

ФАКУЛТЕТ ТЕХНИЧКИХ НАУКА

ИЗВЕШТАЈ О ОЦЕНИ ДОКТОРСКЕ ДИСЕРТАЦИЈЕ

-обавезна садржина- свака рубрика мора бити попуњена

(сви подаци уписују се у одговарајућу рубрику, а назив и место рубрике не могу се мењати или изоставити)

I ПОДАЦИ О КОМИСИЈИ
<p>1. Датум и орган који је именовao комисију 01.11.2018. године на основу одлуке Наставно-научног већа Факултета техничких наука, комисију је именовao Декан Факултета решењем бр. 012-199/25-2018</p> <p>2. Састав комисије са назнаком имена и презимена сваког члана, звања, назива уже научне области за коју је изабран у звање, датума избора у звање и назив факултета, установе у којој је члан комисије запослен:</p> <p>1. Др Зоран Папић, председник комисије ванредни професор, датум избора у звање: 17.11.2016. године УНО: Планирање, регулисање и безбедност саобраћаја Универзитет у Новом Саду, Факултет техничких наука, Нови Сад</p> <p>2. Др Јованка Пантовић, члан комисије редовни професор, датум избора у звање: 24.06.2010. године УНО: Теоријска и примењена математика Универзитет у Новом Саду, Факултет техничких наука, Нови Сад</p> <p>3. Др Светлана Бачкалић, члан комисије доцент, датум избора у звање: 18.02.2015. године УНО: Планирање, регулисање и безбедност саобраћаја Универзитет у Новом Саду, Факултет техничких наука, Нови Сад</p> <p>4. Др Крсто Липовац, члан комисије редовни професор, датум избора у звање: 21.01.2015. године УНО: Превентива и безбедност саобраћаја Универзитет у Београду, Саобраћајни факултет, Београд</p> <p>5. Др Драган Јовановић, ментор редовни професор, датум избора у звање: 21.01.2016. године УНО: Планирање, регулисање и безбедност саобраћаја Универзитет у Новом Саду, Факултет техничких наука, Нови Сад</p>
II ПОДАЦИ О КАНДИДАТУ
<p>1. Име, име једног родитеља, презиме: Бошко, Илија, Матовић</p> <p>2. Датум рођења, општина, држава: 03.01.1988. године, Фоча, Република Српска, Босна и Херцеговина</p> <p>3. Назив факултета, назив студијског програма дипломских академских студија – мастер и стечени стручни назив Факултет техничких наука, Саобраћај и транспорт (мастер академске студије), мастер инжењер саобраћаја.</p>

4. Година уписа на докторске студије и назив студијског програма докторских студија Година: 2013., студијски програм: Саобраћај
5. Назив факултета, назив магистарске тезе, научна област и датум одбране: /
6. Научна област из које је стечено академско звање магистра наука: /
III НАСЛОВ ДОКТОРСКЕ ДИСЕРТАЦИЈЕ: УТИЦАЈ СУБЈЕКТИВНИХ ФАКТОРА ПОНАШАЊА ВОЗАЧА НА ПОЈАВУ БРЗЕ ВОЖЊЕ У САОБРАЋАЈУ
IV ПРЕГЛЕД ДОКТОРСКЕ ДИСЕРТАЦИЈЕ: Навести кратак садржај са знаком броја страна, поглавља, слика, шема, графикона и сл.
Докторска дисертација кандидата Бошка Матовића написана је на српском језику ћириличним писмом на 130 страна. Дисертација обухвата 354 цитата, 15 табела, 28 слика, 9 графикона. После насловне стране приложена је кључна документација на српском и енглеском језику, после које следе посвета и садржај. Затим је представљена номенклатура кориштених појмова и резиме дисертације на српском и енглеском језику. Текст докторске дисертације систематизован је кроз следећа поглавља:
<ol style="list-style-type: none"> 1. УВОД; 2. МЕТОДОЛОГИЈА; 3. БРЗИНА КАО ПОЈАВНИ ОБЛИК; 4. УТИЦАЈ СУБЈЕКТИВНИХ ФАКТОРА НА БРЗУ ВОЖЊУ; 5. ИСТРАЖИВАЊА УТИЦАЈА СУБЈЕКТИВНИХ ФАКТОРА НА БРЗУ ВОЖЊУ; 6. ДИСКУСИЈА И ЗАКЉУЧАК; 7. ЛИТЕРАТУРА; <p>ПРИЛОЗИ</p>

