



ЈКП ГСП „БЕОГРАД”

МАЈ, 2025.

Обнова возног парка пуним паром



Нова возила у ГСП-у

**100 нових плавих зглобних аутобуса
ЈКП ГСП „Београд“ удобно и
безбедно превози Београђане**

Почетком марта 2025. године, Градоначелник Београда Александар Шапић посетио је погон ЈКП ГСП „Београд“ на Новом Београду, где је испоручен последњи контингент од 40 новоприспелих плавих возила, који су већ наредних дана пуштени у саобраћај.

Шапић је том приликом истакао да се до краја маја очекује потпуна испорука 50 соло аутобуса, чиме ће бити завршена набавка започета прошле године, а која је наставак потпуне ревитализације возног парка ЈКП ГСП „Београд“.

У периоду од децембра 2024. до краја марта 2025. године, реализована је набавка 100 нових зглобних аутобуса на компримовани природни гас. У току је и набавка још 50 соло аутобуса, такође на компримовани природни гас, од чега је 20 већ испоручено, а преосталих 30 ће стићи до краја маја 2025. год. Тренутно је расписан тендер за набавку још 300 гасних аутобуса (130 зглобних и 170 соло). Градоначелник Шапић очекује да до краја 2025. године у Београду неће постојати ниједан аутобус у систему градског превоза старији од две, две и по године.



Инвентарски број возила у ЈКП ГСП „БЕОГРАД“ у марту 2025. године обухватао је:

- 784 аутобуса просечне старости 6,75 година
- 92 тролејбуса просечне старости 15,46 година
- 15 електробуса просечне старости 5,10 година
- 4 мини е-буса за пешачку зону (Врабац) просечне старости 5,61 годину
- 198 трамвајских возних јединица просечне старости 39,01 годину
- 112 минибусева просечне старости 5,5 година
- 3 туристичка аутобуса просечне старости 12 година
- 1 историјски аутобус Лејланд

Током 2024. године, уговорена је набавка 25 трамваја која ће бити реализована до половине 2026. године и која представља почетак обнове возила за шински превоз. У плану је и набавка 100 нових трамваја.

Градоначелник је нагласио да је преостало још да се реши питање тролејбуса или електробуса, о чему ће одлука бити донета накнадно.

Потпуни опоравак јавног градског превоза у Београду подразумева обнову возног парка од 2.000 возила, аутобуса, трамваја, тролејбуса и електробуса у периоду од три до четири године.

С.С.

Пензионисани жути аутобуси - јапанци



Чувени „Јапанци“, 93 аутобуса које је Влада Јапана 2003. године донирала ГСП „Београд“, након више од 20 година службе на београдским улицама, отишли су у заслужену пензију.

Церемонији поводом пензионисања жутих аутобуса, која је одржана 29. марта 2025. године у Калемегданском парку, присуствовали су амбасадор Јапана у Србији, Његова екселенција Акира Имамура, градоначелник Београда Александар Шапић, г. Зоран Шарац, в.д. директора ЈКП ГСП „Београд“, председник Удружења љубитеља јавног превоза г. Дробац, као и многобројни гости, ученици и возачи ГСП.

Градоначелник је овом приликом захвалио Јапану, не само на донацији аутобуса 2003. године, већ и разној другој помоћи српском народу и граду Београду.

„Овај изложени аутобус данас пред-

ставља симбол те помоћи коју смо имали од Јапана када је Београду и Србији она била највише потребна, а то је пре скоро 25 година. Зато сам сагласан са представником удружења грађана да због традиције треба да сачувамо овакве експонате и да они послуже неким будућим генерацијама, јер онај ко не води рачу-

на о својој историји, не води рачуна ни о својој будућности. То је потребно и да бисмо знали ко нам је помогао, али и у каквој смо ситуацији некада били“, истакао је Шапић.

Градоначелник је нагласио да је Београд данас у процесу велике обнове читавог свог возног парка.

„Данас немамо потребу за врстом помоћи коју смо имали тада, али овај аутобус ће бити симбол и успомена на наше, и тада и сада, пријатељске односе, а верујем да ће ћемо наставити и убудуће да сарађујемо у многим другим областима“, рекао је Шапић, који је још једном захвалио Јапану као једној пријатељској и братској држави.

