

ИЗВЕШТАЈ О ОЦЕНИ ПОДОБНОСТИ ТЕМЕ, КАНДИДАТА И МЕНТОРА ЗА
ИЗРАДУ ДОКТОРСКЕ ДИСЕРТАЦИЈЕ

I ПОДАЦИ О КОМИСИЈИ

Орган који је именовао комисију: Наставно научно веће Факултета техничких наука

Датум именовања комисије: 02.07.2026., решење бр. 012-40/5002-2026

Састав комисије именоване у складу са *Правилима докторских студија Универзитета у Новом Саду*:

1.	др Милан Симеуновић	Редовни професор	Организација и технологије транспортних система
	презиме и име	звање	ужа научна област
	Универзитет у Новом Саду, Факултет техничких наука	Председник	
	установа у којој је запослен-а	функција у комисији	
2.	др Миља Симеуновић	Ванредни професор	Планирање, регулисање и безбедност саобраћаја
	презиме и име	звање	ужа научна област
	Универзитет у Новом Саду, Факултет техничких наука	Члан	
	установа у којој је запослен-а	функција у комисији	
3.	др Јелена Митровић Симић	Ванредни професор	Планирање, регулисање и безбедност саобраћаја
	презиме и име	звање	ужа научна област
	Универзитет у Новом Саду, Факултет техничких наука	Члан	
	установа у којој је запослен-а	функција у комисији	
4.	др Силвиа Гилезан	Редовни професор	Теоријска и примењена математика
	презиме и име	звање	ужа научна област
	Универзитет у Новом Саду, Факултет техничких наука	Члан	
	установа у којој је запослен-а	функција у комисији	
5.	др Жељко Стевић	Ванредни професор	Транспортно инжењерство
	презиме и име	звање	ужа научна област
	Универзитет у Источном Сарајеву, Саобраћајни факултет Добој	Члан	
	установа у којој је запослен-а	функција у комисији	

II ПОДАЦИ О КАНДИДАТУ

1. Име, име једног родитеља, презиме: Александар, Петар Поповић
2. Датум рођења: 08.10.1976. Место и држава рођења: Крагујевац, Република Србија

II.1 Основне или интегрисане студије

Година уписа: Година завршетка: Просечна оцена током студија:

Универзитет: Универзитет у Новом Саду

Факултет: Факултет техничких наука

Студијски програм: Друмски и градски саобраћај

Стечено звање: Дипломирани саобраћајни инжењер

II.2 Мастер или магистарске студије

Година уписа: Година завршетка: Просечна оцена током студија:

Универзитет:

Факултет:

Студијски програм:

Стечено звање:

Научна област:

Наслов завршног рада:

II.3 Докторске студије

Година уписа:

Универзитет: Универзитет у Новом Саду

Факултет: Факултет техничких наука

Студијски програм: Саобраћај

Број ЕСПБ до сада остварених: Просечна оцена током студија:

II.4 Приказ научних и стручних радова кандидата

Р. бр.	аутори, наслов рада, часопис, волумен (година) странице од-до, DOI или ISBN/ISSN	категорија
1.	Поповић, А., Поповић, Б., Станишић, Р., „Унапређење система јавног транспорта путника у функцији већег учешћа у видовној расподели путовања“, <i>Саветовање са међународним учешћем на тему саобраћајне незгоде, Златибор, 16-18. мај 2024</i> , стр. 193–203, ISBN 978-86-86931-20-7.	M63
Рад припада проблематици докторске дисертације: <u>ДА</u> НЕ ДЕЛИМИЧНО		

Р. бр.	аутори, наслов рада, часопис, волумен (година) странице од-до, DOI или ISBN/ISSN	категорија
2.	Поповић, А., Богдановић, В., „Могућност успостављања јавног превоза путника у Шумадијском управном округу“, <i>13. БИХ Конгрес о транспортној инфраструктури и транспорту–Цесте</i> , Сарајево, 19-20. септембар 2025, стр 338-347, ISSN 2831-0020.	M63
Рад припада проблематици докторске дисертације: <u>ДА</u> НЕ ДЕЛИМИЧНО		

Р. бр.	аутори, наслов рада, часопис, волумен (година) странице од-до, DOI или ISBN/ISSN	категорија
3.	Поповић, А., Станишић, Р., „Процена комфора у возилима ЈГТП-а на основу података из система за аутоматско бројање путника“, <i>Саветовање са међународним учешћем на тему саобраћајне незгоде, Златибор, 15-17. мај 2025</i> , стр. 217–227.	M63
Рад припада проблематици докторске дисертације: <u>ДА</u> НЕ ДЕЛИМИЧНО		

Р. бр.	аутори, наслов рада, часопис, волумен (година) странице од-до, DOI или ISBN/ISSN	категорија
4.	Поповић, А., „Предлог информационог система за контролу, управљање и аутоматску наплату у ЈГПП у Крагујевцу“, <i>Саветовање са међународним учешћем на тему саобраћајне незгоде, Златибор, 27-29. април 2011</i> , стр. 378–386, ISBN 978-86-6041-060-5.	M63
Рад припада проблематици докторске дисертације: <u>ДА</u> НЕ ДЕЛИМИЧНО		

Р. бр.	аутори, наслов рада, часопис, волумен (година) странице од-до, DOI или ISBN/ISSN	категорија
5.	Јамбровић, М., Поповић, А., „Економски и безбедносни аспект еководжње као предуслов развоја јавног превоза“, <i>Саветовање са међународним учешћем на тему саобраћајне незгоде, Златибор, 15-17. мај 2014</i> , стр. 601–611, ISBN 978-86-86931-10-8.	M63
Рад припада проблематици докторске дисертације: ДА НЕ <u>ДЕЛИМИЧНО</u>		

Р. бр.	аутори, наслов рада, часопис, волумен (година) странице од-до, DOI или ISBN/ISSN	категорија
6.	Поповић, Б., Радивојевић, Н., Поповић, А., „The impact of innovation on ESG performance“, <i>Анали Економског факултета у Суботици – The Annals of the Faculty of Economics in Subotica</i> , 62 , 2026, 59–75, ISSN: 0350-2120 DOI: 10.5937/AnEkSub2600003K.	M51
Рад припада проблематици докторске дисертације: ДА НЕ <u>ДЕЛИМИЧНО</u>		

III ОЦЕНА ПОДОБНОСТИ ТЕМЕ

Оцена:

III.1 формулације наслова тезе

Предложени наслов докторске дисертације „**Квалитет одрживог јавног превоза као фактор промене транспортног понашања корисника приватних аутомобила у урбаним срединама**“ јасно и прецизно дефинише предмет и основни истраживачки однос који ће бити разматран у дисертацији. У фокусу истраживања је квалитет одрживог јавног превоза и његов потенцијални утицај на промену транспортног понашања корисника приватних аутомобила, односно на њихову спремност да у урбаним срединама промене постојеће обрасце путовања у корист одрживијих видова транспорта. На тај начин, наслов обухвата кључне елементе истраживања, квалитет услуге јавног превоза и транспортно понашање корисника у контексту урбаних средина.

