

НАУЧНО-НАСТАВНОМ ВИЈЕЋУ САОБРАЋАЈНОГ ФАКУЛТЕТА У ДОБОЈУ

И

СЕНАТУ УНИВЕРЗИТЕТА У ИСТОЧНОМ САРАЈЕВУ

Одлуком Научно-наставног вијећа Саобраћајног факултета Универзитета у Источном Сарајеву број: 232-8/24 од 19.11.2024. године именовани смо у Комисију за сачињавање извјештаја о пријављеним кандидатима за избор у звање **доцента** за ужу научну област Транспортно инжењерство по Конкурсу, објављеном дана 06.11.2024. године у дневном листу „Глас Српске“ и на интернет страници Универзитета у Источном Сарајеву.

ПОДАЦИ О КОМИСИЈИ

| |
|---|
| <i>Састав комисије (име и презиме, звање, датум избора, научно/умјетничко поље, ужа научна област/ужа умјетничка област и назив матичне установе у којој је члан комисије запослен и евентуално еквивалент научног/умјетничког поља и уже научне области/уже умјетничке области према Правилнику о научним и умјетничким областима, пољима и ужима областима)</i> |
| 1. Проф. др Вук Богдановић, редовни професор, предсједник Научно поље: Техничко-технолошке науке Ужа научна област: Планирање, регулисање и безбедност саобраћаја (еквивалент транспортно инжењерство) Датум избора у звање: 07.06.2017. год. Универзитет: Универзитет у Новом Саду Факултет: Факултет техничких наука |
| 2. Проф. др Месуд Ајановић, редовни професор, члан Научно поље: Грађевинарство и архитектура Ужа научна област: Транспортно инжењерство Датум избора у звање: 19.04.2023. год. Универзитет: Универзитет у Источном Сарајеву Факултет: Саобраћајни факултет Добој |
| 3. Проф. др Жељко Стевић, ванредни професор, члан Научно поље: Грађевинарство и архитектура Ужа научна област: Транспортно инжењерство Датум избора у звање: 21.09.2023. год. Универзитет: Универзитет у Источном Сарајеву Факултет: Саобраћајни факултет Добој |

На наведени конкурс пријавио/ло се 1 (један) кандидат:

1¹. др Милан (Жарко) Тешић, дипломирани инжењер саобраћаја

На основу прегледа конкурсне документације, а поштујући Закон о високом образовању („Службени гласник Републике Српске“, број: 67/20), Правилник о условима за избор у научно-наставна, умјетничко-наставна, наставна и сарадничка звања („Службени гласник Републике Српске“, број: 69/23), Статут Универзитета у

¹ Навести све пријављене кандидате (име, име једног родитеља, презиме)

Источном Сарајеву и Правилник о поступку избора академског особља Универзитета у Источном Сарајеву, Комисија за сачињавање извјештаја о пријављеним кандидатима за избор у звање доцента за ужу научну област Транспортно инжењерство, Научно-наставном вијећу Саобраћајног факултета у Добоју и Сенату Универзитета у Источном Сарајеву подноси:

ИЗВЈЕШТАЈ

О ПРИЈАВЉЕНИМ КАНДИДАТИМА ЗА ИЗБОР У ЗВАЊЕ ДОЦЕНТА ЗА УЖУ НАУЧНУ ОБЛАСТ ТРАНСПОРТНО ИНЖЕЊЕРСТВО

| |
|--|
| I ПОДАЦИ О КОНКУРСУ |
| Број и датум одлуке Сената Универзитета о расписивању конкурса |
| 01-С-387-LXXVII/24 од 30.10.2024. године |
| Дневни лист у којем је објављен конкурс са датумом објаве |
| 06.11.2024. године, дневни лист „Глас Српске“ |
| Број кандидата који се бира |
| 1 (један) |
| Звање и назив уже научне области/уже умјетничке области |
| Доцент, Транспортно инжењерство |
| Број пријављених кандидата |
| Један (1) |
| Број кандидата који су доставили благовремене, уредне и потпуне пријаве |
| Један (1) |
| Кандидати који су доставили благовремене, уредне и потпуне пријаве (чије су пријаве узете у разматрање) |
| др Милан Тешић |
| Број кандидата који нису доставили благовремене, уредне и потпуне пријаве |
| - |
| Кандидати који нису доставили благовремене, уредне и потпуне пријаве (са назнаком разлога неразматрања пријаве) |
| - |

| |
|--|
| II ПОДАЦИ О КАНДИДАТИМА² |
| ПРВИ КАНДИДАТ |
| 1. ОСНОВНИ БИОГРАФСКИ ПОДАЦИ |
| Име (име једног родитеља) и презиме |
| Милан (Жарко) Тешић |

² Уносе се подаци само за кандидате који су доставили благовремене, уредне и потпуне пријаве тј. за кандидате чије су пријаве узете у разматрање.

| |
|--|
| Датум и мјесто рођења |
| 21.06.1987. године, Брчко, БиХ |
| Претходна запослења (назив послодавца и назив радног мјеста) |
| 2011-2013, Технички преглед „Аутосервис“ А.Д., Шамац, Република Српска-Руководилац станице |
| 2013-2014, Агенција за регистрацију, хомологацију и сертификацију возила „Стајић Турс“ д.о.о., Шамац, Република Српска - Руководилац станице |
| 2014-2021, Агенција за безбједност саобраћаја Републике Српске, Бања Лука, Република Српска - Начелник Одјелења за возаче, возила и путеве |
| 2021-2022, Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије, Београд, Србија-Помоћник директора за међународну сарадњу |
| 2022-2024, Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије, Београд, Србија-Начелник Одељења за ревизију и проверу безбедности саобраћаја |
| 2024 - до данас - SWEROAD AB, Стокхолм, Шведска - Експерт на међународним пројектима у области безбедности саобраћаја |
| 2024 - до данас - IT TRANSPORT LIMITED (ИТТ), Лондон, Уједињено Краљевство-Експерт на међународним пројектима у области безбедности саобраћаја |
| Чланства у научним и стручним организацијама или удружењима |
| <ul style="list-style-type: none"> - Open data hub, са сједиштем у Београду, Србија - European Transport Safety Council, са сједиштем у Бриселу, Белгија - European Platform for Transport Science, са сједиштем у Франкфурту, Њемачка - European Open Science Cloud- Future Users Group, са сједиштем у Бриселу - POLIS Network- Working Group for Road Safety, са сједиштем у Бриселу |
| 2. СТРУЧНА БИОГРАФИЈА, ДИПЛОМЕ И ЗВАЊА |
| Основне студије/студије првог циклуса |
| Назив институције, година уписа и завршетка |
| Универзитет у Источном Сарајеву, Саобраћајни факултет, 2006-2010. |
| Назив студијског програма |
| Саобраћај, смјер: друмски и градски саобраћај |
| Стечено звање |
| Дипломирани инжењер саобраћаја |
| Просјечна оцјена током студија ³ |
| 9.34 |
| Постдипломске студије/студије другог циклуса/интегрисане студије |
| Назив институције, година уписа и завршетка |
| Универзитет у Новом Саду, Факултет техничких наука, 2010-2011. |
| Назив студијског програма |
| Саобраћај и транспорт |
| Стечено звање |

