

$$\begin{aligned} & \sqrt{1} \leq \sqrt{2} \leq \sqrt{3} \leq \sqrt{4} \leq \sqrt{5} \leq \sqrt{6} \leq \sqrt{7} \leq \sqrt{8} \leq \sqrt{9} \leq \sqrt{10} \leq \sqrt{11} \leq \sqrt{12} \leq \sqrt{13} \leq \sqrt{14} \leq \sqrt{15} \leq \sqrt{16} \leq \sqrt{17} \leq \sqrt{18} \leq \sqrt{19} \leq \sqrt{20} \leq \sqrt{21} \leq \sqrt{22} \leq \sqrt{23} \leq \sqrt{24} \leq \sqrt{25} \leq \sqrt{26} \leq \sqrt{27} \leq \sqrt{28} \leq \sqrt{29} \leq \sqrt{30} \leq \sqrt{31} \leq \sqrt{32} \leq \sqrt{33} \leq \sqrt{34} \leq \sqrt{35} \leq \sqrt{36} \leq \sqrt{37} \leq \sqrt{38} \leq \sqrt{39} \leq \sqrt{40} \leq \sqrt{41} \leq \sqrt{42} \leq \sqrt{43} \leq \sqrt{44} \leq \sqrt{45} \leq \sqrt{46} \leq \sqrt{47} \leq \sqrt{48} \leq \sqrt{49} \leq \sqrt{50} \leq \sqrt{51} \leq \sqrt{52} \leq \sqrt{53} \leq \sqrt{54} \leq \sqrt{55} \leq \sqrt{56} \leq \sqrt{57} \leq \sqrt{58} \leq \sqrt{59} \leq \sqrt{60} \leq \sqrt{61} \leq \sqrt{62} \leq \sqrt{63} \leq \sqrt{64} \leq \sqrt{65} \leq \sqrt{66} \leq \sqrt{67} \leq \sqrt{68} \leq \sqrt{69} \leq \sqrt{70} \leq \sqrt{71} \leq \sqrt{72} \leq \sqrt{73} \leq \sqrt{74} \leq \sqrt{75} \leq \sqrt{76} \leq \sqrt{77} \leq \sqrt{78} \leq \sqrt{79} \leq \sqrt{80} \leq \sqrt{81} \leq \sqrt{82} \leq \sqrt{83} \leq \sqrt{84} \leq \sqrt{85} \leq \sqrt{86} \leq \sqrt{87} \leq \sqrt{88} \leq \sqrt{89} \leq \sqrt{90} \leq \sqrt{91} \leq \sqrt{92} \leq \sqrt{93} \leq \sqrt{94} \leq \sqrt{95} \leq \sqrt{96} \leq \sqrt{97} \leq \sqrt{98} \leq \sqrt{99} \leq \sqrt{100} \end{aligned}$$

$$\sqrt{1} \leq \sqrt{2} \leq \sqrt{3} \leq \sqrt{4} \leq \sqrt{5} \leq \sqrt{6} \leq \sqrt{7} \leq \sqrt{8} \leq \sqrt{9} \leq \sqrt{10} \leq \sqrt{11} \leq \sqrt{12} \leq \sqrt{13} \leq \sqrt{14} \leq \sqrt{15} \leq \sqrt{16} \leq \sqrt{17} \leq \sqrt{18} \leq \sqrt{19} \leq \sqrt{20} \leq \sqrt{21} \leq \sqrt{22} \leq \sqrt{23} \leq \sqrt{24} \leq \sqrt{25} \leq \sqrt{26} \leq \sqrt{27} \leq \sqrt{28} \leq \sqrt{29} \leq \sqrt{30} \leq \sqrt{31} \leq \sqrt{32} \leq \sqrt{33} \leq \sqrt{34} \leq \sqrt{35} \leq \sqrt{36} \leq \sqrt{37} \leq \sqrt{38} \leq \sqrt{39} \leq \sqrt{40} \leq \sqrt{41} \leq \sqrt{42} \leq \sqrt{43} \leq \sqrt{44} \leq \sqrt{45} \leq \sqrt{46} \leq \sqrt{47} \leq \sqrt{48} \leq \sqrt{49} \leq \sqrt{50} \leq \sqrt{51} \leq \sqrt{52} \leq \sqrt{53} \leq \sqrt{54} \leq \sqrt{55} \leq \sqrt{56} \leq \sqrt{57} \leq \sqrt{58} \leq \sqrt{59} \leq \sqrt{60} \leq \sqrt{61} \leq \sqrt{62} \leq \sqrt{63} \leq \sqrt{64} \leq \sqrt{65} \leq \sqrt{66} \leq \sqrt{67} \leq \sqrt{68} \leq \sqrt{69} \leq \sqrt{70} \leq \sqrt{71} \leq \sqrt{72} \leq \sqrt{73} \leq \sqrt{74} \leq \sqrt{75} \leq \sqrt{76} \leq \sqrt{77} \leq \sqrt{78} \leq \sqrt{79} \leq \sqrt{80} \leq \sqrt{81} \leq \sqrt{82} \leq \sqrt{83} \leq \sqrt{84} \leq \sqrt{85} \leq \sqrt{86} \leq \sqrt{87} \leq \sqrt{88} \leq \sqrt{89} \leq \sqrt{90} \leq \sqrt{91} \leq \sqrt{92} \leq \sqrt{93} \leq \sqrt{94} \leq \sqrt{95} \leq \sqrt{96} \leq \sqrt{97} \leq \sqrt{98} \leq \sqrt{99} \leq \sqrt{100}$$