Комисија је мишљења да предложени наслов докторске дисертације је јасно и прецизно формулисан. Адекватно одражава суштину планираног истраживања, те се оцењује као подобан.

Предложени наслов тезе је подобан?

ДА

НЕ

III.2 предмета (проблема) истраживања

Савремени урбани развој суочава се са изразитим изазовима који произилазе из прекомерне употребе приватних аутомобила. Последице оваквог модела мобилности огледају се у загушењу саобраћаја, повећаној емисији штетних гасова, деградацији животне средине и нарушавању квалитета живота у градским срединама (Li et al., 2020). Истовремено, јавни превоз се препознаје као кључна компонента одрживе урбане мобилности, која може значајно допринети смањењу негативних ефеката приватних аутомобила (Sogbe, 2025). Ово је посебно значајно када се имају у виду налази истраживања Ntim et al. (2022), као и Saxena и Gupta (2023) који потврђују предвиђања Pourbaix из 2011. године да ће се до 2025. године за 80% глобално повећати свакодневна градска путовања приватним аутомобилима, односно предвиђања Светске здравствене организације (World Health Organization, 2011), да ће употреба приватних аутомобила у земљама у развоју премашити употребу аутомобила у развијеним земљама до 2030. године. Наиме, јавни превоз заједно са вожњом бицикла и ходањем, посматра се као одржива алтернатива коришћењу приватних аутомобила (Redman et al., 2013; Nilsson, 2025). Јавни превоз је конкурентан употреби приватних аутомобила и то не само по питању односа између потрошње енергије и загађења, већ и по питању брзине путовања. Ово позиционира јавни превоз као потенцијалног конкурента аутомобилу и кључно средство за смањење зависности од аутомобила, што заузврат може смањити употребу приватних аутомобила. Бројне студије су документовале предности коришћења јавног превоза за појединце и градове кроз промоцију доброг здравља, уштеду енергије и смањење емисија, смањење саобраћајних незгода, смањење загушења саобраћаја и обезбеђивање радних места (Truong & Currie 2019; Soest et al. 2020; Nguyen et al. 2021). Отуда, циљ сваког друштва јесте да се подстакне употреба јавног превоза на рачун смањења употребе приватних аутомобила у урбаним срединама.

Први корак у овом процесу подразумева разумевање фактора који утичу на промену понашања корисника приватних аутомобила. Аутори попут Tirachini и Cats (2020) и Sogbe (2025) истичу да велики број фактора, почев од јавне политике, степена економског развоја па све до личних мотива, утиче на промену понашања корисника приватних аутомобила и употребу јавног превоза. Међутим, квалитет јавног превоза, задовољство и став према јавном превозу су препозната као три кључна фактора (Ojo, 2019; de Oña, 2021; Sogbe, 2025). Лош квалитет јавног превоза доводи до јаза у задовољству и последично, до негативног става према јавном превозу (Cheranchery & Maitra 2018). Дакле, задовољство путника јавним градским превозом и способност привлачења нових корисника променом начина превоза зависи од квалитета услуге (Lierop & El-Geneidy, 2016), што је у складу са теоријом рационалног потрошача. Према теорији рационалног потрошача, појединци ће једну алтернативу заменити другом која задовољава исту или сличну животну потребу, ако и само ако им пружа већи степен сатисфакције, односно ако њихову функцију корисности доводи до максимума. Квалитет алтернативе препознат је као кључни фактор који

утиче на сатисфакцију људи, која даље има утицај на понашање људи.

У контексту јавног превоза, ово би значило да уколико квалитет буде био на довољно високом нивоу да превазиђе задовољство које појединац има од употребе приватног аутомобила, људе ће преусмерити на јавни превоз. Квалитет јавног превоза одређен је великим бројем атрибута. Стога, при проучавању улоге јавног превоза као алтернативе приватном аутомобилу у урбаним срединама, неопходно је узети у обзир све релевантне атрибуте квалитета. Лимитираност средства ограничава такву могућност и узрокује њихово проучавање у групама. Отуда, **предмет истраживања** у овој дисертацији јесте проучавање утицаја квалитета одрживог јавног превоза на задовољство и спремност корисника путничких аутомобила да своје потребе мобилности реализују коришћењем јавног превоза, али кроз призму pull атрибута квалитета одрживог јавног превоза и фактора који појачавају његов утицај, који у крајњој инстанци доводи до унапређења одрживе урбане мобилности.

Два основна мотива су кључна за предложено истраживање. Први, мотив је чињеница да све урбане политике препознају јавни превоз као кључну компоненту одрживе урбане мобилности, односно смањење зависности од аутомобила и смањење негативног утицаја транспорта на друштво и животну средину. У складу са тим, основни задатак је утицати на возаче аутомобила тако што ће се применом одређених мера возачи аутомобила стимулирати да промене транспортно понашање и своје потребе мобилности реализују јавним превозом. Упркос бројним објективним доказима о предностима јавног превоза, прелазак корисника приватних аутомобила на јавни превоз у нашој земљи је јако скроман. Разлог је у перцепцији грађана о квалитету услуге јавног превоза, која директно утиче на задовољство корисника и њихово понашање, односно избор вида превоза. Досадашња истраживања углавном су усмерена на економске и еколошке аспекте утицаја јавног превоза на промену перцепције корисника, док је мање пажње посвећено систематском испитивању утицаја квалитета јавног превоза на употребу приватних аутомобила. Овај недостатак у литератури, посебно у нашој средини, указује на потребу за емпиријским истраживањем које ће идентификовати и квантификовати кључне атрибуте квалитета јавног превоза.