³ Просјечна оцјена током основних студија/првог циклуса студија, другог циклуса студија и интегрисаног студија, наводи се за кандидате који се бирају у звање асистента, звање вишег асистента, лектора и за наставника страног језика и вјештина.

| |
|---|
| Мастер инжењер саобраћаја |
| Просјечна оцјена током студија ³ |
| 9.57 |
| Наслов магистарског/мастер рада/завршног рада |
| Методе и процедуре за евидентирање обележја саобраћајних незгода са посебним освртом на увиђајну документацију |
| Ужа научна област/ужа умјетничка област |
| Саобраћајно инжењерство |
| Докторат/студије трећег циклуса |
| Назив институције <i>(са назнаком да ли је иста акредитована)</i> , година уписа и завршетка |
| Универзитет у Београду, Саобраћајни факултет, 2012-2018, 14.09.2018. одбрањена докторска дисертација |
| Назив студијског програма |
| Саобраћај |
| Стечено звање |
| Доктор наука- саобраћајно инжењерство |
| Наслов докторске дисертације |
| Оцењивање безбедности саобраћаја на основу композитног индекса безбедности саобраћаја |
| Ужа научна област/ужа умјетничка област |
| Саобраћајно инжењерство |
| Претходни избори у наставничка и сарадничка звања (звање, период и институција) |
| - |
| 3а. НАУЧНА/УМЈЕТНИЧКА ДЈЕЛАТНОСТ КАНДИДАТА⁴ |
| <i>За кандидате који се бирају по условима прописаним Законом о високом образовању („Службени гласник Републике Српске“, број: 67/20)⁵</i> |
| Резултати остварени прије посљедњег избора/реизбора |
| - |
| Резултати остварени послје посљедњег избора/реизбора⁶ |
| Обавезни услови⁷ |

⁴ За навођење научних радова, монографија и универзитетских уџбеника користити Ванкуверски или АРА систем.

⁵ Одредбе Закона о високом образовању образовању („Службени гласник Републике Српске“ број: 67/20) се примјењују на лица која се први пут бирају на Универзитету, лица која су бирања у звања и која су до ступања раније важећег Правилника о условима за избор у научно-наставна, умјетничко-наставна, наставна и сарадничка звања („Службени гласник Републике Српске“, број 2/22) провела мање од једне половине изборног периода, као и лица која не користе право на избор по условима Закона о високом образовању („Службени гласник Републике Српске“, број: 73/10, 104/11, 84/12, 108/13, 44/15, 90/16, 31/18, 26/19 и 40/20).

⁶ Уносе се подаци и за кандидате који се први пут бирају: у звање доцента, наставника страног језика и вјештина и у сарадничка звања (ако су кандидати за избор у сарадничка звања приложили доказе о тим резултатима).

⁷ Навести остварене резултате у складу са условима за избор у одговарајуће звање према Закону о високом образовању („Службени гласник Републике Српске“, број: 67/20) и Правилнику о условима за избор у научно-наставна, умјетничко-наставна, наставна и сарадничка звања („Службени гласник Републике Српске“, број 69/23).

- [1] **Tešić, M.**, Miladić-Tešić, S., Folla, K., Yannis, G. and Oviedo-Trespalacios (2023). Star rating of driver's behavior as a tool to prevent risky behavior. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 97, 214-230. (IF₂₀₂₃=4.349), <https://doi.org/10.1016/j.trf.2023.07.011>

Driver behavior is a key determinant of road safety. Risky behaviors can be measured and quantified using traditional and modern methods, which enables the assessment of the driver's behavior. Following lessons from safety science, it is important to analyse and manage risks factors to optimize interventions in the transport context at the territory. The main objective of the paper is to explore the star rating of the driver's behavior to provide credible road safety monitoring and identification of the factors that most contribute to risky driving behaviors. The Data Envelopment Analysis method for selection of most significant factors is used for star rating of driver's behavior. The subject of the analysis encompasses 18 factors for 27 police administration units (PAUs) in the Republic of Serbia. The results are analysed regarding the following aspects: 1) star rating of driver's behavior and 2) defining the stages of the periodic factors monitoring for each PAU analysed. Using a mobile phone while driving, not using child restraints system, alcohol drunk driving during the night and seat belt use at rear seats of passenger vehicles were identified as the most significant factors associated with risky driving behaviors. Monitoring a broader set of factors helps to identify the strengths and weaknesses of a territory's road safety system. Star rating of driver's behavior as a tool intended for decision-makers ensures monitoring, management, the exchange of evidence-based and customized best practices and defining earlier goal-oriented actions to manage driver's behavior and to prevent risky driving.

- [2] **Tešić, M.**, Hermans, E., Lipovac, K. and Pešić, D. (2018). Identifying the most significant indicators in the road safety performance indicators. *Accident Analysis & Prevention*, 84, 74-82, (IF₂₀₁₈=3.058), <https://doi.org/10.1016/j.aap.2018.02.003>

The review of the national and international literature dealing with the assessment of the road safety level has shown great efforts of the authors who tried to define the methodology for calculating the composite road safety index on a territory (region, state, etc.). The procedure for obtaining a road safety composite index of an area has been largely harmonized. The question that has not been fully resolved yet concerns the selection of indicators. There is a wide range of road safety indicators used to show a road safety situation on a territory. Road safety performance index (RSPI) obtained on the basis of a larger number of safety performance indicators (SPIs) enable decision makers to more precisely define the earlier goal-oriented actions. However, recording a broader comprehensive set of SPIs helps identify the strengths and weaknesses of a country's road safety system. Providing high-quality national and international databases that would include comparable SPIs seems to be difficult since a larger number of countries dispose of a small number of identical indicators that are available for use. Therefore, there is a need for calculating a road safety performance index with a limited number of indicators (RSPI_{inn}) which will provide a comparison of a sufficient quality, of as many countries as possible. The application of the Data Envelopment Analysis (DEA) method and correlative analysis has helped to check if the RSPI_{inn} is likely to be of sufficient quality. A strong correlation between the RSPI_{inn} and the RSPI has been identified using the proposed methodology. Based on this, the most contributing indicators and methodologies for gradual monitoring of SPIs, have been defined for each country analyzed. The indicator monitoring phases in the analyzed countries have been defined in the following way: Phase 1- the indicators relating to alcohol, speed and protective systems; Phase 2- the indicators relating to roads and Phase 3- the indicators relating to trauma management. This will help achieve the standardization of indicators including data collection procedures and selection of the key list of indicators that need to be monitored. Based on the results, it has been concluded that the use of the most contributing indicators will make it possible to assess the level of road safety on a territory, with an acceptable quality score by focusing on the low-ranked countries. A smaller set of significant indicators

⁸ Према Правилнику о условима за избор у научно-наставна, умјетничко-наставна, наставна и сарадничка звања („Службени гласник Републике Српске“, број 69/23).

defined in this manner can serve for a fast and simple understanding of a road safety situation and assessment of effects of measures undertaken. Also, this universal index approach is applicable in cases when a broader comprehensive set of indicators is analyzed, which provides a more accurate identification of weaker points and rank the countries in a more meaningful way.