ПРЕДМЕТ: Подобност теме и кандидата Милана Савићевића, мастер инжењера саобраћаја, за израду докторске дисертације

Број: 776/3 од 10.11.2014. године.
 Предмет: „Ефективност замене раскрсница са директним укрштањем токова кружним раскрсницама са аспекта безбедности саобраћаја“

1. Број: 776/3 од 10.11.2014. године.
2. Број: 776/3 од 10.11.2014. године.
3. Број: 776/3 од 10.11.2014. године.

Број: 776/3 од 10.11.2014. године.

РЕФЕРАТ

1. ПОДАЦИ О КАНДИДАТУ

1.1. Биографски подаци

Милан Савићевић рођен је 03.09.1988. године у Београду. Завршио је основну школу и Гимназију „Београд“ у Београду. Завршио је Факултет инжењерских наука у Београду, где је дипломирао 2007. године. Завршио је магистарске студије у Београду, где је дипломирао 2011. године. Завршио је докторске студије у Београду, где је дипломирао 2011. године. Завршио је магистарске студије у Београду, где је дипломирао 2012. године. Завршио је докторске студије у Београду, где је дипломирао 2012. године. Завршио је магистарске студије у Београду, где је дипломирао 2012. године. Завршио је докторске студије у Београду, где је дипломирао 2012. године.

- **Савићевић, М.**, *Истраживања о развоју економије Србије*. (2015). *Економски истраживања*, 12(1), 201-210.

1.3. Оцена подобности кандидата за рад на предложеној теми

This diagram represents a detailed circuit board layout. It features a dense, intricate network of lines and traces that define the electrical connections across the board. Various components are indicated by specific symbols, including circles, squares, and rectangles, some of which are filled in. The layout is organized into a grid-like structure, with components and traces arranged in a systematic manner. The overall appearance is that of a technical drawing or a schematic representation of a physical circuit board.

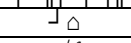
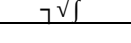
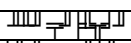
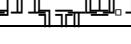
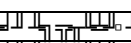
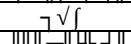
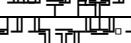
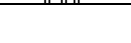
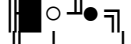
2. ПРЕДМЕТ И ЦИЉ ИСТРАЖИВАЊА