На основу досадашњих истраживања не може се извући прецизан закључак о томе који су атрибути најзначајнији за оцену квалитета јавног градског превоза, будући да се у досадашњим публикацијама наводе различити докази о најутичајнијим атрибутима. Немогућност извођења универзалног закључка упућује на то да социјални контекст игра значајну улогу у обликовању перцепција и емоција појединаца (Radivojevic et al., 2025), што оправдава да се овакво истраживање спроведе посебно у различитим срединама. Сагласност међу ауторима је постигнута у вези тога да су push мере важне за иницијално привлачење корисника аутомобила да пређу на употребу јавног градског превоза, односно да су pull атрибути значајни за њихове будуће намере понашања. Међутим, до сада нису публиковани радови који указују на то како и на који начин push мере појачавају утицај ових атрибута на задовољство и намере понашања.

Други мотив за истраживање произилази из чињенице да управљачи и оператери јавног превоза не стављају дубинско изучавање квалитета јавног превоза у први план, из разлога што су средства за унапређење квалитета јавног превоза недовољна. Лимитирана средства узрокују потребу да се фокус стави на најзначајније детектоване атрибуте квалитета јавног превоза, као одрживе алтернативе употреби приватних аутомобила. Из тог разлога важно је одредити потенцијал сваког појединачног pull атрибута квалитета јавног превоза. Поред тога, ретка су истраживања која истовремено проучавају комплементарне утицаје више атрибута. Будући да су ови атрибути међусобно повезани и условљени, само њихово симултано проучавање омогућава разумевање сложених динамика које обликују спремност корисника приватних аутомобила да пређу на одрживије опције превоза (Sofianti, 2025), посебно у условима присуства push мера и изграђене еколошке свести.

На основу наведеног, Комисија закључује да је предмет истраживања јасно дефинисан и по свом садржају, структури и обиму представља релевантан научноистраживачки проблем. Истраживање има потенцијал да оствари научни допринос у предметној области, због чега се предмет истраживања оцењује као подобан.

Предмет истраживања је подобан?

ДА

НЕ

III.3 познавања проблематике на основу изабране литературе са списком литературе

На основу предложене литературе може се закључити да кандидат поседује добро познавање теоријских и емпиријских основа истраживачког проблема, посебно у домену квалитета услуге јавног превоза, задовољства корисника и намера у погледу избора вида превоза. Изабрани извори обухватају релевантна истраживања која разматрају везу између перципираног квалитета услуге, задовољства и лојалности корисника јавног превоза (Lierop & El-Geneidy, 2016; de Oña, 2021, 2022; Nguyen et al., 2021), као и радове усмерене на идентификацију атрибута квалитета који могу допринети привлачењу корисника приватних аутомобила ка јавном превозу (Redman et al., 2013; Cheranchery & Maitra, 2018; Ojo, 2019; Sogbe et al., 2025). Посебан значај имају новија истраживања која, поред традиционалних показатеља квалитета услуге, разматрају утицај еколошких ставова, индивидуалних карактеристика корисника и ширег друштвеног контекста на перцепцију јавног превоза и транспортно понашање (Faralla et al., 2024; Nilsson et al., 2025).

Избор литературе показује и разумевање ширег концепта одрживе урбане мобилности и механизма којима се може утицати на смањење зависности од приватног аутомобила. Обухваћена су истраживања која указују на просторне, еколошке, здравствене и безбедносне користи јавног превоза (World Health Organization, 2011; Truong & Currie, 2019; Li et al., 2020; Soest et al., 2020), као и радови који анализирају примену pull и push приступа у промени транспортног понашања (Saxena & Gupta, 2023; Zarabi et al., 2024; Moeinaddini et al., 2026). На тај начин литература пружа основу за сагледавање јавног превоза не само као транспортне услуге, већ и као инструмента политике одрживе мобилности, при чему се посебно издваја потреба да се испитају међусобни односи квалитета услуге, задовољства, ставова и спремности корисника приватних аутомобила да промене вид превоза.

Предложена литература обухвата и одговарајућу методолошку основу за планирано емпиријско истраживање. Поред радова у којима су примењени савремени приступи испитивању квалитета услуге и задовољства корисника, укључујући SERVQUAL и моделе структурних једначина (Nguyen et al., 2021; Kruadsungnoen & Upayokin, 2025), заступљени су и фундаментални извори за оцену поузданости и валидности латентних конструктора (Fornell & Larcker, 1981).

Списак литературе:

1. Alomari, A. H., Khedaywi, T. S., Jadah, A. A., & Marian, A. R. O. (2022). Evaluation of public transport among university commuters in rural areas. *Sustainability*, 15(1), 312.
2. Cheranchery, M. F., & Maitra, B. (2018). Investigating perception of captive and choice riders for formulating service standards of ordinary and premium buses in Indian cities. *Transport policy*, 72, 89-96.
3. de Oña, J. (2022). Service quality, satisfaction and behavioral intentions towards public transport from the point of view of private vehicle users. *Transportation*, 49(1), 237-269.
4. de Oña, J. (2021). Understanding the mediator role of satisfaction in public transport: A cross-country analysis. *Transport Policy*, 100, 129-149.
5. Faralla, V., Abrate, G., & Fraquelli, G. (2024). The interplay between perceived quality, sustainability attitudes, and consumers' modal choice in local transportation. *Management of sustainability and well-being for individuals and society*, 243.
6. Fornell, C., & Larcker, D. F. (1981). Evaluating structural equation models with unobservable variables and measurement error. *Journal of marketing research*, 18(1), 39-50.
7. Kruadsungnoen, S., & Upayokin, A. (2025). Assessing Service Quality and User Satisfaction in University Transit: Evidence from the SERVQUAL Approach. *Sustainability*, 17(24), 11118.
8. Li, S., Lyu, D., Huang, G., Zhang, X., Gao, F., Chen, Y., & Liu, X. (2020). Spatially varying impacts of built environment factors on rail transit ridership at station level: A case study in Guangzhou, China. *Journal of Transport Geography*, 82, 102631.
9. Lierop, D., & El-Geneidy, A. (2016). Enjoying loyalty: The relationship between service quality, customer satisfaction, and behavioral intentions in public transit. *Research in Transportation Economics*, 59, 50-59.
10. Moeinaddini, A., Habibian, M., Zou, Y., Zhang, T., & Li, L. (2026). Assessing acceptability of push-pull TDM policy packages: Integrating objective and subjective factors via hybrid choice modeling. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 204, 104808.
11. Nguyen, D. Q., Tran, A. T. P., Van Nguyen, T., Le, P. T., & Su, D. N. (2021). Investigating the complexity of perceived service quality and perceived safety and security in building loyalty among bus passengers in Vietnam—A PLS-SEM approach. *Transport Policy*, 101, 162-173.

