вожње има велики безбедносни потенцијал (ERSO, 2007). Када је реч о мотоциклистима, Студија ”Дубинска анализа саобраћајних незгода мотоциклиста“, указује да је брзина један од кључних фактора (не) безбедности мотоциклиста. Податак да је брзина мотоцикла, непосредно пре судара са путничким аутомобилом, у око 23% случајева (узорак 921 незгода) износила око 100 km/h и више, а код возача аутомобила поменута брзина износи

свега око 2 % узорка, разлог је зашто овом индикатору треба доделити посебну пажњу (АСЕМ, 2003).

Као сублимат наведених истраживања, потребно је нагласити да најразвијеније земље покушавају да нормирају најзначајнија достигнућа о овој области, у форми: стратегија, резолуција, директива, правилника, приручника, упутстава и др., како би се решио проблем безбедности мотоциклиста у саобраћају. Један од најбитнијих докумената је “Глобални план - Декада акције за безбедност саобраћаја на путевима 2011-2020“ (WHO, 2011), јер ставља возаче мотоцикала у сам центар пажње на глобалном нивоу, као категорију “рањивих“ учесника у саобраћају. На почетку декаде, генерални секретар Уједињених нација Бан Ки Мун, позвао је државе чланице да креирају и објаве националне планове у вези са овом декадом, који би требало да садрже и делове који се односе на: брзину као један од кључних фактора настанка незгода; безбедније путеве за кретање мотоциклиста; Употребу система против блокаде точкова на мотоциклима; Доношење и усклађивање закона о ношењу заштитних каца и др.

Овакав стратешки приступ решавању поменутог проблема не би требао да заобиђе ни нашу земљу, односно неопходно је установити Стратегију безбедности мотоциклиста у Републици Србији, под окриљем Декаде акције за безбедност саобраћаја, која би требало да садржи јасне смернице у циљу смањења броја настадалих возача мотоцикала.

Предмет истраживања у предложеној докторској дисертацији биће област безбедности саобраћаја, односно област безбедности мотоциклиста у саобраћају.

Као предмет истраживања биће предложене следеће области:

- Ризик учешћа мотоциклиста у саобраћајним незгодама;
- Класификација ризика и индикатори безбедности мотоциклиста према неким од постојећих модела (FEMA, АСЕМ и сл.);
- Индикатори безбедности мотоциклиста: брзина, вожња под утицајем аклохола; употреба заштитне kacиге; ставови и понашање возача мотоцикала и њихове корелације са ризиком учешћа у незгодама и др.;
- Повезаност индикатора и ризика настанка саобраћајних незгода;
- Метод праћења индикатора, са детаљном анализом брзине као фактора и индикатора безбедности мотоциклиста, као и повезаност овог индикатора са ризиком настанка незгоде – значај индикатора;
- Метод праћења брзине као индикатора безбедности мотоциклиста. Модел мерења брзине мотоциклиста. Истраживања ставова и понашања возача мотоцикала и корелације са ризиком учешћа у незгодама. Истраживање употребе заштитне kacиге на мотоциклу и др.;
- Модели стратешког управљања у безбедности мотоциклиста;

Најопштији научни циљ истраживања биће развој и унапређење безбедности саобраћаја кроз смањивање ризика учешћа мотоциклиста у саобраћајним незгодама. У оквиру циљева издвојиће се и:

- Упоредна анализа обележја безбедности мотоциклиста у свету и у Републици Србији (обим и врста проблема, класификација незгода са учешћем мотоциклиста, трендови, ставови и др.);
- Дефинисање кључних индикатора безбедности мотоциклиста на основу свеобухватног литерарног прегледа најновије научне грађе у овој области и сопствених истраживања;
- Рангирање индикатора на основу међузависности индикатора и ризика учешћа у саобраћају;
- Оцењивање значаја брзине као индикатора безбедности мотоциклиста, имајући у виду ранг брзине као индикатора у водећим међународним истраживањима у области безбедности саобраћаја;
- Дефинисање метода праћења брзине као индикатора (избор величина-карактеристика брзине које ће се пратити и дефинисање начина мерења, обраде и извештавања);
- Дефинисање места индикатора безбедности мотоциклиста у будућој стратегији унапређења безбедности мотоциклиста;
- Дефинисање општег модела стратегије унапређења безбедности мотоциклиста, са посебним освртом на студију случаја Стратегију унапређења безбедности мотоциклиста у Републици Србији.