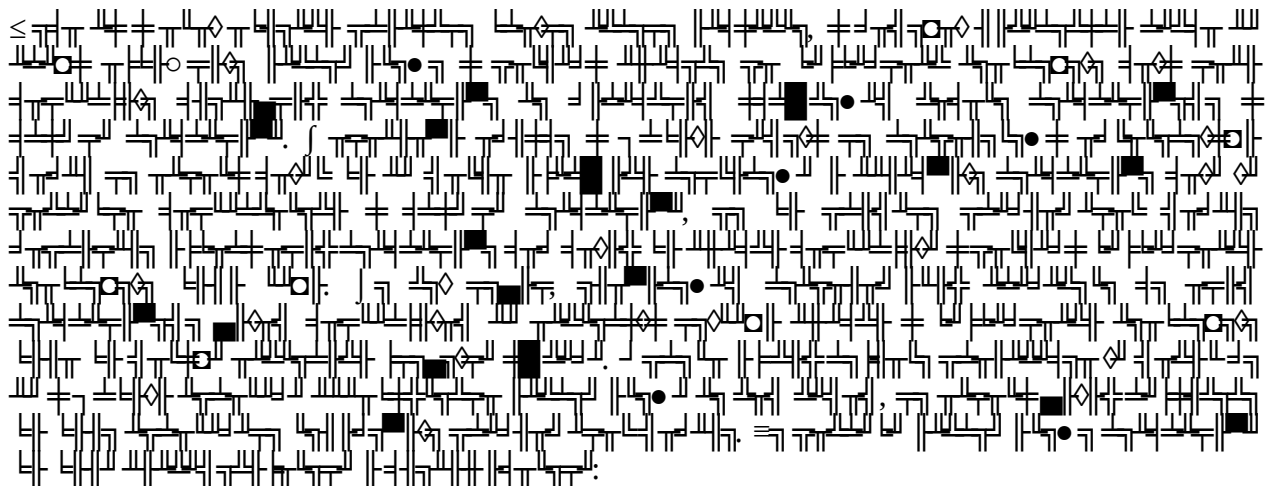
(Schoon and Van Minnen, 1993; ITE, 1999; Brde and Larsson, 2000;

Robinson et al., 2000; Hyden and Varhelyi, 2000; Persaud et al., 2001; Stone et al., 2002; Elvik, 2003; De Brabander et al., 2005; Rodegerdts et al., 2007).

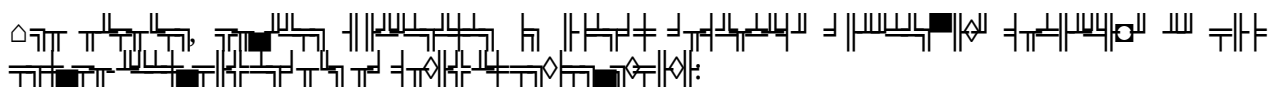
(Persaud et al., 2001; De Brabander and Vereeck, 2007).

Табела 1. Преглед резултата различитих студија о ефикасности кружних раскрсница

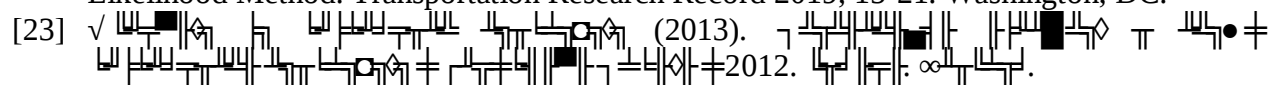
Аутори	Напомена	Укупно смањење	Незгоде са рањивим учесницима	
			Незгоде са бициклистима	Незгоде са пешацима
Schoon and Van Minnen (1993)		-47%	-30%	-89%
ITE (1999)		-15%		
Brüde and Larsson (2000)			-21%	-79%
Robinson et al. (2000)		-45% -87%		
		-57% -78%		
		-25% -39%		
		-51%		
Hyden and Varhelyi (2000)		-46%	-60%	-80%
Persaud et al. (2001)		-39%		
		-76%		
Stone et al. (2002)				-7%
Elvik (2003)		-30% -50%		
De Brabander et al. (2005)		-39%		
Rodegerdts et al. (2007)		-41% -63%		
		-78% -82%		
		-45% -81%		
		-21%		
Gross et al. (2013)		-66%		
				



-
-
-
-
-



- [1] Bonneson, J. and McCoy, P. (1993). Estimation of safety at two-way STOP-controlled intersectionson rural highways. Transportation Research Record 1401, 83-89. Washington, DC.
- [2] Br de, U., Larsson, J. (2000). What roundabout design provides the highest possible safety? Nordic Road Transport Res. 2, 17 21.
- [3] Daniels, S., Nuyts, E., Wets, G. (2008). The effects of roundabouts on traffic safety for bicyclists: An observational study. Accident Analysis and Prevention 40, 518 526.
- [4] De Brabander, B., Nuyts, E., Vereeck, L. (2005). Road safety effects of roundabouts in Flanders. Journal of Safety Research 36, 289 296.
- [5] De Brabander, B., Vereeck, L. (2007). Road safety effects of roundabouts in Flanders: Signal type, speed limits and vulnerable road users. Accident Analysis and Prevention 39, 591 599.