V ВРЕДНОВАЊЕ ПОЈЕДИНИХ ДЕЛОВА ДОКТОРСKE ДИСЕРТАЦИЈЕ:

Наслов докторске дисертације прецизно описује дефинисани предмет истраживања, јасно је формулисан, разумљив и у духу је српског језика.

Основни предмет истраживања докторске дисертације односи се на брзу вожњу као ризично понашање у саобраћају и утицај субјективних фактора на брзу вожњу.

Научни циљеви дисертације су остварени кроз (1) критички осврт и дискусију о теоријским оквирима, моделима и дефиницијама конструката који су обухваћени предметом истраживања; (2) критичку оцену вредности претходних истраживања у стварању и разумевању концептуализације, операционализације различитих детерминанти понашања и њихове повезаности са брзом вожњом; (3) спровођење формативног истраживања у циљу издвајања уверења која су својствена популацији; (4) тестирање дискриминантне валидности конструката који одражавају детерминанте брзе вожње; (5) тестирање интерне поузданости скала који одражавају детерминанте понашања у погледу брзе вожње; (6) предлог концептуалног оквира који илуструје повезаност између различитих субјективних фактора понашања и брзе вожње; (7) вредновање адекватности предложених концептуалних оквира; (8) компаративну анализу резултата истраживања (сличности и разлике) у односу на аргументе претходних истраживања у циљу унапређења и разумевања утицаја појединих персоналних фактора на брзу вожњу.

У **првом поглављу** које се односи на уводни део дисертације дефинисан је проблем саобраћајних незгода и њихових последица и проблем брзе вожње као доприносиоца фактора. Поред тога описана је друштвена и научна оправданост истраживања, истраживачке хипотезе, предмет, циљеви и задаци истраживања, као и структура докторске дисертације.

У **другом поглављу** описан је концептуални методолошки оквир истраживања. Описана је филозофија истраживања, истраживачки приступи, истраживачке стратегије, дизајн истраживања, методе прикупљања података и технике анализе података.

У **трећем поглављу** дат је преглед литературе који се односи на брзину као појавни облик. Разматрани су позитивни и негативни утицаји брзине, са посебним освртом на повезаност брзине и ризика настанка саобраћајних незгода и њихових последица, утицаја дисперзије брзине на стопу саобраћајних незгода и механизам утицаја брзине на понашање и маневарске способности возача.

У **четвртном поглављу** приказан је преглед литературе која разматра утицај субјективних фактора на појаву брзе вожње у саобраћају. Дата је систематизација фактора у погледу утицаја социо-демографских и возачких карактеристика, особина личности, друштвено-когнитивних фактора и културолошких фактора на брзу вожњу. Разматрани су теоријски и концептуални оквири модела брзе вожње и критички осврт кључних резултата емпијских истраживања.

У **петом поглављу** дата су истраживања која разматрају утицај субјективних фактора на брзу вожњу. Спроведена су два истраживања. У првом истраживању, на узорку возача путничких аутомобила испитана је поузданост и валидност скала којима се могу мерити детерминанте брзе вожње на путевима ван насеља. Поред тога, тестирана је предиктивна валидност модела брзе вожње на бази теорије планираног понашања. У другом истраживању тестирана су психометријска својства и факторска структура скале љутње у вожњи. Испитан је утицај укупне љутње у вожњи и њених подскала на самопријављену и стварну меру брзе вожње.

У **шестом поглављу** представљени су дискусија и закључна разматрања. Спроведена је компаративна анализа резултата које су добијени у оквиру истраживања у односу на аргументе претходних истраживања. Критички су разматране сличности и разлике и дискутоване са теоријског, методолошког и практичног аспекта. Поред тога дат је сажетак најзначајнијих резултата, допринос, практичне импликације, методолошка ограничења и

правци будућих истраживања.