12. Nilsson, J., Jansson, J., Nicholas, K., & Zhao, C. (2025). Traveler perceived service quality and satisfaction with public transport: The influence of digital competence and environmental attitudes. *Transport Policy*, 172, 103741.
13. Ntim, J. A., Anokye, P., & Asibey, M. O. (2023). City challenge: user perception on the governance and quality of parking spaces in central business district of Kumasi, Ghana. *Transportation in Developing Economies*, 9(1), 4.
14. Ojo, T. K. (2019). Quality of public transport service: An integrative review and research agenda. *Transportation Letters*, 11(2), 104-116.
15. Przywojska, J., & Łukasiewicz, R. (2024). Perception of the problem of urban congestion by the citizens of Łódź. In *Sustainable transport system in the city of Łódź* (pp. 17-36). Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
16. Pourbaix, J. (2012). Towards a smart future for cities. *Sharing Urban Transport Solutions*, 36(7), 8-10.
17. Radivojević, N., Jovanović, R., Pimić, M., Cvjetković, M., & Cvjetković, M. (2025). The impact of employee satisfaction with care on the performance of employees in the food industry in the Republic of Serbia. *Journal of East European Management Studies*, 30(2), 41067.
18. Redman, L., Friman, M., Gärling, T., & Hartig, T. (2013). Quality attributes of public transport that attract car users: A research review. *Transport policy*, 25, 119-127.
19. Saxena, A., & Gupta, V. (2023). Carpooling: Who is closest to adopting it? An investigation into the potential car-poolers among private vehicle users: A case of a developing country, India. *Transport policy*, 135, 11-20.
20. Soest, D., Tight, M. R., & Rogers, C. D. (2020). Exploring the distances people walk to access public transport. *Transport reviews*, 40(2), 160-182.
21. Sogbe, E., Susilawati, S., & Pin, T. C. (2025). Scaling up public transport usage: a systematic literature review of service quality, satisfaction and attitude towards bus transport systems in developing countries. *Public Transport*, 17(1), 1-44.
22. Tirachini, A., & Cats, O. (2020). COVID-19 and public transportation: Current assessment, prospects, and research needs. *Journal of public transportation*, 22(1), 1-21.
23. Truong, L. T., & Currie, G. (2019). Macroscopic road safety impacts of public transport: A case study of Melbourne, Australia. *Accident Analysis & Prevention*, 132, 105270.
24. World Health Organization (2011) Urban transport and health: a sourcebook for policy-makers in developing cities. World Health Organization, Geneva.
25. Zarabi, Z., Waygood, E. O. D., Olsson, L., Friman, M., & Gousse-Lessard, A. S. (2024). Enhancing public transport use: The influence of soft pull interventions. *Transport Policy*, 153, 190-203.

У пријави теме за израду докторске дисертације, кандидат је изнео попис литературе коју ће користити у истраживању, а у складу са ограничењем од 10 до 25 библиографских јединица. Комисија на основу структуре, релевантности и актуелности изабраних извора оцењује да предложена литература представља одговарајућу основу за реализацију планираног истраживања докторске дисертације.

Избор литературе је одговарајући?

ДА

НЕ

III.4 циљева истраживања

Основни циљ истраживања је да се утврди значај и утицај квалитета одрживог јавног превоза за привлачење корисника из групе возача путничких аутомобила. Другим речима, циљ је да се квантификује утицај квалитета јавног превоза на промену транспортног понашања корисника аутомобила, тако што би задовољење потреба мобилности реализовали јавним превозом. Испуњење овог циља истовремено омогућава да се утврди значај и квантификују утицаји приступачности, поузданости, безбедности, комфора и интермодалности, као пет у литератури апострофиране најзначајније групе pull атрибута квалитета јавног превоза за привлачење корисника приватних аутомобила, у условима развијене еколошке свести и присуства push мера. С обзиром на то да су ставови и очекивања појединца под утицајем и егзогених фактора који нису директно у вези са атрибутима квалитета јавног градског превоза, потребно је приликом моделирања утицаја атрибута квалитета јавног превоза на задовољство и намере понашања корисника приватних аутомобила укључити моделирајуће варијабле. Будући да су се push мере

показале као ефикасно средство у повећању нелагодности употреба приватних аутомобила у урбаним срединама, потребно је испитати њихов моделирајући ефекат. Истраживања (Faralla et al., 2024; Nilsson et al., 2025) показују да и еколошка свест игра значајну улогу у обликовању задовољства путника. Отуда први субординирајући циљ јесте да се испита моделирајућа улога ова два егзогена фактора. Други субординирајући циљ јесте да се испитају и дефинишу разлике у оцени квалитета јавног превоза из популације корисника јавног превоза и корисника приватних аутомобила.

На основу наведеног, Комисија закључује да су постављени циљеви научно оправдани, методолошки оствариви и одговарајући за истраживање на нивоу докторске дисертације, те да њихова реализација може обезбедити релевантне научне и практичне резултате у области саобраћајног инжењерства.

Циљеви истраживања су одговарајући?

ДА

НЕ

III.5 очекиваних резултата (хипотезе)

Сагласно предмету и основном циљу истраживања, докторска дисертација полази од следећих хипотеза:

X1: Квалитет јавног превоза, као pull мера има статистички значајан и позитиван утицај на промену понашања корисника путничких аутомобила у правцу повећања коришћења јавног превоза;

X2: Синергијско деловање push мера транспортне политике и квалитета јавног превоза као pull мере има статистички значајан и позитиван утицај на спремност корисника путничких аутомобила да своје потребе мобилности реализују коришћењем јавног превоза.