- [6] Elvik, R. (2003). Effects on road safety of converting intersections to roundabouts: review of evidence from Non-U.S. studies. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board* 1847, 1110.
- [7] Geurts, K., Thomas, I., Wets, G. (2005). Understanding spatial concentrations of road accidents using frequent item sets. *Accident Analysis and Prevention* 37, 787-799.
- [8] Gross, F., Lyon, C., Persaud, B., Srinivasan, R. (2013). Safety effectiveness of converting signalized intersections to roundabouts. *Accident Analysis and Prevention* 50, 234-241.
- [9] Hauer, E. (1997). *Observational Before-After Studies in Road Safety: Estimating the Effect of Highway and Traffic Engineering Measures on Road Safety*. Pergamon Press, Oxford, UK.
- [10] Hauer, E., Harwood, D.W., Council, F.M., Griffith, M.S. (2002). Estimating Safety by the Empirical Bayes Method. *Transportation Research Record* 1784, 126-131. Washington, DC.
- [11] Hyden, C., Varhelyi, A. (2000). The effects on safety time consumption and environment of large scale use of roundabouts in an urban area: a case study. *Accident Analysis and Prevention* 32, 11-23.
- [12] Institute of Transportation Engineers - ITE (1999). *Traffic Safety Toolbox: A Primer on Traffic Safety*. Washington DC, USA.
- [13] Pellecuer, L., St-Jaques, M. (2008). Dernières avancées sur les carrefours giratoires. *Revue canadienne de génie civil* 35, 542-553.
- [14] Persaud, B., Retting, R., Garder, P., Lord, D. (2001). Safety effects of roundabout conversions in the United States: empirical Bayes observational before-and-after study. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board* 1751, 118.
- [15] Robinson, B.W. et al. (2000). *Roundabouts: an informational guide*. U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration, Report FWHARD-00-067. Washington DC, USA.
- [16] Rodegerdts, L., Blogg, M., Wemple, E., Myers, E., Kyte, M., Dixon, M. (2007). *Roundabouts in the United States. Report 572*. Transportation Research Board - National Cooperative Highway Research Program. Washington DC, USA.
- [17] Rodegerdts, L., Bansen, J., Tiesler, C., Knudsen, J., Myers, E. (2010). *Roundabouts: An informational guide. Report 672 - Second Edition*. Transportation Research Board - National Cooperative Highway Research Program. Washington DC, USA.
- [18] Schoon, C., Van Minnen, J. (1993). *Accidents on roundabouts II: second investigation into the safety of roundabouts especially for cyclists and moped riders*. Foundation for Road Safety Research (SWOV), rapport R-93-16. Leidschendam.
- [19] Stone, J.R., Chae, K., Pillalamarri, S. (2002). The effects of roundabouts on pedestrian safety. Southeastern Transportation Center, working paper. Tennessee, USA.
- [20] Thai Van, M., Balme-frezol, P. (2000). Design of roundabouts in France. *Transportation Research Record* 1737, 92-97.
- [21] Vogt, A. and Bared, J. (1998). Accident models for two lane rural segments and intersections. *Transportation Research Record* 1635, 18-29. Washington, DC.
- [22] Zhang, Y., Ye, Z., Lord, D. (2007). Estimating the Dispersion Parameter of the Negative Binomial Distribution for Analyzing Crash Data Using a Bootstrapped Maximum Likelihood Method. *Transportation Research Record* 2019, 15-21. Washington, DC.
- [23]  (2013). *Transportation Research Record* 2012, 15-21. Washington, DC.