- [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 behavior*, 47, 132-142. (IF₂₀₁₈=2.360), <https://doi.org/10.1016/j.trf.2017.04.015>

This paper analysis published results of the research into the connection between mobile phone use while driving and traffic safety. Ever since the introduction of the first mobile phones, the authors have been examining the risks associated with its use in traffic, namely: prevalence or frequency of mobile phone use while driving, characteristics of drivers who make more frequent use of mobile phones, the connection between mobile phone use while driving and a car crash risk, a link between mobile phone use while driving and perception of risk, effects on driving performance of using various modes of mobile phones while driving (“hands-free” or “hand-held”), psychological factors influencing driver's decision to use a mobile phone while driving, etc. It is important to point out that the results of some studies indicate that using a hands-free mobile phone while driving does not provide greater safety as compared to the use of hand-held mobile phones while driving. Generally speaking, younger male drivers tend to use mobile phones more often while driving than women and older males. This paper analyses the results of studies which were published in 60 papers from 1994 to 2013. The analysis of the papers selected for research confirms detrimental effects of mobile phone use while driving. Also, four phases in the process of understanding the issue of mobile phone use impacts while driving have been established or identified. The first phase gives the analysis of the prevalence or frequency of mobile phone use while driving. The second phase identifies the characteristics of drivers who tend to use mobile phones more frequently while driving. The third phase concerns research into impacts of using different modes of mobile phones while driving on driving performance (“hands-free” or “hand-held”). Finally, the fourth phase deals with research into risks of mobile phone use while driving (“hands-free” or “hand-held”). The importance of this paper is reflected in that it can help traffic safety policy makers, on the basis of better understanding of the issue of mobile phone use impact while driving, to develop effective strategies aimed at reducing the extent of mobile phone use while driving.

- [4] Lipovac, K., Nešić, M., **Tešić, M.**, Ross, A., Tubić, V., and Marić, B. (2016). A comparative analysis of dangerous locations on the public roads in Serbia. *Safety Science*, 84, 190-200. (IF₂₀₁₈=3.619), <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2015.12.019>

The proper identification of dangerous locations is one of the most significant phases of the Black Spot Management process. Identifying dangerous locations is a complex procedure, as they are not always located only in hazardous road sections. In fact, dangerous locations can be identified in safe sections (those having a low level of objective risk). This comparative analysis includes the results of two studies focusing on identifying hazardous road sections on the state roads in Serbia. The first study is based on field research and interviews of experts according to territorial principles (subjective method). The second study relies on analysis of data related to the history and spatial distribution of road accidents (objective method). The subject of this analysis is focused on results obtained in the analysis of the subjective and objective methods used for identifying dangerous locations. The objective of the comparative analysis is to identify differences between the results of the subjective and objective analyses, as well as to more precisely prioritize dangerous locations on Serbian roads. The comparative analysis has shown that sections with low risk according to the subjective method may include 1 km sections with very high risks, which as a consequence, may lead to incorrect selection of dangerous locations. Additionally, there are sections with a small number of recorded road accidents and a very high subjective risk. Therefore, a reliable list of prioritized dangerous locations is obtained using both methods for identification of dangerous locations and the comparative analysis of their results.

- [5] 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 & Prevention*, 84, 74-82, (IF₂₀₁₈=3.058), <https://doi.org/10.1016/j.aap.2015.08.010>

The issue of seat belt use in middle- and low-income countries is strongly evident and has as a result higher rates of fatalities and seriously injured on the roads. The first systematic field research of the seat belt use while driving

was carried out in Bosnia and Herzegovina, in 2011–2012. Research methodology consisted of two mutually conditioned parts (observation and self-reported behavior). Specific features of the methodology used are in the relationship between the observed and interviewed drivers which enabled the analysis of their observed and self-reported behavior while driving. The logistic regression method was used in this work to make the analysis of the influence of personal human characteristics (gender, age, education, exposure) and vehicles' characteristics (age) on the observed and self-reported driving behavior, from the point of view of seat belt use while driving. The influence of the listed factors on driving behavior, depending on road type (urban or rural), was given special attention in the analysis. The paper shows that certain factors do not have the same impact on driving behavior, in various conditions. Based on results from this study, it will be possible to define certain critical groups of road users and the way in which they must be addressed in order to increase the seat belt wearing rate.

Научни радови објављени у научном часопису међународног значаја или научном скупу међународног значаја са рецензијом⁸

- [1] Miladić-Tešić, S., Marković, G., & Tešić, M. (2023). The connectivity issue analysis towards the digital transformation of Serbia. In 16th International Conference on Advanced Technologies, Systems and Services in Telecommunications (TELSIKS), Niš, Serbia, 207-210, IEEE. <https://doi.org/10.1109/TELSIKS57806.2023.10316017>

The article investigates the connectivity issue of the digital economy and society index, which covers digital performance indicators. The aim of this research work is to investigate the current connectivity assessment of local communities in the Republic of Serbia. Assessment is based on key connectivity indicators. The results showed that local self-governments in Serbia have low and medium connectivity assessments, and a set of measures by decision-makers should be done in the process of digital transformation and the development of cities to be the smart ones.

Научни радови објављени у научним часописима или зборницима са рецензијом⁸

- [1] Miladić-Tešić, S., Tešić, M., Folla K. (2023). Internet of Vehicle infrastructures as an innovative approach in road safety key performance indicators data sharing. International Journal for Traffic and Transport Engineering (IJTTE), 13 (1), 109-124, [http://dx.doi.org/10.7708/ijtte2023.13\(1\).09](http://dx.doi.org/10.7708/ijtte2023.13(1).09)

Road safety key performance indicators (KPI) are the indicators reflecting those operational conditions of the road traffic system that are influencing the system's safety performance. The automated process of KPIs data collection, accompanied by advanced smart solutions in urban areas, smart in-car solutions, etc. is expected in the near future. The European Commission developed a set of common methodological guidelines for the data collection and estimation of the KPIs in the European Union countries. Internet of Vehicles is an emerging technology approach that can be expected to become a promising solution to overcome serious traffic issues. The objective of this paper is to explore the process of road safety KPIs data collection and sharing using Internet of Vehicles networking. In that context, a star rating of driver's behavior could be done, and such data could be shared aiming to better improve drivers' safety behavior.

- [2] Tešić, M., Folla, K., Yannis, G. (2022). Exploring the development of an open data platform for road safety KPIs. 8th Road Safety and Simulation (RSS) International Conference, 08-10 June 2022 Athens, Greece, 1-6

The European Commission (EC) has adopted the EU Road Safety Policy Framework 2021-2030, in which emphasis has placed on monitoring the road safety progress at EU level. In view of that, it has been suggested to measure a set of eight road safety Key Performance Indicators (KPIs). The EC has been trying in parallel to develop the European Open Science Cloud (EOSC) ever since 2016, which is an open environment for hosting and processing research data. The objective of this paper is to explore the development of a road safety KPIs data ecosystem that could be integrated in the Transport Research Cloud as a subset of the EOSC platform. The paper describes the necessary steps to be taken in order to make the KPIs data open, as well as the concept and the

governance plan of an open platform for road safety KPIs (OPEN RSPI). This has been done with the aim to make the platform exploitable by both the EC and the EU countries. From the practical point of view, there has been conducted a review of the available road safety KPIs in the EU, duly respecting the EOSC principles and requirements applicable to open data. The emphasis is placed on the data management plan requirements, as a component of a findable, accessible, interoperable, and reusable (FAIR) ecosystem, which allows collecting, storing and reusing the KPIs data across all EU countries. Finally, the focus has been on the opportunities and barriers for data sharing, which arise from opening up the KPIs data that should be taken into consideration when developing a platform. The development of an open platform provides researchers, practitioners, and road safety stakeholders at all levels to more promptly identify those critical factors that are contributing to road accidents and strengthen the proactive road safety management.