Истраживање овог проблема има вишеструки значај. Са теоријског аспекта, резултати истраживања могу допринети развоју научне основе за разумевање механизма промене транспортног понашања у контексту одрживог развоја. Са практичног аспекта, резултати могу послужити као смернице за креирање политика и стратегија које ће подстаћи кориснике да потребе мобилности реализују јавним превозом, чиме се директно доприноси смањењу негативних ефеката коришћења приватних аутомобила у урбаној мобилности. Креатори политике у области јавног превоза, на основу предложеног модела, моћи ће да дефинишу групе атрибута које имају кључну улогу у подизању квалитета јавног превоза до потребног нивоа и утичу на промену понашања корисника путничких аутомобила, а у циљу унапређења одрживе урбане мобилности.

Комисија оцењује да наведене хипотезе и очекивани резултати имају потенцијал да остваре значајан научни допринос и представљају релевантну основу за даља истраживања и практичну примену.

Очекивани резултати представљају значајан научни допринос?

ДА

НЕ

III.6 плана рада (на основу фаза истраживања и оријентационог садржаја дисертације из Обрасца 1)

Истраживање у оквиру докторске дисертације ће обухватити следеће фазе:

1. Идентификовање предмета (проблема) истраживања, дефинисање циљева и хипотеза истраживања;
2. Дефинисање зона (подручја) од интереса за истраживање и структуре података (дефинисање варијабли);
3. Прикупљање података;
4. Обрада и анализа података добијених истраживањем и применом одабране методологије;
5. Анализа резултата истраживања и извођење закључака;
6. Писање извештаја о обављеном истраживању.

Оријентациони садржај докторске дисертације и структура рада: Увод; Јавни превоз и одржива урбана мобилност; Теоријске основе истраживања понашања корисника; Квалитет јавног превоза и понашање корисника; Методологија истраживања; Резултати емпиријског истраживања; Дискусија резултата; Закључак; Литература; Прилози.

Комисија оцењује да је предложени план рада, исказан кроз фазе истраживања и оријентациони садржај дисертације, јасно, систематично и логично конципиран, те да је у потпуности одговарајући за реализацију планираног истраживања.

План рада је одговарајући?

ДА

~~НЕ~~

III.7 метода и узорака истраживања

У складу са природом одређеног предмета и основним циљем истраживања, истраживање ће бити засновано на теоријским основама концепта квалитета услуге и јавног превоза путника. У дисертацији ће бити примењене методе квалитативне и квантитативне анализе. Методе квалитативне анализе биће коришћене у представљању и описивању основних појмова који се односе на предмет проучавања. Прецизније, дескриптивни научни метод биће коришћен за представљање теоријских основа изучавања квалитета услуге превоза и понашања корисника, концепта потрошачког понашања. Метод индукције биће коришћен са циљем да се, полазећи од појединачних елемената, дође до општих закључака значајних за разумевање анализираног проблема. У циљу испитивања исправности примене општих правила на појединачне елементе у дисертацији биће коришћен метод дедукције, док ће се метод синтезе користити у сврху извођења одређених општих закључака.

За потребе прикупљања примарних података везаних за атрибуте квалитета услуга јавног превоза биће развијен одговарајући упитник на основу одговарајућих тврдњи предложених у релевантној литератури.

Истраживање ће се спровести на узорку адекватне величине чија ће се величина утврдити на основу величине популације, нивоа поузданости од 95% и дозвољене грешке узорковања од $\pm 5\%$, што се јавља као стандард у истраживањима ове врсте. Подаци ће се прикупити током 2026. године, применом случајног узорковања испитаника. Прецизније биће коришћено стратификовано узорковање. Испитаници ће бити груписани по томе да ли су корисници приватних аутомобила који понекад користе услуге јавног превоза у последње три године, што је у складу са истраживањем Przywojska и Łukasiewicz (2024).

Комисија констатује да је предложени метод и дефинисани узорак истраживања потпуно одговарајући за остварење постављених циљева истраживања.

Метод и узорак су одговарајући?

ДА

~~НЕ~~

III.8 места, лабораторије и опреме за истраживачки рад

Емпијско истраживање биће спроведено на територији Града Крагујевца. С обзиром на природу истраживања, које је засновано на анкетном прикупљању података и њиховој статистичкој обради, за реализацију истраживања нису неопходни посебни лабораторијски услови нити специјализована истраживачка опрема.

Комисија оцењује да је предложено место истраживања адекватно предмету и циљевима дисертације и да су услови за истраживачки рад одговарајући.

Услови за истраживачки рад су одговарајући?

ДА

~~НЕ~~

III.9 методе статистичке обраде података и осталих релевантних података

За тестирање постављених хипотеза биће примењене одговарајуће квантитативне методе. Тачније, биће коришћено моделирање структуралне једначине (SEM) као облика вишеструке регресије која се фокусира на каузалност између проучаваних појава. Моделирање структуралне једначине користиће се у циљу утврђивања валидности предложеног модела истраживања и релација између варијабли предложеног модела. У дисертацији ће бити коришћен SEM модел заснован на коваријансама, будући да ова врста модела одговара планираној величини узорка.

За оцену параметара модела користиће се метод максималне веродостојности. Будући да метод захтева испуњење претпоставке нормалности прикупљени подаци биће подвргнути тесту нормалности применом непараметарских тестова. У случају кршења претпоставке биће примењена техника трансформације података, при чему ће сам поступак зависити од облика емпијске дистрибуције прикупљених података.

Валидност и поузданост предложеног модела биће тестирана применом потврдне факторске анализе. Наиме, валидност и поузданост мерног дела SEM модела биће испитивана тестирањем конвергентне и дискриминаторне валидности. Конвергентна валидност биће процењивана прорачуном факторских оптерећења, док ће се интерна конзистентност тестирати применом α коефицијента. Поред наведених показатеља, а у циљу провере интерне поузданости и конвергентне валидности предложеног модела, биће извршен прорачун вредности показатеља везаних за просечне издвојене варијансе, као и показатеља композитне поузданости. Дискриминаторна валидност биће утврђивана на основу критеријума предложеног од стране Fornell и Larcker (1981).