- [24] T. Simodines, T. Welch, M. Kuntmeyer. (2002). Effects of Reducing Conflict Points on Reducing Accidents. Third National Access Management Conference. Fort Lauderdale, Florida, USA.
- [25] Design Manual for Roads and Bridges (1992). Volume 6: Road geometry, Geometric design of roundabouts. Department for transport, UK.
- [26] Stone, R., Chae, K., Pillalamarri, S. (2002). The Effects of Roundabouts on Pedestrian Safety. The Southeastern Transportation Center. North Carolina, USA.
- [27] NCHRP (2010). Roundabouts: An informational guide. National Cooperative Highway Research Program, Report 672. Transportation research board, Washington D.C.
- [28] Mills, A., Duthie, J., Machemehl, R., Ferguson, E., Waller, T., Sun, D. (2011). Texas Roundabout Guidelines: Final Report. Center for Transportation Research, Austin, Texas, USA.
- [29] Mandavilli, S. (2002). Evaluation of the road diet concept and comparison to the operational performance of a single-lane modern roundabout and a traffic signal. Kansas State University, Manhattan, Kansas, USA.
- [30] Baranowski, B., Waddell, E. (2003). Alternate Design Methods for Pedestrian Safety at Roundabout Entries and Exits: Crash Studies and Design Practices in Australia, France, Great Britain and the USA. North-Central Section Institute of Transportation Engineers, USA.
- [31] Bared, J.G., Kennedy, K. (2000). Safety Impacts of Modern Roundabouts, Chapter 28, the Traffic Safety Toolbox: A Primer on Traffic Safety. Institute of Transportation Engineers. 2000.
- [32] Daniels, S., Brijs, T., Nuyts, E., Wets, G. (2010). Explaining variation in safety performance of roundabouts. Accident Analysis and Prevention 42: 393-402.
- [33] Pilko, H., Brlić, D., Gubić N. (2014). Study of vehicle speed in the design of roundabouts. Građevinar 66(5): 407-416.

3. ПОЛАЗНЕ ХИПОТЕЗЕ

U ovom radu istražuje se utjecaj smanjenja broja sukobljavanja na sigurnost raskrsnica. Pretpostavlja se da će smanjenje broja sukobljavanja dovesti do smanjenja broja nesreća. Istraživanje se provodi na raskrsnicama u Zagrebu. Rezultati pokazuju da smanjenje broja sukobljavanja za 20% dovodi do smanjenja broja nesreća za 15%.

U ovom radu istražuje se utjecaj smanjenja broja sukobljavanja na sigurnost raskrsnica. Pretpostavlja se da će smanjenje broja sukobljavanja dovesti do smanjenja broja nesreća. Istraživanje se provodi na raskrsnicama u Zagrebu. Rezultati pokazuju da smanjenje broja sukobljavanja za 20% dovodi do smanjenja broja nesreća za 15%.

U ovom radu istražuje se utjecaj smanjenja broja sukobljavanja na sigurnost raskrsnica. Pretpostavlja se da će smanjenje broja sukobljavanja dovesti do smanjenja broja nesreća. Istraživanje se provodi na raskrsnicama u Zagrebu. Rezultati pokazuju da smanjenje broja sukobljavanja za 20% dovodi do smanjenja broja nesreća za 15%.

5. НАУЧНИ ДОПРИНОС РАДА

Овај рад доприноси научном знању о:

- утврђивању улоге различитих фактора у формирању каријерних одлука;
- утврђивању улоге различитих фактора у формирању каријерних одлука;
- утврђивању улоге различитих фактора у формирању каријерних одлука;
- утврђивању улоге различитих фактора у формирању каријерних одлука;
- утврђивању улоге различитих фактора у формирању каријерних одлука.

Овај рад доприноси научном знању о:

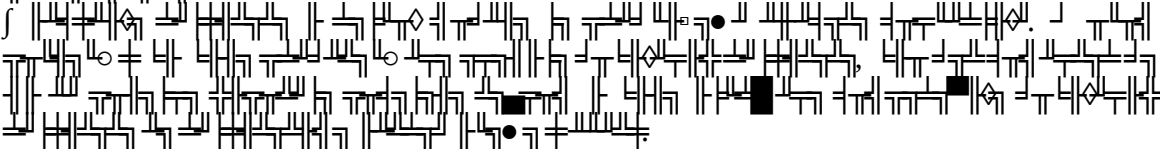
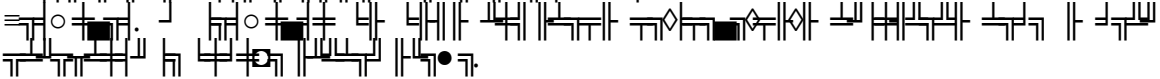
Овај рад доприноси научном знању о:

6. ПЛАН ИСТРАЖИВАЊА И СТРУКТУРА РАДА

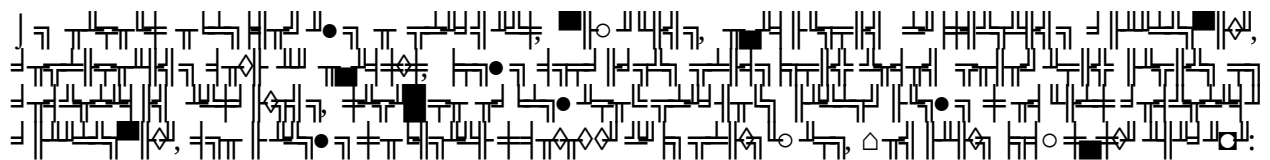
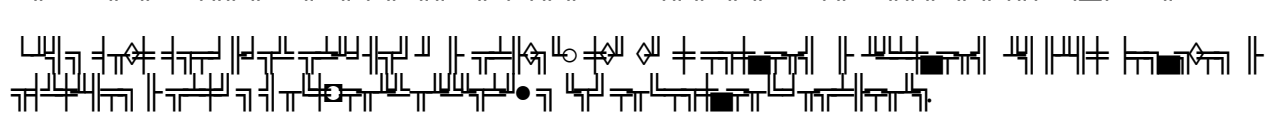
Овај рад доприноси научном знању о:

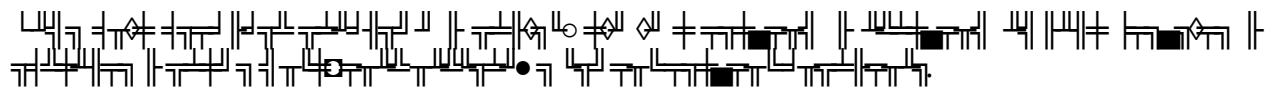
Овај рад доприноси научном знању о:

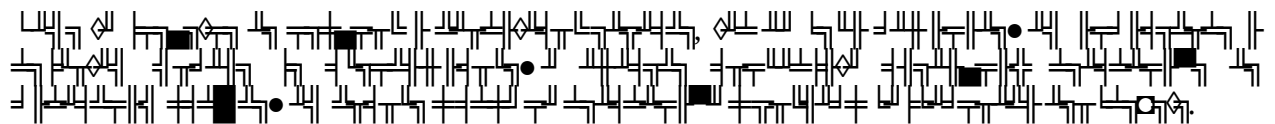
Фаза 1 – Преглед и анализа референтне литературе. Овај рад доприноси научном знању о:

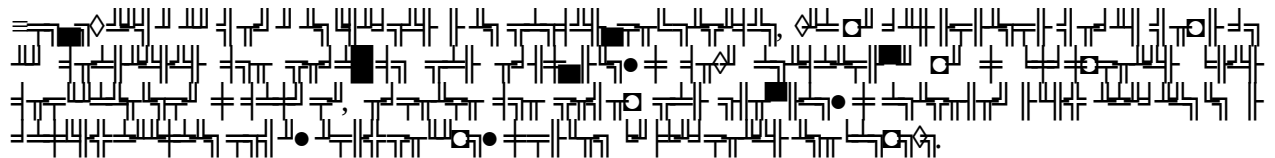
4. 
5. 
6. 

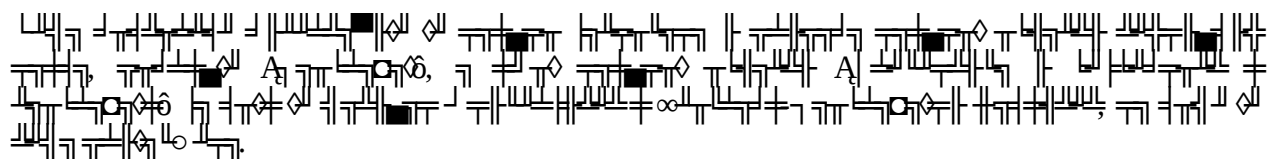
7. ЗАКЉУЧАК И ПРЕДЛОГ

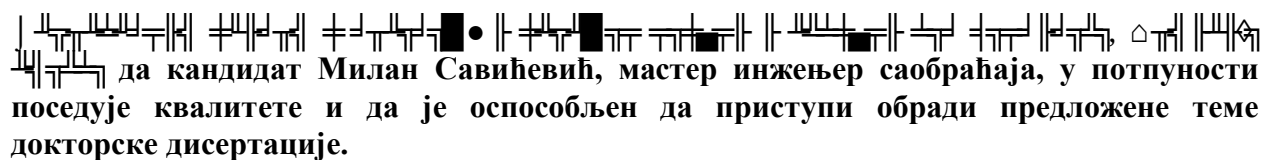
 ,


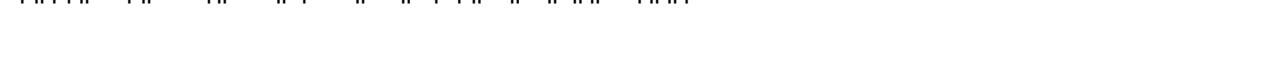








 да кандидат **Милан Савићевић**, мастер инжењер саобраћаја, у потпуности поседује квалитете и да је оспособљен да приступи обради предложене теме докторске дисертације.