- [3] Пешић, Д., Липовац, К., Антић, Б., Смаиловић, Е., Петровић, Ђ., Пешић, А., Миљковић, Б., Панић, И., Ковач, М., **Тешић М.** (2024). Деценија мерења индикатора безбедности саобраћаја у Републици Србији. XIX Међународна конференција – „Безбедност саобраћаја у локалној заједници”. Златибор, Србија, 17-20. април 2024., стр. 116-134. ISBN-978-86-81230-05-3, <https://doi.org/10.46793/RSafLC24.116P>

Основни предуслов за успешно управљање било којим системом, па и системом безбедности саобраћаја је познавање постојећег стања, јер се на тај начин могу уочити кључни проблеми тог система. У систему безбедности саобраћаја, поред познавања података о коначним излазима, односно података о саобраћајним незгодама и последицама саобраћајних незгода, неопходно је познавати податке о ставовима учесника у саобраћају и податке о индикаторима безбедности саобраћаја, јер ставови и индикатори безбедности саобраћаја веома јасно и прецизно могу да укажу на проблеме, а са друге стране, по правилу имају високо корелативну везу са коначним излазима. С тим у вези, Република Србија је препознала значај праћења индикатора безбедности саобраћаја још 2013. године. Након деценије мерења индикатора безбедности саобраћаја у Републици Србији и бројних изазова који су пратили успостављање овог процеса, у овом раду су приказани хронологија мерења индикатора безбедности саобраћаја, али и најновији закључци детаљне корелативне анализе између вредности индикатора и коначних излаза.

- [4] Миљковић, Б., Ковач, М., Панић, И., **Тешић, М.**, Миљуш С. (2024). Анализа ставова о безбедности саобраћаја у оквиру пројекта ESRA 3. XIX Међународна конференција – „Безбедност саобраћаја у локалној заједници”. Златибор, Србија, 17-20. април 2024., стр. 190-200. ISBN-978-86-81230-05-3, <https://doi.org/10.46793/RSafLC24.190M>

Низак ниво безбедности саобраћаја је један од водећих глобалних проблема. Небезбедна понашања учесника у саобраћају представљају најбројнији утицајни фактор настанка саобраћајних незгода, а таква небезбедна понашања су често у вези са погрешним ставовима учесника у саобраћају. Из тог разлога се у оквиру Стратегије безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023. до 2030. године (Стратегија) посебно дефинишу мере и активности које се односе на знање, ставове и понашање учесника у саобраћају, при чему се као основни циљ поставља да они буду на нивоу водећих држава Европе. Током 2023. године реализован је Међународни пројекат који се бави истраживањем ставова о безбедности саобраћаја (ESRA 3), који је спроведен на 5 континента, односно у 39 држава. У овом раду су приказани резултати истраживања ставова у Републици Србији, као и упоредна анализа са ставовима учесника у саобраћају у другим државама. Анализа се односи на ставове о ризицима појединих небезбедних понашања, самопријављено понашање, ставове о принуди и друго, са аспекта различитих категорија учесника у саобраћају. У оквиру рада је дат и осврт на резултате истраживања ставова из 2018. године (ESRA 2). Резултати рада могу помоћи у лакшем праћењу успешности остварених циљева Стратегије у вези са ставовима, али и помоћи при дефинисању активности субјеката безбедности саобраћаја, како на националном, тако и на локалном нивоу.

- [5] Ковач, М., **Тешић, М.**, Миљковић, Б., Панић, И. (2024). Анализа постојећих услова у вези са формирањем коридора за пролазак возила хитних служби. XIX Међународна конференција – „Безбедност саобраћаја у локалној заједници”.

Повреде у саобраћајним незгодама су један од водећих узрока смрти у свету. С тим у вези, предузимају се бројне активности за спречавање њиховог настанка, а уколико се оне ипак догоде, да последице буду што мање. Скраћивањем времена одзива хитних служби, повећава се вероватноћа за ублажавање тежине последица тих саобраћајних незгоде. Формирање коридора за пролазак возила хитних служби су од значаја за бржи долазак хитних служби до места незгоде, а посебно на ауто-путевима и другим брзим саобраћајница, чија дужина мрежа се последњих година у Републици Србији повећава. Претходно наведено је посебно важно у случају незгоде у тунелима, надвожњацима и местима на којима не постоји зауставна трака. У раду је дат преглед успешних светских пракси за формирање коридора за пролазак возила хитних служби. Анализирана су законска решења и реализоване кампање у Републици Србији. Такође, спроведено је истраживање ставова и самопријављеног понашања учесника у саобраћају у вези са коридорима за пролазак возила хитних служби. Резултати показују да 37,1% возача сматра да се зауставна трака може користити као коридор за пролазак возила хитних служби, док 37,4% сматра да је простор за њихов пролазак потребно оставити између леве и десне саобраћајне траке, односно „крз средину“. Различно разумевање пропуштања возила хитних служби потенцијално може отежати њихов долазак на место незгоде. Резултати истраживања указују на то да постоји простор за унапређење, па сходно томе могу помоћи у планирању мера и активност у оквиру петог стуба Стратегије безбедности саобраћаја Републике Србије за период од 2023. до 2030. године, како би се створили бољи услови за деловање хитних служби након настанка саобраћајне незгоде.

- [6] Миљковић, Б., Ковач, М., Ђурчић, В., **Тешић, М.**, Панић, И. (2023). Ефекти трибина за младе о безбедности саобраћаја. XVIII Међународна конференција – „Безбедност саобраћаја у локалној заједници“. Копаоник, Србија. 19-22. април 2023., стр. 164-174, ISBN 978-86-81230-04-6

Млади (15-30 година старости) чине око петине погинулих и скоро трећину повређених у саобраћајним незгодама у Републици Србији. Проблему безбедности младих се приступа на различите начине, па се сходно томе спроводе бројне мере и активности које за циљ имају смањење броја и последица саобраћајних незгода, у којима млади учествују. Међутим, ефекте одређених мера и активности је тешко поуздано и прецизно измерити. Једна од таквих активности су трибине за младе о безбедности саобраћаја. Трибине које су предмет овог рада су део кампање „На матуру без аутомобила“. У циљу утврђивања ефеката реализованих трибина за младе о безбедности саобраћаја, извршена је анализа ставова и самопријављеног понашања учесника на трибини, и то пре и после трибине о безбедности саобраћаја помоћу методе анкетног упитника. Истраживањем је обухваћено више од 900 испитаника, односно учесника више од 30 спроведених трибина за младе. Трибине су намењене искључиво средњошколцима, посебно матурантима (17-19 година старости). Резултати истраживања показују да млади прихватају овај тип едукације, која утиче на њихове ставове према безбедности саобраћаја и да су спремни да унапређују своје понашање у саобраћају. Тако су, на пример, већу спремност да сваки пут користе сигурносни појас, након одржане трибине, исказали испитаници женског пола (62,4%), у односу на испитанике мушког пола (45,1%), иако су пре трибине пријавили да га ређе користе. Додатно, резултати анализе ефеката могу користити доносиоцима одлука у циљу унапређивања садржаја и квалитета трибина за младе о безбедности саобраћаја.