За тестирање постојања разлика у перцепцији квалитета јавног градског превоза између корисника јавног превоза и приватних аутомобила биће коришћен тест независних узорака.

Поузданост и валидност упитника биће тестирана применом факторске анализе. Адекватност узорка биће тестирана применом КМО теста адекватности узорка, као и теста сферичности. Будући да је реч о изучавању друштвене појаве, очекивано је да се приликом примене ротације користи Promax ротација са Kaiser-овом нормализацијом, која неротирана решење ортогонално ротира поново, како би се омогућиле корелације између фактора. Моделирајући ефекат биће тестиран укључивањем интеракционих чланова у модел. Добијени резултати ће бити презентовани уз помоћ табела и графикана како би се олакшала њихова анализа и интерпретација.

Комисија сматра да су предложене методе обраде података одговарајуће за реализацију планираног истраживања.

Предложене методе су одговарајуће?

ДА

НЕ

IV ОЦЕНА ПОДОБНОСТИ КАНДИДАТА

Услови дефинисани за кандидата студијским програмом:

На основу чланова 65 и 100 Закона о високом образовању ("Сл. гласник РС" бр. 88/2017, 73/2018, 27/2018 - др. закони, 67/2019, /2020 - др. закони, 11/2021 - аутентично тумачење и 67/2021 и 67/2021 – др. закони), чланова 63 и 151 до 158 Статута Факултета техничких наука у Новом Саду од 2.7.2018., 17.10.2018. и 28.12.2018. године (Пречишћен текст од 28.12.2018. године), као и „Правилника о упису, студирању на докторским академским студијама и стицању звања доктора наука, односно доктора уметности“ (Број 01-195/11-1 од 7.10.2021. године) Факултета техничких наука, право да пријави тему докторске дисертације стиче студент који је положио све испите одређене студијским програмом и који је одбранио Теоријске основе докторске дисертације.

Образложење:

Кандидат Александар Поповић је положио све испите одређене студијским програмом ДАС Саобраћај са просечном оценом 10,00 укључујући Теоријске основе докторске дисертације и стекао укупно 120 ЕСПБ бодова.

Да ли кандидат испуњава дефинисане услове?

ДА

НЕ

V ОЦЕНА ПОДОБНОСТИ ПРЕДЛОЖЕНОГ МЕНТОРА

V.1 Биографија ментора (до 500 речи):

Вук Богдановић изабран је у звање редовног професора на Департману за саобраћај Факултета техничких наука Универзитета у Новом Саду за ужу научну област Саобраћајни системи. Докторску дисертацију под називом „Прилог проучавању

капацитета и нивоа услуге на трокраким и кружним раскрсницама по новом концепту” одбранио је 2005. године на Факултету техничких наука Универзитета у Новом Саду. Магистарску тезу „Прилог дефинисању релевантних параметара саобраћајног тока за потребе вредновања реконструкције сигнализисаних раскрсница” одбранио је 1998. године, док је основне студије саобраћајног инжењерства завршио 1991. године на истом факултету. У звање асистента-приправника изабран је 1993. године, у звање асистента 1998. године, у звање доцента 2005. године, у звање ванредног професора 2009. године, а у звање редовног професора 2014. године.

Током академске каријере обављао је више руководећих функција на Факултету техничких наука, укључујући функције руководиоца Департмана за саобраћај, руководиоца студијског програма Саобраћај и транспорт и руководиоца докторских академских студија. Дописни је члан Академије инжењерских наука Србије, члан научног одбора часописа *Traffic & Transportation (Promet)*, члан Уређивачког одбора часописа *Пут и саобраћај* и председавајући међународне научне конференције *Towards a Humane City*. Учествовао је у реализацији бројних националних и међународних научноистраживачких и стручних пројеката, био је ментор 11 докторских радова на Универзитету у Новом Саду, Универзитету Црне Горе и Универзитету у Источном Сарајеву и рецензент радова за водеће међународне научне часописе, укључујући *Transportation Research Part A*, *Transportation Research Part D*, *Journal of Intelligent Transportation Systems*, *Canadian Journal of Civil Engineering*, *Technical Gazette* и *Traffic & Transportation (Promet)*.

Др Павле Питка завршио је интегрисане мастер академске студије 2008. године на Факултету техничких наука Универзитета у Новом Саду, где је стекао звање дипломираног инжењера саобраћаја – мастер. Докторске студије из научне области Саобраћајног инжењерства завршио је 2016. године, када је стекао звање доктора наука. Од 2010. године запослен је на Факултету техничких наука Универзитета у Новом Саду, а данас је у звању ванредног професора на Департману за саобраћај из уже научне области Организација и технологије транспортних система. Као аутор и коаутор објавио је велики број научних и стручних радова, међу којима је 13 радова публиковано у међународним часописима са импакт фактором. Ангажован је као рецензент у више десетина међународних научних часописа са импакт фактором. Основни правац његовог научноистраживачког рада усмерен је на системе јавног транспорта путника. Учествовао је у реализацији научноистраживачких и међународних Interreg пројеката, као и у изради бројних студија, анализа и стручних пројеката из области транспорта и саобраћаја.

V.2 Референце ментора из научне области којој припада тема докторске дисертације:

Р. бр.	аутори, наслов, <i>часопис</i> , волумен (година) број страница од-до, DOI или ISBN/ISSN	категорија
1.	Stević, Ž., Jović, A., Papić, Z., Bogdanović, V. , Simeunović, M., Pitka, P., How to Increase Urban Road Safety: An Integrated Model for Predicting Pedestrian Behaviour Based on Psychological and External Factors, <i>The Baltic Journal of Road and Bridge Engineering</i> , 21, no. 1 (2026), pp. 24–55, ISSN 1822-427X, eISSN 1822-4288.	M23
2.	Rakić, M., Bogdanović, V. , Garunović, N., Simeunović, M., Stević, Ž., Radović, D., The Forecasting Model of the Impact of Shopping Centres in Urban Areas on the Generation of Traffic Demand, <i>Applied Sciences</i> , 14 (2024), ISSN 2076-3417.	M21
3.	Ristić, B., Bogdanović, V. , Stević, Ž., Marinković, D., Papić, Z., Gojković, P., Evaluation of Pedestrian Crossings Based on the Concept of Pedestrian Behavior Regarding Start-Up Time: Integrated Fuzzy MCDM Model, <i>Tehnički vjesnik – Technical Gazette</i> , 31, no. 4 (2024), pp. 1206–1214.	M23
4.	Radović, D., Mohan, M., Bogdanović, V. , Comparative Analysis of Critical Headway Estimation at Roundabouts, <i>Promet – Traffic & Transportation</i> , 34, no. 2 (2022), pp. 323–336, ISSN 1848-4069.	M23