3. Полазне хипотезе

Имајући у виду предходно наведено, предложена докторска дисертација приликом истраживања ће полазити од следећих хипотеза:

- Ниво безбедности мотоциклиста у саобраћају се може оцењивати на основу индикатора и фактора ризика безбедности мотоциклиста у саобраћају;
- Ставови и самопријављено понашање мотоциклиста у погледу брзине као индикатора безбедности мотоциклиста у саобраћају може добро да детерминише ризик њиховог учешћа у саобраћају;

4. Научне методе истраживања

При изради предложене дисертације предвиђено је да се, поред општих метода научног истраживања попут анализе, синтезе, индукције, дедукције, научног посматрања и аналогije, користе и друге методе као што је анкета, посебно у делу сопственог истраживања. На основу анкетног истраживања утврђиваће се ставови и самопријављена понашања возача мотоцикала и путничких аутомобила, у циљу утврђивања разлике између мотивације и ризичног понашања и мотива који доприносе ризичном понашању. Методи класификације и компарације, биће коришћени у делу анализе саобраћајних незгода у којима су учествовали возачи мотоцикала, док ће се методи елиминације и идентификације, користити приликом истраживања употребе заштитних каца, у делу који се односи на индикаторе безбедности мотоциклиста. Поред наведених метода у истраживању биће коришће статистичке и друге методе.

5. Очекивани научни допринос

Очекивани резултат и научни допринос предложеног истраживања биће дефинисање кључних индикатора безбедности мотоциклиста који имају највећу корелативност са настанком незгода са мотоциклима.

Брзина као индикатор безбедности мотоциклиста биће посебно третирана: анализираће се значај брзине, карактеристике брзине као случајно променљиве, дефинисаће се најважније непотпуне карактеристике брзине које би требало пратити, дефинисаће се метод снимања и праћења брзине. Дефинисани метод треба да пружи и могућност упоредног мерења брзине возача мотоцикала у односу на возаче путничких аутомобила, као две категорије које су најчешће у конфликту.

Практичан допринос рада огледаће се у дефинисању најважнијих индикатора безбедности мотоциклиста, дефинисању обележја појединих индикатора безбедности мотоциклиста, а посебно у детаљном дефинисању начина, места и времена мерења брзина као индикатора безбедности мотоциклиста и др.

Практичан допринос дисертације ће бити и систематизација међународних и домаћих знања у области безбедности мотоциклиста у саобраћају, као и критичко преиспитивање и развој досадашњих теоријских и стручних доприноса у овој области.

Још један од битних практичних доприноса ће бити и дефинисање модела стратегије безбедности мотоциклиста који се заснива на коришћењу индикатора безбедности мотоциклиста, у делу описа постојећег стања, дефинисања жељеног стања, дефинисања управљачких мера, праћења, имплементације, одговорности и унапређења појединих делова стратегије.

Овакав вид практичне примене докторске дисертације у пракси пружиће и могућност организовања временски и просторно специфичних активности, од стране управљача и заинтересованих субјеката, а након евалуације и мерења ефеката, могуће је очекивати унапређење општег нивоа безбедности саобраћаја на дефинисаном подручју.

6. План истраживања и структура рада

Узимајући у обзир тему, предмет и научни циљ, предлаже се следећи оквирни садржај докторске дисертације:

- У уводном делу биће дат преглед основних трендова у области безбедности саобраћаја, на међународном нивоу, посебно у делу који се односи на безбедност мотоциклиста у саобраћају, имајући у виду све посебности ове “рањиве” категорије учесника у саобраћају као и експанзију овог вида превоза током последњих деценија.
- У другом делу истраживања биће дефинисани: предмет, циљеви и задаци истраживања (предмет, простор, време, циљеви, задаци, очекивани резултати и др.)
- Досадашња истраживања (литерарни преглед) – преглед досадашњих истраживања релевантних за избор теме дисертације са квалитетним литерарним прегледом, као базом за будућа истраживања. Посебна пажња биће посвећена часописима и ауторима са СЦИ листе, студјама, документима и др. Такође, биће дат преглед општих појмова

који се односе на индикаторе безбедности возача мотоцикала у саобраћају на међународном нивоу, са посебним критичким освртом на досадашњи приступ овој области безбедности саобраћаја на територији наше земље. Основна поставка проблема и дефинисање термина.