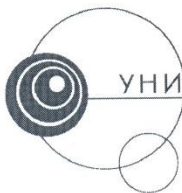
 „Ефективност замене раскрсница са директним укрштањем токова кружним раскрсницама са аспекта безбедности саобраћаја“, 

$$\emptyset - \int \leq \gamma \leq \pm \infty \equiv \sqrt{\int - \emptyset} \sqcup \emptyset \approx \gamma \sqcup \int \leq \pm \infty$$
A complex musical score for a string quartet, featuring four staves with various musical notations including notes, rests, and dynamic markings. The notation is dense and includes many accidentals and dynamic markings such as f , p , mf , and ff . The score is written in a style that suggests a 20th-century composition, with a focus on rhythmic complexity and dynamic contrast. The notation includes many accidentals and dynamic markings such as f , p , mf , and ff . The score is written in a style that suggests a 20th-century composition, with a focus on rhythmic complexity and dynamic contrast.

17. *успешно је одбранио предлог истраживања у оквиру предложене докторске дисертације на тему „Ефективност замене раскрсница са директним укрштањем токова кружним раскрсницама са аспекта безбедности саобраћаја“.*

$$\frac{1}{\sqrt{\gamma}} \left| -\frac{1}{\sqrt{\gamma}} \leq \Delta - \int \leq \gamma \leq \frac{1}{\sqrt{\gamma}} \right|$$

The first system of musical notation for 'The Rose Tree' is written on a single five-line staff. It begins with a treble clef and a key signature of one flat (B-flat). The melody consists of a series of eighth and sixteenth notes, with some rests. The notation includes various musical symbols such as beams, stems, and note heads.



УНИВЕРЗИТЕТ У БЕОГРАДУ - САОБРАЋАЈНИ ФАКУЛТЕТ

Телефон: 011 30 96 207; 011 39 76 017; факс: 011 30 96 704
Србија, 11000 Београд, Војводе Степе 305 www.sf.bg.ac.rs

Број документа 5/120

26.04.2016, Београд

УВЕРЕЊЕ

Да је Милан (Илија) Савићевић студент САОБРАЋАЈНОГ факултета на докторским академским студијама, уписан на трећу годину студија школске 2015/16, положио следеће предмете:

Рб.	Назив предмета	ЕСПБ	Сем.	Фонд часова	Оцена
1.	Савремене физичке методе за контролу и детекцију загађења човекове околине за саобраћајне инжењере	(7.00)	1	П(45) В(0)	10 (десет)
2.	Физичке основе савремених технологија у саобраћајном инжењерству	(7.00)	1	П(45) В(0)	10 (десет)
3.	Саобраћајно васпитање и образовање у безбедности саобраћаја	(7.00)	1	П(45) В(0)	10 (десет)
4.	Транспортна политика у оквиру стратегије одрживог развоја	(7.00)	2	П(45) В(0)	10 (десет)
5.	Годишњи рад на семинару	(4.00)	2	П(0) В(0)	Испунио
6.	Основе и методологија безбедности саобраћаја	(7.00)	1	П(45) В(0)	10 (десет)
7.	Квантитативне анализе безбедности саобраћаја (мерење безбедности саобраћаја)	(7.00)	2	П(45) В(0)	10 (десет)
8.	Базе података у безбедности саобраћаја	(7.00)	2	П(45) В(0)	10 (десет)
9.	Управљање безбедношћу саобраћаја	(7.00)	2	П(45) В(0)	10 (десет)
10.	Савремене методе унапређења безбедности путева	(7.00)	3	П(45) В(0)	10 (десет)
11.	Маркетинг безбедности саобраћаја	(7.00)	3	П(45) В(0)	9 (девет)
12.	Предлог истраживања у оквиру докторске дисертације	(16.00)	4	П(0) В(0)	Испунио

Просечна оцена коју је студент остварио је 9.90 а збир ЕСПБ бодова 90.00.

Уверење се издаје на лични захтев.



Шеф студентске службе
Саобраћајног факултета

[Signature]