5.	Ivanović, B., Mitrović Simić, J., Bogdanović, V. , Mirović, V., Dillip, K., Vladimir, J., A Novel Integrated Model under Fuzzy Environments as Support for Determining the Behavior of Pedestrians at Unsignalized Pedestrian Crossings, <i>Mathematical Problems in Engineering</i> , (2022), pp. 1–28, ISSN 1024-123X.	M23
6.	Simeunović, M., Bogdanović, V. , Simeunović, M., Pitka, P., Papić, Z., Drašković, D., The Model of the Optimal Number of Public Transport Vehicles Choice to Increase Urban Sustainability in Mixed Traffic Flow Conditions, <i>Discrete Dynamics in Nature and Society</i> , 2021 (2021), ISSN 1026-0226.	M23
7.	Davidović, S., Bogdanović, V. , Garunović, N., Papić, Z., Pamučar, D., Research on Speeds at Roundabouts for the Needs of Sustainable Traffic Management, <i>Sustainability</i> , 13 , no. 399 (2021), pp. 1–20, ISSN 2071-1050.	M22
8.	Mitrović Simić, J., Stević, Ž., Zavadskas, E., Bogdanović, V. , Subotić, M., Mardani, A., A Novel CRITIC-Fuzzy FUCOM-DEA-Fuzzy MARCOS Model for Safety Evaluation of Road Sections Based on Geometric Parameters of Road, <i>Symmetry</i> (2020), ISSN 2071-8994.	M22
9.	Garunović, N., Bogdanović, V. , Mitrović Simić, J., Kalamanda, G., Ivanović, B., The Influence of the Construction of Raised Pedestrian Crossing on Traffic Conditions on Urban Segments, <i>Građevinar</i> , 72 , no. 8 (2020), pp. 681–691, ISSN 0350-2465, UDK 624+69(05)=862.	M23
10.	Stanimirović, D., Bogdanović, V. , Davidović, S., Zavadskas, E. K., & Stević, Ž., The Influence of the Participation of Non-Resident Drivers on Roundabout Capacity, <i>Sustainability</i> (2019), ISSN 2071-1050.	M22

P. бр.	аутори, наслов, часопис, волумен (година) број страница од-до, DOI или ISBN/ISSN	категорија
1.	Kovačević, T., Pitka, P. , Ivetić, J., Dedeić, J., Miličić, M., Majstorović, M., Passenger Perception of Vehicle Occupancy in Public Transport and Factors That Shape Crowding Estimations, <i>Scientific Reports</i> (2026), ISSN 2045-2322, DOI: 10.1038/s41598-026-43541-5.	M21a
2.	Šarić, Ž., Pitka, P. , Simeunović, M., Stević, Ž., Selecting Traffic Signal Types for Safer Pedestrian Crossings in Urban Areas: A Multi-Group OPA Decision Framework, <i>Applied Sciences</i> , 16, no. 10 (2026), article 5147, ISSN 2076-3417, DOI: 10.3390/app16105147.	M21
3.	Pitka, P. , Simeunović, M., Miličić, M., Kovačević, T., Simeunović, M., Marinković, D., Čojbašić, Ž., Planning-Level Optimisation of Headway Regularity, <i>Applied Sciences</i> , 14, no. 13 (2024), article 5706, ISSN 2076-3417, DOI:10.3390/app14135706.	M21
4.	Stević, Ž., Jović, A., Papić, Z., Bogdanović, V., Simeunović, M., Pitka, P. , How to Increase Urban Road Safety: An Integrated Model for Predicting Pedestrian Behaviour Based on Psychological and External Factors, <i>The Baltic Journal of Road and Bridge Engineering</i> , 21, no. 1 (2026), pp. 24–55, ISSN 1822-427X, DOI:10.7250/bjrbe.2026-21.672.	M23
5.	Pitka, P. , Kovačević, T., Simeunović, M., Simeunović, M., Jović, A., Estimation of Transport Service Quality Using an Ordinal Priority Model, <i>Proceedings of the Institution of Civil Engineers – Transport</i> , 177, no. 7 (2024), pp. 457–466, ISSN 0965-092X, Emerald Publishing Limited, DOI: 10.1680/jtran.22.00104.	M22
6.	Simeunović, M., Kojić, R., Ralević, N., Pitka, P. , Kovačević, T., Influence of Traffic Flow and Meteorological Conditions on Air Pollution – A Case Study, <i>Promet – Traffic & Transportation</i> , 35, no. 6 (2023), pp. 932–946, eISSN 1848-4069, DOI: 10.7307/ptt.v35i6.387.	M23
7.	Pitka, P. , Simeunović, M., Milenković, I., Simeunović, M., Škiljaica, I., Impact of Public Passenger Transport Organization Model on System Performance and Service Quality, <i>Transport</i> , 38, no. 2 (2023), pp. 116–126, ISSN 1648-4142, DOI: 10.3846/transport.2023.19736.	M22
8.	Simeunović, M., Jović, A., Pitka, P. , Dobrić, M., The Impact of Uncertainty on Pedestrians' Decision to Start Roadway Crossing During the Clearance Phase, <i>Complexity</i> , no. 1 (2021), pp. 1–14, ISSN 1076-2787, DOI: 10.1155/2021/6769688.	M21