- [7] Травар, А., Стајчић, А., **Тешић, М.** (2021). Ставови учесника у саобраћају према возачима лаких личних електричних тротинета (возила). X Међународна конференција – „Безбједност саобраћаја у локалној заједници“. Бања Лука, Република Српска, Босна и Херцеговина, 29. октобар, 2021., стр. 35- 43, ISBN: 978-99976-727-9-7

У последње вријеме у Републици Српској у све већем порасту јесте број лаких личних електричних возила односно средстава за микромобилност, а најзначајнији представници из ове групе возила јесу електрични тротинети. Њихова експанзија интензивирала се у последњих двије године, а проблем са овом групом возила јесте то што нису прописана правила којима би се регулисало учешће електричних тротинета у јавном саобраћају. Самим повећањем броја електричних тротинета у јавном саобраћају,

долази до повећања конфликтних ситуација, као и самих саобраћајних незгода између електричних тротинета и путничких аутомобила. Како електрични тротинети немају одвојене површине за кретање, они у великој мјери користе коловоз за кретање чиме, у знатној мјери, утичу на возаче путничких аутомобила. Такође, у знатној мјери користе и пјешачке површине за кретање, чиме отежавају кретање пјешака и у одређеној мјери могу да угрозе безбједност пјешака. Како би се утврдили ставови учесника у саобраћају према возачима лаких личних електричних тротинета спроведено је анкетно истраживање међу различитим групама учесника у саобраћају. Основни циљ истраживања јесте да се утврде ставови учесника у саобраћају према возачима електричних тротинета. Поред тога споредни циљеви су да се утврди прихватљивост електричних тротинета од самих учесника у саобраћају, њихово понашање када се сусретну са електричним тротинетима, као и њихови приједлози за увођење неких мјера за електричне тротинете. Анкетни упитник је састављен на основу неколико међународних упитника који су проведени у земљама западне Европе. Анкетирање је вршено над свим учесницима у саобраћају, са посебним аспектом на возаче путничких аутомобила. Добијени резултати показују да електрични тротинети представљају опасност по друге учеснике у саобраћају и то из неколико разлога: велики број малољетних особа управља електричним тротинетима, за кретање користе површине које нису њима намјењене, слабо су уочљиви ноћу и у условима смањене видљивости, не носе заштитне кациге, неправилним кретањем угрожавају друге учеснике у саобраћају. На основу добијених резултата у овом истраживању и на основу низа мјера које су предложене у овом раду, могу се лакше и једноставније дефинисати одређене мјере да се олакшало употребавање електричних тротинета, а и да се повећа безбједност саобраћаја.

[8] Липовац, К., Обрадовић, Д., **Теших, М.**, Нешић, М. (2021). Нови концепт одговорности за безбедност саобраћаја у локалним заједницама. XVI Међународна конференција – „Безбедност саобраћаја у локалној заједници”. Копаоник, Србија. 16-19. јун 2021., стр. 1-19, ISBN 978867020464-5

У раду су описани основни принципи приступа безбедног система у безбедности саобраћаја, а посебно принцип подељене одговорности. За унапређење безбедности саобраћаја, неопходно је проширити врсте одговорности: поред различитих облика казненоправне одговорности (кривичне, прекршajне, одговорности за привредне преступе, одговорности правних лица за кривична дела) и грађанскоправне одговорности (различити облици правне одговорности за накнаду штете), треба истицати значај ванправне одговорности, тј. стручне, моралне и политичке одговорности. Са друге стране, неопходно је проширити круг одговорних за безбедност саобраћаја: одговорности учесника саобраћајне незгоде, неопходно је додати и истицати значај одговорности креатора система. Процењује се да ванправна одговорност, а посебно одговорност креатора система имају већи потенцијал унапређења безбедности саобраћаја, него што је то случај са различитим облицима правне одговорности учесника саобраћајне незгоде.

[9] **Теших, М.**, Ђерић, М., Суботић, М., Андрић, З. (2021). Упоредна анализа ставова и индикатора безбедности саобраћаја у Републици Српској. XVI Међународна конференција – „Безбедност саобраћаја у локалној заједници”. Копаоник, Србија. 16-19. јун 2021., стр. 102-116, SBN 978867020464-5

Ставови учесника у саобраћаја одређују њихово понашање у саобраћају. Стицање ставова према безбједности саобраћаја почиње од најранијег узраста и увелико дефинише понашање особе као учесника у саобраћају (возача, пјешака, бициклисте и сл). Примарни циљ истраживања јесте утврђивање ставова и самопријављених понашања учесника у саобраћају у вези са ризицима у друмском саобраћају, процјена спектра ставова - од подржавања до супротстављања прописима и заштитним мјерама, испитивање личне и друштвене прихватљивости одређених понашања у саобраћају, као и упоредна анализа добијених резултата са индикаторима безбједности саобраћаја на подручју полицијских управа. Истраживање ставова је извршено према ЕСРА методологији што даје могућност за поређење са другим европским државама, које су реализовале истраживање према истој методологији. Анкетирани су возачи путничких аутомобила, возачи двоточкаша са мотором (мотоциклисти и мопедисти) и немоторизовани учесници у саобраћају (пјешаци и бициклисти). Резултати показују да се сва ризична понашања могу груписати у 5 категорија и то: 1) употреба кацига, 2) употреба мобилног телефона, 3) заштитни системи (употреба сигурносног појаса и дјечјих аутосједишта), 4) вожња изнад ограничења брзине кретања и 5) вожња под дејством алкохола и дрога и да су у јакој вези са стварним, опаженим понашањем учесника у саобраћају.

Добијени резултати помажу доносиоцима одлука на републичком и локалном нивоу да једноставније дефинишу ефективне мјере (превентивне активности, репресију и сл.) на унапређењу безбједности саобраћаја.

[10] Радовић, М., Дубравац, М. **Тешић, М.** (2019). Координација и кооперација у систему безбједности саобраћаја- значај и уочени проблеми у Републици Српској. XIV Међународна конференција – „Безбедност саобраћаја у локалној заједници”. Копаоник, Србија, 10-13. април, 2019., стр. 61-70, ISBN 978-86-7020-418-8

Потребе за побољшањем безбједности саобраћаја на путевима су све веће и тешко их је испуњавати уколико не постоје људски, технички и финансијски капацитети, као и координација и кооперација између кључних субјеката система безбједности саобраћаја. На националном нивоу, земље су дужне да спроводе научне и стручне принципе безбједности саобраћаја. Да би се постигли дефинисани циљеви те реализовале врло ефективне мере, координација и кооперација између свих субјеката мора бити на високом нивоу. Досадашња искуства у раду Агенције за безбједност саобраћаја Републике Српске показала су да систем безбједности саобраћаја у значајној мери зависи од запослених на републичком/ локалном нивоу и од њихове посвећености унапређењу безбједности саобраћаја. Овим радом се жели дати осврт на значај координације између субјеката безбједности саобраћаја приликом реализације једног заједничког циља и кооперације тако да сваки субјекат зна свој задатак у реализацији координисане активности. У раду су представљени модели сарадње уз примјере добре и лоше координације и кооперације између субјеката система безбједности саобраћаја како на националном тако и на локалном нивоу. Упоредном анализом дат је преглед субјеката, нивоа координације и кооперације са Агенцијом и реализованих заједничких активности по областима као што су: израда законских и подзаконских аката, реализација превентивних активности и финансирање. На основу добијених резултата, дата је препорука за дефинисање индикатора сарадње између кључних субјеката, који ће допринијети рјешавању заједничких проблема за већину територија у региону Западног Балкана.