У **свом поглављу** дат је списак референци које су кориштене у докторској дисертацији. Списак се састоји од 354 извора литературе, које су наведени у складу са АПА стилем.

У **прилогу** су приказани анкетни обрасци који су кориштени у истраживањима.

На основу свега наведеног, Комисија позитивно оцењује све наведене делове докторске дисертације.

VI СПИСАК НАУЧНИХ И СТРУЧНИХ РАДОВА КОЈИ СУ ОБЈАВЉЕНИ ИЛИ ПРИХВАЋЕНИ ЗА ОБЈАВЉИВАЊЕ НА ОСНОВУ РЕЗУЛТАТА ИСТРАЖИВАЊА У ОКВИРУ РАДА НА ДОКТОРСКОЈ ДИСЕРТАЦИЈИ

Таксативно навести називе радова, где и када су објављени. Прво навести најмање један рад објављен или прихваћен за објављивање у часопису са ISI листе односно са листе министарства надлежног за науку када су у питању друштвено-хуманистичке науке или радове који могу заменити овај услов до 01. јануара 2012. године. У случају радова прихваћених за објављивање, таксативно навести називе радова, где и када ће бити објављени и приложити потврду о томе.

1. Jovanović, D., Šraml, M., **Matović, B.**, & Mičić, S. (2017). An examination of the construct and predictive validity of the self-reported speeding behavior model. *Accident Analysis & Prevention*, 99, 66-76 (**M21a**)
2. Bačkalić, S., **Matović, B.**, & Bašić, A. (2013). Car drivers' attitude about speeding on example of Novi Sad. *Road Safety in Local Community* 8 (pp. 57-62). Valjevo: Academy of Criminalistic and Police Studies (**M33**)
3. **Matović, B.**, Mičić, S., & Bačkalić, T. (2014). Influence of drivers' attitudes on intention to speed in the urban area. 12th International Symposium - Road Accidents Prevention 2014 (pp. 49-57). Borsko jezero: Faculty of Technical Sciences (**M33**)
4. **Matović, B.**, Mičić, S., Matović, M., Kokotović, M., & Gajić, B. (2015). Uticaj normi, stavova i navika na brzu vožnju u odabranim lokalnim samoupravama u Republici Srpskoj. *Bezbednost saobraćaja u lokalnoj zajednici* 4 (pp. 223-230). Banja Luka: Agencija za bezbednost saobraćaja Republike Srpske (**M63**)
5. **Matović, B.**, Pljakić, M., Jovanović, D., Bačkalić, S., & Matović, M. (2017). Ljutnja u vožnji u Republici Srbiji. *Bezbednost saobraćaja u lokalnoj zajednici* 6 (pp. 91-97). Banja Luka: Agencija za bezbednost saobraćaja Republike Srpske (**M63**)

Током израде докторске дисертације кандидат Бошко Матовић објавио је 5 радова који се директно односе на резултате истраживања.

VII ЗАКЉУЧЦИ ОДНОСНО РЕЗУЛТАТИ ИСТРАЖИВАЊА

У докторској дисертацији спроведена су два истраживања која су имала за циљ да испитају утицај субјективних фактора возача на појаву брзе вожње у саобраћају. У првом истраживању на узорку возача путничких аутомобила истраживан је утицај друштвено-когнитивних фактора који су засновани на концептуалном оквиру теорије планираног понашања. Модел теорије планираног понашања одликује својство парсимоније и успешно је примењиван у претходним истраживањима у различитим популацијама за објашњавање брзе вожње. На основу прегледа литературе, у оквиру овог истраживања концептуализован је проширени модел брзе вожње на путевима ван насеља који је рефлектовао неколико нивоа утицаја друштвено-когнитивних фактора. Први ниво односио се на утицај субјективних и дескриптивних норми (тј. нормативних друштвених утицаја) на персоналне норме, когнитивне и афективне ставове и опажену контролу понашања на другом нивоу. Они су опет, путем намере и навика на трећем нивоу вршили индиректни утицај на брзу вожњу као понашање. Првобитно су испитана психометријска својства и факторска структура ових детерминанти понашања. Претпоставка о дистинкцији између димензија нормативних утицаја и ставова је подржана. Механизам утицаја друштвено-когнитивних