9.	Simeunović, M., Tanackov, I., Pitka, P. , Simeunović, M., Papić, Z., Determination of Moving Speed of School Age Children, <i>Mathematical Problems in Engineering</i> , no. 1 (2021), pp. 1–16, ISSN 1024-123X, eISSN 1563-5147, DOI: 10.1155/2021/9965753.	M23
10.	Simeunović, M. M., Bogdanović, V. Z., Simeunović, M. M., Pitka, P. M. , Papić, Z. M., Drašković, D. M., The Model of the Optimal Number of Public Transport Vehicles in Mixed Traffic Flow Conditions: A Case Study, <i>Discrete Dynamics in Nature and Society</i> , no. 1 (2021), eISSN 1607-887X, DOI: 10.1155/2021/5276323.	M23
11.	Savković, T., Miličić, M., Tanackov, I., Pitka, P. , Kolečka, D., Short-Term and Long-Term Impacts of Eco-Driving on Dynamics of Driving Behaviour and Operating Parameters, <i>Transport</i> , 35, no. 2 (2020), pp. 143–155, ISSN 1648-4142, DOI: 10.3846/transport.2020.12365.	M23
12.	Savković, T., Gladović, P., Miličić, M., Pitka, P. , Ilić, S., Effects of Eco-Driving Training: A Pilot Program in Belgrade Public Transport, <i>Tehnički vjesnik</i> , 26, no. 4 (2019), pp. 1031–1037, ISSN 1330-3651, DOI: 10.17559/TV-20180704091922.	M23
13.	Pitka, P. , Simeunović, M., Tanackov, I., Savković, T., Deterministic Model of Headway Disturbance Propagation Along an Urban Public Transport Line, <i>Tehnički vjesnik / Technical Gazette</i> , 24 (2017), pp. 1147–1154, ISSN 1330-3651, DOI: 10.17559/TV-20151126111613.	M23

V.3 Услови дефинисани за ментора у складу са *Правилима докторских студија Универзитета у Новом Саду* за област којој припада докторска дисертација:

На основу чланова 65 Закона о високом образовању ("Сл. гласник РС" бр. 88/2017, 73/2018, 27/2018 - др. закони, 67/2019, /2020 - др. закони, 11/2021 - аутентично тумачење и 67/2021 и 67/2021 – др. Закони), као и према члану 7 став 1 и члану 8 став 5 „Правила докторских студија Универзитета у Новом Саду“, који је усвојен на седници Сената Универзитета у Новом Саду одржаној 25.2.2021, и који је ступио на снагу 5.3.2021., а примењује се од 1.4.2021. године и према члану 5 став 3 „Правилника о упису, студирању на докторским академским студијама и стицању звања доктора наука, односно, доктора уметности“ Факултета техничких наука, Универзитет у Новом Саду (број 01-195/11-1) од 7.10.2021. године, ментор је по правилу наставник датог студијског програма, који поред услова, који су дефинисани стандардима за акредитацију има најмање пет радова који су публиковани у часописима са импакт фактором са *SCI* листе, односно *ScIe* листе у претходних 10 година.

Образложење:

Др Вук Богдановић, редовни професор Факултета техничких наука Универзитета у Новом Саду, предлаже се за ментора при изради предложене докторске дисертације. У оквиру уже научне области Планирање, регулисање и безбедност саобраћаја активно се бави истраживањима у области планирања и регулисања саобраћаја, којој припада и предложена тема докторске дисертације. Професор Богдановић је наставник на студијском програму докторских академских студија Саобраћај на Факултету техничких наука и има више од пет радова објављених у међународним часописима са импакт фактором, тематски релевантних за област предложене дисертације.

Др Павле Питка, ванредни професор Факултета техничких наука Универзитета у Новом Саду, предлаже се за ментора при изради предложене докторске дисертације. У оквиру уже научне области Организација и технологије транспортних система активно се бави истраживањима у области јавног транспорта путника, којој припада и предложена тема докторске дисертације. Професор Питка је наставник на студијском програму докторских академских студија Саобраћај на Факултету техничких наука и има више од пет радова објављених у међународним часописима са импакт фактором, тематски релевантних за област предложене дисертације.

На основу наведеног, Комисија констатује да предложени ментори испуњавају све прописане услове за менторство на предложеној докторској дисертацији.

Да ли ментор испуњава услове?

ДА

НЕ

VI ЗАКЉУЧАК

Тема је подобра	<u>ДА</u>	~~НЕ~~
Кандидат је подобра	<u>ДА</u>	~~НЕ~~
Ментор је подобра	<u>ДА</u>	~~НЕ~~

Образложење о подобности теме, кандидата и ментора (до 500 речи):

На основу предложене формулације наслова, предмета истраживања, проблема истраживања, изабране литературе, постављених циљева истраживања, предложених научних хипотеза, очекиваних резултата, плана рада, метода истраживања, места, лабораторија и опреме за истраживачки рад, те предложених метода статистичке обраде података и осталих релевантних података, Комисија закључује да је предложена тема подобра за израду докторске дисертације.

На основу презентованих података о кандидату, Комисија констатује да је Александар Поповић дипл. инж. саобраћаја испунио све услове за пријаву докторске дисертације и да на основу досадашњих резултата и публикација поседује квалификације неопходне за научно-истраживачки рад, те да је подобра за израду предложене теме докторске дисертације.

На основу презентованих података о предложеним менторима, Комисија констатује да др Вук Богдановић, редовни професор, и др Павле Питка, ванредни професор, испуњавају све услове прописане правилима докторских студија, те се оцењују као подобни за менторе предложене теме докторске дисертације.

На основу претходно наведеног, Комисија предлаже Наставно-научном већу Факултета техничких наука у Новом Саду и Сенату Универзитета у Новом Саду да кандидату Александру Поповићу, дипл. инж. саобраћаја одобри тема за израду докторске дисертације под насловом "Квалитет одрживог јавног превоза као фактор промене транспортног понашања корисника приватних аутомобила у урбаним срединама" и да се за менторе именују др Вук Богдановић, редовни професор Факултета техничких наука и др Павле Питка, ванредни професор Факултета техничких наука у Новом Саду.

Место и датум: Нови Сад, 27.08.2026. год.

1. др Милан Симеуновић, редовни професор
_____, председник

2. др Миља Симеуновић, ванредни професор
_____, члан

3. др Јелена Митровић Симић, ванредни професор
_____, члан

4. др Силвиа Гилезан, редовни професор
_____, члан

5. др Жељко Стевић, ванредни професор
_____, члан

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 и да исти потпише.