Амбасадор Јапана у Србији Акира Имамура изразио је задовољство што у Калемегданском парку има прилику да „испрати“ одлазак јапанских аутобуса



из система јавног превоза у Београду и том приликом симболично уручио кључеве једног од пензионисаних аутобуса представнику Удружења љубитеља јавног превоза, како би се аутобус убудуће користио у образовне сврхе, током ђачких екскурзија.

„Јапан је помагао Србију већ након деведесетих година, после економских санкција. Једна од донација била је управо помоћ у виду 93 аутобуса, који су 2003. године стигли у Београд. Поносни смо, јер је Јапан на тај начин допринео бољем градском превозу и квалитету живота свих Београђана. Жути аутобуси, популарни „јапанци“, постали су



још један симбол вишедеценијског пријатељства Србије и Јапана”, рекао је Имамура.

Вршилац дужности директора ГСП Зоран Шарац подсетио је да су 2003. године жути јапански аутобуси стигли на београдске улице и да су покривали осам најоптерећенијих градских линија, те да је укупна вредност донације била око 15,5 милиона евра. За нешто

више од 20 година ова возила су прешла скоро сто милиона километара.

Они који су се тог дана нашли на Калемегдану имали су прилику да уђу у изложени жути аутобус који је био украшен радовима ученика пет београдских основних школа, као и да посете јапански културни штанд са радионицама оригами и калиграфије.

С.С.

Љубав и снага добитна комбинација



Пуштањем у рад првог трамваја са коњском вучом 14.10.1892. године почиње са радом Друштво трамваја и осветљења, данашњи ЈКП ГСП „Београд“. Од самог почетка, у Предузећу се обављају и ковачки послови у пружној ковачници у Горњем депоу. Међутим, одласком Живојина Жике Саватића у пензију, ковачка ватра се угасила, а чекић је утихнуо.

Драги колега се радо присетио почетка у ГСП-у и деветог априла 1996. године када је из „Змаја“ прешао у наше предузеће. Тада је у ковачници било три ковача, три помоћника, пословођа, бригадир и он, и имали су пуне руке посла. „Највише смо радили гибње (лиснате опруге које амортизују ударце) и бранике за тролејбусе

и трамваје као и гвожђе за скретнице. Затим смо искивали разне делове за аутобусе који су се даљом машинском обрадом финализовали, а бавили смо се и каљењем, отпуштањем, стругарском и глодачком обрадом. Радила се и поправка алата за мајсторе, разних секача, пробијача, стругарских ножева“, покушава Живојин да се присети свега што им је тих година пролазило кроз руке.

Својом појавом и ковачким умећем увек је привлачио пажњу окупљених, па је током разних манифестација које су се одржавале у Кнегиње Љубице 29, највећа гужва била управо у ковачници. „Најдраже ми је било кад се скупом гомила деце, јер се на њиховим лицима увек јасно виђело одушевљење виђе-



Да бисте били добар ковач, морате поседовати љубав и снагу, једно без другог не иде.





ним. Са друге стране, умели су својим занимљивим питањима да ме толико оставе без текста, да сам морао добро да размислим шта да им одговорим“, искрен је Жика.

Временом је престала потреба за тролејбуским гибњевима, чија израда је чинила највећи део њиховог посла, па је на крају остао сам. „У последње време сам највише зависио од машинбраварске радионице, а добио сам и послове калионичара који је отишао у пензију, тако да сам више времена проводио у калионици него у ковачници“, поверава нам се колега Саватић.

На питање шта би радио када би могао да врати време уназад, нема дилеме да би се бавио истим послом. „Да бисте били добар ковач, морате поседовати љубав и снагу, једно без другог не иде. Ово је тежак, напоран и прљав посао, константно сте изложени високим температурама и диму од уља и ватре. Али све се то заборави када по-

гледате финални производ, нешто вашом руком направљено. Тај осећај је неописив“, са задовољством говори Живојин.