фактора је био у складу са претпоставкама теорије дуалних процеса, која тврди да је понашање резултат експлицитних когнитивних процеса (тј. намере) и имплицитних процеса (тј. навика). Међутим, пошто је намера била најзначајнији предиктор може се закључити да је брза вожња у већој мери производ рационалног процеса доношења одлука. Обе компоненте ставова су имале значајан утицај на намеру и навике, али је ипак димензија афективних ставова била значајнији предиктор. Пошто ризична понашања имају већу вероватноћу непосредног утицаја на чула или физиолошка стања, брза вожња као такво понашање може бити под утицајем афективних ставова у већој мери. Надаље, намера према брзој вожњи и понашање које из ње проистиче су снажно детерминисани субјективним нормама, а у мањој мери дескриптивним нормама. То значи да друштвени притисак референтних група има већи значај на појаву брзе вожње, него перцепција понашања других возача у саобраћају. Нормативни утицаји су посредовани персоналним нормама, а показан је њихов значај у предвиђању намере и понашања које из ње проистиче. Персоналне норме које су састављене од моралне одговорности и очекиваних емоција као што су кривица и кајање могу имати значајну улогу у формирању возачеве мотивације да поштују ограничење брзине. Коначно, утврђен је индиректан утицај опажене контроле, путем намере на брзу вожњу.

Претходна емпиријска истраживања истичу да социо-демографске и возачке карактеристике имају значајне ефекте на брзу вожњу и њене детерминанте. Ова истраживања сугеришу да млади возачи мушког пола имају већу вероватноћу да брзо возе у односу на старије возаче и на особе женског пола. Резултати докторске тезе су били усаглашени са наведеним аргументима, јер су уочене значајне разлике међу половима и годинама старости. Возачи мушког пола и млађи возачи су чешће испољили намеру и пријавили брзу вожњу у односу на возаче женског пола и старије. Анализа разлика у погледу детерминанти понашања упућује на лошију перцепцију друштвеног притиска и навике у погледу брзе вожње и неповољније когнитивне ставове возача мушког пола. Са друге стране, жене су имале бољу перцепцију брзе вожње других возача. Надаље, извор небезбедног понашања младих возача може се пронаћи у нижем нивоу моралне одговорности и очекиване кривице, нижем нивоу контроле, неповољнијим ставовима, лошијим навикама и чешћој перцепцији брзе вожње других возача. Даље, мање искусни возачи су испољили чешћу намеру према брзој вожњи и пријавили чешћу брзу вожњу у односу на искусније возаче. Разлози за ову чињеницу могу бити пронађени у нижем нивоу моралне одговорности и очекиване кривице, нижем нивоу контроле, неповољнијим афективним ставовима и перцепцији вожње других возача. Коначно, возачи који су били више изложени вожњи исказивали су чешћу намеру и брзу вожњу. Ова чињеница може бити објашњена нижим нивоом моралне одговорности и очекиване кривице возача, мањом перцепцијом друштвеног притиска и лошијим навикама од стране возача који годишње прелазе више километара. Свеукупно, ово истраживање сугерише да модификовани ТПБ модел брзе вожње обезбеђује користан оквир за пројектовање и планирање мера безбедности саобраћаја.

У другом истраживању на узорцима возача путничких аутомобила и професионалних возача тестирана су психометријска својства скале љутње у вожњи и повезаност ове особине личности са појавом самопријављене и стварне мере брзе вожње. Резултати докторске тезе указују да укупна мера љутње у вожњи није била повезана са мерама брзе вожње, што је у складу са претходним истраживањима која су сугерисала на слабију везу између укупне љутње и брзе вожње у саобраћају. Међутим, у узорку возача путничких аутомобила резултати анализе путања су открили да две димензије ДАС-а имају различите утицаје на пријављену брзу вожњу: (1) спора вожња и (2) непрописна вожња. Прва димензија љутње у вожњи је имала позитиван, а друга димензија негативан утицај на самопријављену брзу вожњу. Возачи путничких аутомобила који су склонили љутњу у ситуацијама у којима други возачи споро возе показали су чешћу брзу вожњу. Са друге