- Детаљна анализа саобраћајних незгода у којима су учествовали возачи мотоцикала на територији Републике Србије са анализом према концепту безбедности саобраћаја, заснованом на пет стубова из деценије акције безбедности саобраћаја.
- Индикатори и фактори ризика безбедности саобраћаја – дефинисање и значај индикатора и фактора ризика у безбедности саобраћаја. Теорија и развој индикатора безбедности саобраћаја у кључним областима као што су: брзина, алкохол и дроге, заштитна опрема, возила, путеви, регулисање повреда и др.
- Индикатори безбедности саобраћаја мотоциклиста – индикатори који се сматрају кључним у области безбедности мотоциклиста, који су у узрочној вези са факторима ризика настанка незгодама у којима учествују мотоциклисти. Рангирање кључних фактора, на основу досадашњих истраживања у овој области.
- Брзина као индикатор безбедности мотоцикла – Брзине које су најважније из перспективе безбедности, мерене на разним местима на мрежи путева током периода у ком се може сматрати да се саобраћај одвија несметано (ERSO, 2007). Избор у односу на показатеље перформанси система који су развијени, као што су: средња брзина, стандардна девијација, 85-процентна брзина, проценат возача који прекорачују брзине (за 0 и 10 km/h) и др. Развој показатеља по типу пута, типу возила, периоду дана и периоду недеље. Имајући у виду просторне и временске специфичности саобраћајних незгода са мотоциклистима, као и значајн утицај брзине на настанак незгоде, веома важно ће бити дефинисати јасне методе мерења овог индикатора.
- Сопствено истраживање – које ће подразумевати сет следећих истраживања, и то: истраживање брзине возача мотоцикала, које обухвата дефинисање начина праћења брзине мотоциклиста, на основу јасно дефинисаног метода. У оквиру ове методологије, биће дефинисан и метод истраживања употребе заштитне кациге возача и путника на мотоциклу. Такође, анкетно ће се вршити истраживања ставова и понашања возача мотоцикала и њихове корелације са ризиком учешћа у незгодама, са посебним акцентом на брзину и алкохол. Испитаће се и разлике између мотивације и ризичног понашања возача путничких аутомобила и мотоциклиста и утврдити у којој мери мотиви доприносе ризичном понашању ове две категорије учесника у саобраћају и др.
- Резултати истраживања – у овом делу биће представљени најзначајнији резултати истраживања у вези са брзином, ставовима, алкохолом, заштитном кацигом и др.
- Дискусија резултата.
- Синтеза резултата анализе и дефинисање оквира за модел стратегије унапређења безбедности мотоциклиста, са посебним освртом на праћење индикатора безбедности мотоциклиста.
- Закључци, препоруке и правци даљих истраживања.
- Закључна разматрања, критичка процена доприноса оствареног истраживања, могућност имплементације у постојеће системе управљања безбедношћу мотоциклиста у саобраћају, недостаци и правци будућих истраживања.

Планирана истраживања у оквиру предложене докторске дисертације биће изведена у више фаза које одговарају оквирном садржају дисертације, предмету и полазним хипотезама истраживања. Предложени план оквирно ће обухватати следеће фазе:

- Анализа научних извора и избор најзначајнијих радова из ове области, односно систематизација међународних и домаћих знања;
- Разматрање општих индикатора безбедности саобраћаја и фактора ризика;
- Разматрање индикатора безбедности мотоциклиста и фактора ризика учешћа мотоциклиста у незгодама, са анализом незгода;
- Истраживање брзине као општег индикатора безбедности саобраћаја;
- Истраживање брзине као индикатора безбедности мотоциклиста;
- Дефинисање метода мерења и праћења брзине мотоциклиста;
- Дефинисање модела стратегије безбедности мотоциклиста и места индикатора безбедности мотоциклиста у овом моделу, који се може применити на територији Републике Србије;

Хронолошки посматрано, истраживање би требало да представља синтезу резултата, који би требало да помогну у дефинисању оквира за модел стратегије унапређења безбедности мотоциклиста у Републици Србији.

7. Закључак и предлог

На основу увида у пријаву теме докторске дисертације, као и на основу успешно одбрањеног предлога истраживања, Комисија закључује да је тема коју предлаже кандидат у научном и стручном смислу значајна и актуелна и пружа могућности за постизање научног доприноса који је кандидат навео и образложио у пријави. Предложена тема докторске дисертације припада ужој научној области "Превентива у безбедности саобраћаја" за коју је матичан Универзитет у Београду-Саобраћајни факултет.

Увидом у досадашњи научни и стручни рад, као и у референце кандидата, Комисија сматра да је Владимир Јевтић, дипл. инж. подобан да обради предложену тему. Комисија предлаже Научно-наставном већу Саобраћајног факултета Универзитета у Београду да прихвати предложену тему и кандидату Владимиру Јевтићу, дипл. инж. одобри израду докторске дисертације под називом: "БРЗИНА КАО ИНДИКАТОР БЕЗБЕДНОСТИ МОТОЦИКЛИСТА" као и да се, на предлог кандидата, за ментора одреди др Милан Вујанић, редовни професор Саобраћајног факултета у Београду.