Објављене научне монографије или универзитетски уџбеници (са ISBN бројем)⁸

-

Цитираност научних радова⁹

Иако се ради о необавезном критеријуму за избор у звање доцента, Комисија је утврдила цитираност пријављеног кандидата. Увидом Комисије у базу цитираности на Google Scholar, кандидат је на дан 09.12.2024. године имао укупно 341 цитат, h-index=4, i10h-index=4.

Приступно предавање¹⁰

Комисија је 02.12.2024. године, број 1729/24 заказала приступно предавање у складу са чланом 10. ставовима 1, 2 и 3 Правилника о поступку и условима избора академског особља Универзитета у Источном Сарајеву у којима је дефинисан услов за одржавање оваквог предавања, временска компонента и јавност заказивања и одржавања истог.

На основу претходно заказаног термина, кандидат др Милан Тешић одржао је

⁹ Само за избор у звање редовног професора у складу са чланом 81. став 3. Закона о високом образовању („Службени гласник Републике Српске“, број: 67/20) и чланом 9. став 1. тачка 3. и чланом 37. Правилника о условима за избор у научно-наставна, умјетничко-наставна, наставна и сарадничка звања („Службени гласник Републике Српске“, број 69/23).

¹⁰ Кандидат за избор у наставно звање, који раније није изводио наставу у високошколским установама, дужан је да пред комисијом за сачињавање извјештаја о пријављеним кандидатима, одржи предавање из наставног предмета уже научне области/уже умјетничке области за коју је конкурисао, на тему коју одреди комисија.

| |
|--|
| <p>10.12.2024. године приступно предавање на тему „Утицај развоја аутомобилске индустрије на карактеристике саобраћајног система“. Кандидат је показао одличне наставничке способности и ниво знања из области за коју се бира. Такође, кроз извршено предавање доказао је завидан ниво искуства у начину представљања материје која је била предмет приступног предавања, као и способност пружања брзих и адекватних одговора на постављена питања. Могуће је истаћи још једну битну карактеристику коју је Комисија уочила, а односи се на вјештину кандидата да истражи савремене аспекте теме приступног предавања за кратко вријеме и на синтетизован начин представи најновија достигнућа развоја аутомобилске индустрије са акцентом на карактеристике саобраћајног система, уз давање закључака и смјерница везаних за даљи развој области.</p> |
| <p>Позитивна оцјена од високошколске установе или позитивна оцјена педагошког рада у студентским анкетама током цјелокупног претходног изборног периода</p> |
| <p>-</p> |
| <p>Менторство и/или чланство у комисијама за одбрану мастер или магистарског рада или докторске дисертације</p> |
| <p>Кандидат је био члан комисије за одбрану докторске дисертације:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Seddigheh Bavaee, Универзитет у Хаселту, Институт за истраживања у транспорту (ИМОБ), Белгија <p>Назив теме: Developing a composite index for assessing driver safety performance using data envelopment analysis</p> |
| <p>Репрезентативне референце у умјетничком пољу по категоријама <i>(само у поступцима избора у умјетничко-наставна звања)</i>¹¹</p> |
| <ol style="list-style-type: none"> 1. 2. 3. ... |
| <p>Менторство на завршним радовима на свим нивоима студијама, односно репрезентативне референце у умјетничкој области за коју се бира уколико студијским програмом није омогућено да наставник буде биран за руководиоца завршног рада – <i>(само у поступцима избора у умјетничко-наставна звања)</i>¹¹</p> |
| <ol style="list-style-type: none"> 1. 2. 3.... |
| <p>Остварена међународна сарадња са другим универзитетима и релевантним институцијама у области високог образовања, културе и умјетности <i>(само у поступцима избора у умјетничко-наставна звања)</i>¹¹</p> |
| <ol style="list-style-type: none"> 1. 2. 3.... |

¹¹ Навести остварене резултате у складу са условима за избор у одговарајуће звање према Закону о високом образовању („Службени гласник Републике Српске“, број: 67/20) и Правилнику о условима за избор у научно-наставна, умјетничко-наставна, наставна и сарадничка звања („Службени гласник Републике Српске“, број 69/23).

Умјетничка остварења на колективним презентацијама, јавно представљени облици умјетничког стваралаштва (само у поступцима избора у умјетничко-сарадничка звања, осим у звање асистента)

Допунски услови¹²

Стручно професионални допринос

На основу Правилника о условима за избор у научно-наставна, умјетничко-наставна, наставна и сарадничка звања („Службени гласник Републике Српске“, број: 69/23) извршена је класификација резултата рада кандидата (који припадају компоненти „стручно-професионални допринос“) на сљедећи начин:

Кандидат је као руководилац или сарадник учествовао у сљедећим националним и међународним научноистраживачким и стручним пројектима:

1. Technical assistance in Road Safety Management and Capacity Strengthening under GSHP-II for Roads and Building Department, Government of Gujarat, India (2023-2024), financed by World Bank. Role: Road Safety Management Expert and Deputy Team Leader.
2. Consultancy Services for the Development of Administrative Framework, Building Capacity for Research Activities for the Regional Centre of Excellence for Road Safety (RCoERS) at the National Institute of Transport, Tanzania (2024-2025), financed by African Development Bank. Role: Road Safety Management Expert
3. Technical support and expertise for international projects of TILKON in relation to road safety and key performance indicators- Project WESTBELT- Data collection and analysis for KPIs on seatbelts and child restraint systems (2023-2024), financed by Transport Community. Role: Road Safety Expert and main coordinator on the field.
4. TRENDLINE (2023-2025) - data collection, data analysis, delivery of road safety KPIs, and for use within road safety policies, funded by the European Commission-DG MOVE. Role: Member of Key Expert Group for Infrastructure.
5. United Nations Road Safety Fund (2022-2024). Building back a better road safety system based on an in-depth analysis of road accidents in the post-pandemic period (ongoing). Partners: UNECE Geneva (CH), WHO Serbia office, and WHO BiH office. Role: Road Safety Expert.
6. Израда Стратегије безбедности саобраћаја на путевима у Републици Србији за период од 2023. до 2030. године и пратећег трогодишњег Акционог плана безбедности саобраћаја 2023-2025. Улога: Главни координатор Радне групе, која укључује 32 субјекта безбедности саобраћаја у Републици Србији (2022-2023).
7. Систематско праћење композитног индекса безбедности саобраћаја у Републици Српској (2019-2021). Финансиран од стране Министарства за научнотехнолошки развој, високо образовање и информационо друштво Републике Српске. Улога:

¹² Навести остварене резултате у складу са чланом 80. став 2. и чланом 81. Закона о високом образовању („Службени гласник Републике Српске“, број: 67/20) и Правилником о условима за избор у научно-наставна, умјетничко-наставна, наставна и сарадничка звања („Службени гласник Републике Српске“, број 69/23).

Координатор пројекта.