стране, возачи који се љуте у ситуацијама када се други возачи непрописно понашају била је повезана са мањим нивоом прекорачења брзине. У узорку професионалних возача, добијени су различити резултати. Откривено је да непријатељски гестови и саобраћајне сметње имају позитиван, а спора возња негативан утицај на појаву стварне брзе возње. Ове разлике могу се тумачити у специфичности посла професионалних возача и методолошким разликама које су евидентне у истраживањима. Професионални возачи због изложености непристојног понашања других и саобраћајних сметњи које утичу на појаву временског притиска подложни су појави љутње која доприноси брзој возњи. Са друге стране, ситуације у којима други возачи споро возе доводи до појаве љутње, која се ипак не манифестује брзом возњом ради одговорности које имају према компанији у којој су запослени, или су ипак толерантнији у овим ситуацијама, па поштују ограничење брзине.

Свеукупни закључак докторске дисертације је да брза возња у саобраћају представља комплексно понашање чији механизам настанка може успешно бити објашњен социо-демографским и возачким карактеристикама, димензијама љутње у возњи и друштвено-когнитивним факторима који су конципирани на проширеној теорији планираног понашања.

VIII ОЦЕНА НАЧИНА ПРИКАЗА И ТУМАЧЕЊА РЕЗУЛТАТА ИСТРАЖИВАЊА

Експлицитно навести позитивну или негативну оцену начина приказа и тумачења резултата истраживања.

Комисија позитивно оцењује начин приказа и тумачења резултата и мишљења је да представљају добру подлогу за даљи развој и практичну примену модела брзе возње у саобраћају.

Текст дисертације је проверен и применом софтвера за детекцију плагијаризма (енгл. iThenticate). Тестирање је недвосмислено показало да докторска дисертација кандидата Бошка Матовића представља оригинално ауторско дело.

<p>IX КОНАЧНА ОЦЕНА ДОКТОРСКЕ ДИСЕРТАЦИЈЕ: Експлицитно навести да ли дисертација јесте или није написана у складу са наведеним образложењем, као и да ли она садржи или не садржи све битне елементе. Дати јасне, прецизне и концизне одговоре на 3. и 4. питање:</p>
<p>1. Да ли је дисертација написана у складу са образложењем наведеним у пријави теме <i>Докторска дисертација је у потпуности написана у складу са образложењем наведеним у пријави теме.</i></p>
<p>2. Да ли дисертација садржи све битне елементе <i>Докторска дисертација садржи све битне елементе истраживачког рада.</i></p>
<p>3. По чему је дисертација оригиналан допринос науци <i>Резултати докторске дисертације значајни су и за теоријске и практичне сврхе. Са теоријског аспекта дат је значајан допринос разумевању концептуализације друштвено когнитивних фактора и развоју теорије планираног понашања, као и разумевању психометријских карактеристика и факторске структуре скале љутње у возању. У практичном смислу, резултати упућују на најзначајније факторе који доводе до појаве брзе возање у саобраћају, на које је могуће усмерено деловати мерама безбедности саобраћаја.</i></p>
<p>4. Недостаци дисертације и њихов утицај на резултат истраживања <i>Комисија није уочила битне недостатке који могу да утичу на резултате истраживања.</i></p>
<p>X ПРЕДЛОГ: На основу укупне оцене дисертације, комисија предлаже: <i>да се докторска дисертација под називом “Утицај субјективних фактора понашања возача на појаву брзе возање у саобраћају” прихвати, а кандидату Бошку Матовићу одобри јавна одбрана.</i></p>

Датум: 11.12.2018. године

Др Зоран Папић, ванредни професор,
председник комисије

Др Јованка Пантовић, редовни професор, члан

Др Светлана Бачкалић, доцент, члан

Др Крсто Липовац, редовни професор, члан

Др Драган Јовановић, редовни професор, ментор

НАПОМЕНА: Члан комисије који не жели да потпише извештај јер се не слаже са мишљењем већине чланова комисије, дужан је да унесе у извештај образложење односно разлоге због којих не жели да потпише извештај.