У Београду,

20.11.2012. године

ЧЛАНОВИ КОМИСИЈЕ

др Милан Вујанић, редовни професор
Саобраћајног факултета у Београду

др Крсто Липовац, ванредни професор
Саобраћајног факултета у Београду

др Драган Јовановић, ванредни професор
ФТН-а у Новом Саду

КОМИСИЈИ ЗА ДОКТОРСКЕ СТУДИЈЕ

На основу одлуке Наставно-научног већа (Бр. 745/3 од 08.11.2012. године), формирана је Комисија за оцену подобности кандидата и теме за израду докторске дисертације Кандидата Владимира Јевтића, дипл.инж., студента докторских студија, под називом: “Брзина као индикатор безбедности мотоциклиста”.

Комисија у саставу:

1. др Милан Вујанић, редовни професор Саобраћајног факултета у Београду,
2. др Крсто Липовац, ванредни професор Саобраћајног факултета у Београду,
3. др Драган Јовановић, ванредни професор ФТН-а у Новом Саду.

подноси следећи

ИЗВЕШТАЈ

Сагласно Правилнику докторских академских студија: Студијски програм “Саобраћај”, Члан 17, дана 14.11.2012. године, кандидат Владимир Јевтић, дипл. инж., студент докторских студија, пред овом комисијом је изложио и успешно одбранио предлог истраживања у оквиру докторске дисертације под називом “Брзина као индикатор безбедности мотоциклиста”, експлицитно указујући на научни допринос и методологију предложеног истраживања.

Комисија закључује да је предлог истраживања у оквиру наведене докторске дисертације који је кандидат изложио и успешно одбранио, у научном и стручном смислу значајан и актуелан и да пружа могућност за постизање научног доприноса.

На основу изложеног, Комисија предлаже да се кандидату Владимиру Јевтићу, дипл. инж., по основу одбрањеног предлога истраживања (приступног рада) у оквиру докторске дисертације призна 16 ЕСПБ бодова.

ЧЛАНОВИ КОМИСИЈЕ:

др Милан Вујанић, редовни професор
Саобраћајног факултета у Београду

др Крсто Липовац, ванредни професор
Саобраћајног факултета у Београду

др Драган Јовановић, ванредни професор
ФТН-а у Новом Саду



Прилог 1: Списак положених испита са оценама и ЕСПБ бодовима на магистарским последипломским и докторским студијама

На захтев Владимира Јевтића издаје се:

ПОТВРДА

ЈЕВТИЋ (Мијодраг) ВЛАДИМИР, рођен 02.09.1979. године у Лазаревцу, Република Србија, уписао је магистарске студије на Саобраћајном Факултету у Београду школске 2005/06 године Смер Превентива и безбедност у друмском саобраћају и транспорту и положио је следеће испите:

1. Операциона истраживања: Специјалне методе оптимизације	оцена 7 (седам)
2. Методе истраживања у саобраћају и транспорту	оцена 10 (десет)
3. Експертизе саобраћајних незгода	оцена 8 (осам)
4. Кривична и материјална одговорност у саобраћају и транспорту	оцена 9 (девет)
5. Превентива у безбедности саобраћаја	оцена 9 (девет)
6. Анализа безбедности саобраћаја	оцена 9 (девет)
7. Активна и пасивна безбедност	оцена 10 (десет)

Горе наведени предмети су признати као еквивалент испитима положеним на студијском програму докторских студија Одлуком декана Факултета Број: 540/1 од 12.06.2009 године.

Предмети које је именовани положио на докторским академским студијама су следећи:

1. Управљање паркирањем	оцена 10 (десет)	ЕСПБ 7
2. Менаџмент у ризику транспорта опасне робе	оцена 10 (десет)	ЕСПБ 7
3. Увод у теорију хаоса	оцена 10 (десет)	ЕСПБ 7

Одлуком декана Факултета Број: 423/2 од 09.06.2011 године признат је годишњи рад у вредности од 4 ЕСПБ.

Предлог истраживања у оквиру докторске дисертације је одбрањен 14.11.2012 год. пред Комисијом која је именована на седници Наставно научног већа 08.11.2012 год. Кандидат је тиме остварио 16 ЕСПБ.

**СЕКРЕТАР
САОБРАЋАЈНОГ ФАКУЛТЕТА**

Јелица Анђелковић, дипл. правник