8. Erasmus+ Capacity Building in Higher Education project, titled: Improving the Traffic Safety in the Western Balkan Countries through Curriculum Innovation and Development of Undergraduate and Master Studies/ TRAFSAF, funded by European Commission (2018-2021). Role: Project coordinator on behalf of Traffic Safety Agency of Republic of Srpska.
9. The Status of Traffic Safety and Mobility Education in Europe. The project is coordinated by European Transport Safety Council (ETSC) and supported by Fundación MAPFRE and the Flemish Foundation for Traffic Knowledge (VSV), 2019. Role: Road Safety Expert
10. Road Safety Audit of selected urban streets in the City of Kragujevac in preparation for rehabilitation. Contractor: Swedish National Road Consulting AB cooperated with the City of Kragujevac, financed by European Bank for Reconstruction and Development (2019). Role: Road Safety Expert.
11. Идентификација кључних индикатора безбедности саобраћаја на територији Града Београда, развој методологије за прикупљање индикатора и спровођење пилот пројекта, финансиран од стране Секретаријата за саобраћај и транспорт Града Београда (2015). Улога: члан тима.
12. Метод бенчмаркинга институција безбедности саобраћаја у локалним самоуправама у Републици Србији, стратешки значај и потенцијал. Извођач: Криминалистичко- полицијска Академија, Земун, Србија, финансиран од стране Агенције за безбедност саобраћаја Републике Србије (2015). Улога: члан тима.
13. Central Asia Regional Economic Cooperation: Midterm Review of the Transport and Trade Facilitation Strategy and Implementation Action Plan (Road Safety), financed by Asian Development Bank (2013). Role: Road Safety Young Researcher.

Кандидат је био члан програмског и организационог одбора конференције:

1. Међународна конференција „Безбедност саобраћаја у локалној заједници“, Србија, (2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024)

Кандидат је био Председник и члан Комисије за стицање лиценце за ревизора односно проверача безбедности саобраћаја, Агенција за безбедност саобраћаја Републике Србије, 2023-2024.

Кандидат је рецензент сљедећих часописа и конференција:

- Safety Science (Elsevier)
- Accident Analysis and Prevention (Elsevier)
- Transportation Research Part F (Elsevier)
- Traffic Injury Prevention (Taylor&Francis)
- TRA-ARENA 2020, 2024 Conference
- ITS World Congress Dubai 2024

| |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • ITS European Congress Sevilla 2025 |
| Допринос академској и широј заједници |
| <p>На основу Правилника о условима за избор у научно-наставна, умјетничко-наставна, наставна и сарадничка звања („Службени гласник Републике Српске“, број: 69/23) извршена је класификација резултата рада кандидата (који припадају компоненти „допринос академској и широј заједници“) на сљедећи начин:</p> <p>Кандидат је учествовао у изради стратешког акта - Програм безбједности саобраћаја на путевима Републике Српске 2019-2022.</p> <p>Кандидат је био члан Савјета за безбједност саобраћаја Босне и Херцеговине, из реда експерата из области безбједности саобраћаја (2018-2023).</p> <p>Кандидат је учествовао у изради сљедећих стручних издања:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. World Health Organization (2022-2023). Global road safety status report 2023. Role: National data focal point for Serbia. 2. Приручник за спровођење стручног оспособљавања за полагање испита за провераваче и ревизоре безбедности саобраћаја у Републици Србији (2023). |
| Сарадња са другим високошколским установама, научноистраживачким, односно институцијама културе и умјетности у земљи и иностранству |
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Универзитет у Хаселту, Институт за истраживања у транспорту, Белгија 2. Центар за истраживања у транспорту, Чешка |
| 4а. ОСТАЛИ РЕЛЕВАТНИ ПОСТИГНУТИ РЕЗУЛТАТИ |
| Остали релевантни резултати постигнути прије посљедњег избора/реизбора |
| - |
| Остали релевантни резултати постигнути после посљедњег избора/реизбора¹³ |
| <p>Стипендије:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Стипендија Министарства просвјете и културе Републике Српске и фонда „Др Милан Јелић” за I циклус студија, 2009, 2010. година 2. Стипендија Министарства науке и технологије за II циклус студија, 2011. 3. Стипендија фонда „Др Милан Јелић” за III циклус студија 2012. и 2014. година <p>Признања:</p> <p>Признање за најбољу докторску дисертацију из области саобраћајног инжењерства за 2018. годину од стране Привредне коморе Републике Србије.</p> <p>Такмичења:</p> <p>Transportation Research Arena (TRA) Vision - Такмичење младих истраживача 2020, Финска</p> <p>Друго мјесто међу 105 пријављених тема из 24 земље ЕУ и 91 универзитета</p> <p>Област: Путеви - Безбједност саобраћаја</p> |

¹³ Уносе се подаци и за кандидате који се први пут бирају: у звање доцента, наставника страног језика и вјештина и у сарадничка звања (ако су кандидати за избор у сарадничка звања приложили доказе о тим резултатима).

| |
|---|
| Линк: https://www.travisions.eu/TRAVisions/young_researcher_results_2020/ |
| 36. НАУЧНА/УМЈЕТНИЧКА ДЈЕЛАТНОСТ КАНДИДАТА¹⁴ |
| <i>За кандидате који се бирају по условима прописаним Законом о високом образовању („Службени гласник Републике Српске“, број: 73/10, 104/11, 84/12, 108/13, 44/15, 90/16, 31/18, 26/19 и 40/20)¹⁵</i> |
| Резултати остварени прије посљедњег избора/реизбора |
| |
| Научни радови објављени у научним часописима и зборницима са рецензијом послје посљедњег избора/реизбора |
| |
| Објављене књиге (научне књиге, монографије или универзитетски уџбеник) или патент¹⁶ послје посљедњег избора/реизбора |
| |
| Менторство и/или чланство у комисијама за одбрану мастер или магистарског рада или докторске дисертације послје посљедњег избора/реизбора |
| |
| Међународна сарадња са другим универзитетима и релевантним институцијама у области високог образовања послје посљедњег избора/реизбора |
| |
| Умјетничка остварења на колективним презентацијама, јавно представљени облици умјетничког стваралаштва/умјетничких дјела (само у поступцима избора у умјетничко-наставна и сарадничка звања) |
| |
| Признања за успјешно дјеловање у одговарајућој области умјетности (само у поступцима избора у умјетничко-наставна звања) |
| |
| Допринос у подизању наставног и умјетничког кадра (само у поступцима избора у умјетничко-наставно звање редовног професора) |
| |
| Показане наставничке способности/резултати студентске анкете |
| |
| 46. ОСТАЛИ РЕЛЕВАНТНИ ПОСТИГНУТИ РЕЗУЛТАТИ |
| Остали релевантни резултати постигнути прије посљедњег избора/реизбора |

¹⁴ За навођење научних радова, научних књига, монографија и универзитетских уџбеника користити Ванкуверски или АРА систем.

¹⁵ Лица која су бирана у звања и која су до ступања раније важећег Правилника о условима за избор у научно-наставна, умјетничко-наставна, наставна и сарадничка звања („Службени гласник Републике Српске“, број 2/22) провела више од једне половине изборног периода имају право на избор по условима раније важећег Закона о високом образовању („Службени гласник Републике Српске“, број: 73/10, 104/11, 84/12, 108/13, 44/15, 90/16, 31/18, 26/19 и 40/20).

¹⁶ Патент се вреднује само за избор у звање ванредног професора.

| |
|---|
| Остали релевантни резултати постигнути послје је посљедњег избора/реизбора |
| <i>Навести све друге релеватне резултате који нису претходно наведени</i> |

Други кандидат и сваки наредни ако их има (све поновљено као за првог кандидата).

| 5. ОЦЈЕНА ИСПУЊЕНОСТИ УСЛОВА ЗА ИЗБОР У ЗВАЊЕ | | |
|---|----------------------|--|
| <i>Експлицитно навести у табели да ли кандидати узети у разматрање испуњавају или не испуњавају услове за избор у звање који се на њих примјењују.</i> | | |
| Први - једини кандидат | | |
| Минимални услови за избор у звање ¹⁷ | Испуњава/не испуњава | Доказ |
| Научно звање доктора наука у одговарајућој научној области | Испуњава | Кандидат је одбранио докторску дисертацију на Саобраћајном факултету Универзитета у Београду, 14.09.2018. године на студијском програму Саобраћај и стекао звање: Доктор наука - саобраћајно инжењерство. |
| Најмање три научна рада из научне области за коју се бира, објављена у научним часописима и зборницима са рецензијом, од којих је најмање један објављен у научном часопису међународног значаја или научном скупу међународног значаја | Испуњава | Кандидат је приложио 17 радова, од којих је Комисија вредновала укупно 16 сљедеће структуре: 5 радова објављено у истакнутом научном часопису међународног значаја са рецензијом, 1 у међународном часопису научног значаја и 10 радова у научним часописима и зборницима са рецензијом. |
| Доказане наставничке способности, односно има приступно предавање из области за коју се бира, позитивно је оцијењен од високошколске установе или има позитивну оцјену педагошког рада у студентским анкетама током цјелокупног претходног изборног периода | Испуњава | Кандидат је пред члановима комисије одржао приступно предавање и показао наставничке способности, изузетне вјештине и ниво знања из области транспортног инжењерства. |

¹⁷ У зависности у које се звање бира кандидат, навести минимално прописане услове из члана 81, 82, 83. и 90. Закона о високом образовању („Службени гласник Републике Српске“, број: 67/20) и Правилника о условима за избор у научно-наставна, умјетничко-наставна, наставна и сарадничка звања („Службени гласник Републике Српске“, број 69/23) или члана 77, 78. и 87. Закона о високом образовању („Службени гласник Републике Српске“, број: 73/10, 104/11, 84/12, 108/13, 44/15, 90/16, 31/18, 26/19 и 40/20).

Други кандидат и сваки наредни уколико их има (све поновљено као за првог)

Није било других пријављених кандидата.

5. РЕЗУЛТАТ ИНТЕРВЈУА СА КАНДИДАТОМ/ИМА¹⁸

Интервју са кандидатом одржан је дана 10.12.2024. године у 11:00 часова у присуству проф. др Вука Богдановића, предсједника комисије; проф. др Месуда Ајановића, члана и проф. др Жељка Стевића, члана. На основу обављеног интервјуа са кандидатом о научној и стручној дјелатности као и његовог досадашњег рада, Комисија констатује да кандидат посједује знање и квалитет и да у потпуности испуњава услове предметног конкурса. Такође, кроз обављени интервју кандидат је показао да представља изузетан потенцијал, са свих аспеката матичне области за коју се бира и да својим искуством може допринијети развоју сегмената области транспортног инжењерства, а на тај начин остварити и професионалну мисију.

III ЗАКЉУЧНО МИШЉЕЊЕ СА ПРИЈЕДЛОГОМ КАНДИДАТА ЗА ИЗБОР

Приједлог кандидата за избор у академско звање (навести звање, ужу научну област/ужу умјетничку област) са образложењем приједлога комисије. Уколико један или више кандидата задовољавају услове за избор у звање према конкурс, комисија мора дати образложење о разлозима предлагања конкретног кандидата.

На основу увида у приложену документацију, одржаног приступног предавања и интервјуа са кандидатом, чланови Комисије дају сљедеће мишљење и закључке:

Кандидат др Милан Тешић испуњава све прописане услове за избор у академско звање **доцент**, ужа научна област Транспортно инжењерство.

Кандидат је одбранио докторску дисертацију на Саобраћајном факултету Универзитета у Београду 14.09.2018. године, стекавши звање доктор наука – саобраћајно инжењерство, чиме је испунио први основни услов избора у звање доцента. У досадашњем раду у својству аутора или коаутора објавио је 16 радова од чега је 5 објављено у часописима на престижној СЦИ листи. На тај начин кандидат је задовољио други потребан услов за избор у звање и потребно је нагласити да пет објављених радова у истакнутом научном часопису међународног значаја представља изузетан резултат и недвосмислено показује способност кандидата за извршавање научно-истраживачких активности и њихово представљање на највишем свјетском нивоу. Кандидат је показао одличне наставничке способности и ниво знања из области за коју се бира кроз обављени интервју и одржано приступно предавање, чиме је задовољио и трећи основни услов за избор у звање доцента.

Кандидат је учествовао као координатор, сарадник, експерт и сл. на бројним националним и међународним научно-истраживачким и стручним пројектима. Ангажован је као рецензент у неколико међународних часописа и члан је неколико националних и међународних организација. Добитник је значајних признања и стипендија у пољу образовања и науке. Показао је јасну определијеленост за научно-истраживачку и образовну каријеру.

Узимајући у обзир претходно наведено и квантитативно-квалитативне карактеристике кандидата, Комисија констатује да се ради о врсном кандидату који се на један начин

¹⁸ Интервју се обавља са кандидатима који испуњавају услове за избор у звање.

доказао у професионалном и научно-истраживачком смислу. У прилог томе говори и чињеница да је кандидат испунио и велики број ставки који припадају допунским условима, а обавезни су искључиво за виша звања. Комисија сматра да предложени кандидат у великој мјери може допринијети развоју стручног и научног дјеловања области за коју се бира, те са задовољством и једногласно предлажу Научно-наставном вијећу Саобраћајног факултета у Добоју да утврди приједлог и изврши избор др Милана Тешића у звање **доцента** за ужу научну област Транспортно инжењерство и приједлог упути Вијећу природних наука, инжењерства и технологије, као и Сенату Универзитета у Источном Сарајеву.

Ч Л А Н О В И К О М И С И Ј Е :

1. _____
Др Вук Богдановић, редовни професор, предсједник комисије
Ужа научна област: Планирање, регулисање и безбедност саобраћаја
Универзитет у Новом Саду, Факултет техничких наука

2. _____
Др Месуд Ајановић, редовни професор, члан
Ужа научна област: Транспортно инжењерство
Универзитет у Источном Сарајеву, Саобраћајни факултет

3. _____
Др Жељко Стевић, ванредни професор, члан
Ужа научна област: Транспортно инжењерство
Универзитет у Источном Сарајеву, Саобраћајни факултет

IV ИЗДВОЈЕНО ЗАКЉУЧНО МИШЉЕЊЕ

Уколико неко од чланова комисије није сагласан са приједлогом о избору дужан је своје издвојено мишљење доставити у писаном облику који чини саставни дио овог извјештаја комисије.

Нема издвојених мишљења.

Мјесто: Добој

Датум: 10.12.2024. године