На крају разговора, не пропушта прилику да нагласи колико је захвалан људима са којима је радио. „Међу нама је увек важило правило „Сви за једног, један за све“. Познато је да ковач кад је сам, није ковач. Тако да,

када сам остао усамљен, нема ко ми се није понудио да помогне. Највише колеге машинбравари, али су ту били и стругари и брусачи. Углавном сам радио са пословођом Драганом Галетом Антићем, али сам могао да рачунам и на Милета Јакшића, Јоцу Петка и многе друге колеге“, са великим поносом истиче Жика.

Време чини своје, па смо тако сведоци изумирања већине заната, међу њима и ковачког. Али оно што никад неће изумрети, то је успомена на добре људе и врсне мајсторе какав је и наш Живојин Жика Саватић.

Н.Б.



Колегиница за пример

О Весни Плавшић, једној од две даме за воланом у СП „Карабурма“, чули смо много тога лепог – како од колега и надређених, тако и од путника. Из тог разлога, упутили смо се на адресу Миријевски булевар 1 да је упознамо.

Весна нас је дочекала са широким осмехом и одмах рекла да је од малих ногу знала чиме жели да се бави: „Завршила сам саобраћајну школу, смер за возача трамваја, али ми се то није допало, јер сам особа која не воли да је нешто ограничава и усмерава, а шине то раде. Код аутобуса ми се свиђа боља прегледност, тако да сам за њега положила 2018. године. Радила сам код приватног превозника 8 месеци, а у ГСП-у сам од 8. септембра 2020. године. Тренутно радим у првој смени на линији 23“, радосно истиче колегиница.

Сећа се и да се увек дивила женама возачима, које год превозно средство да возе. „Одушевљавало ме кад их видим за воланом, па сам себи обећала да ћу и ја бити једна од њих. Додуше, некада није било много жена возача, а сад то и није у тој мери редак случај, па се људи и не чуде толико када ме виде“, признаје Весна.

Када путници виде да је дама за воланом, коментара увек има. Углавном су добронамерни, мада има и оних негативних, јер данас људи изгубе живце за ситницу. „Мало ко се насмеши и каже добар дан, али се зато све чешће чују увреде и претње. Није све тако црно, мало ведрине и толеранције не би нам шкодило. Пре неки дан на линији 43, пришла је госпођа и питала ме за књигу утисака, јер је док се возила чула четири похвале на рачун моје вожње. Рекла је да толико неосетно крећем и заустављам се, да нема утисак да се вози, а ја волим да се нашалим да је вожња таква због мојих штикли“, са осмехом говори колегиница Плавшић.

За припаднице женског пола које размишљају да се баве овим послом има поруку да иду само напред. „Жене ми често дају подршку, јер желе да докажемо мушкарцима да и ми жене знамо да возимо. Мислим да није ствар у томе ког је неко пола, већ колико воли свој посао, а ја сам одувек волела да возим и уживала док то радим“, јасна је Весна.

У слободно време се бави фолклором у КУД-у „Колан“ из Котежа, а често шета или вози бицикл. Одатле црпи снагу и енергију, па јој то представља издувни вентил за стресове којима је свакодневно изложена.

Шеф саобраћаја Иван Пумпаловић истиче да Весна заслужује све речи хвале од стране непосредних руководицаца. „Она је самохрана мајка, велики борац и изузетно савестан радник. Три и по године је радила шихту, двократно, што није била у обавези, а отварању боловања није склона, чак ни када јој заиста није добро. Због тога, у ретким приликама када јој треба слободан дан, сви јој радо излазе у сусрет“, не пропушта Иван прилику да је још једном похвали.

Весна такође бираним речима говори о својим надређенима и колегама возачима. „Колеге су увек предусретљиве, гледају да помогну, а најдраже ми је кад ми кажу: „Вецо, ти си наш брат“. Када питам шефове да ли су у гужви, они одговоре да за мене нису. Због тога ми је пуно срце, јер то довољно говори о њима и о мени“, са поносом истиче колегиница Плавшић.

А поносни смо и ми, јер Весна својим пожртвовањем и преданим радом руши предрасуде и доказује да ништа није тешко, ако то заиста желиш.

Н.Б.



Управљање квалитетом - планирање, контрола, системски приступ и стална побољшања процеса интегрисаних система менаџмента

Ресертификациона провера интегрисаних система менаџмента 2025. године

Ресертификациона провера система менаџмента квалитетом, система менаџмента животном средином и система менаџмента безбедношћу и здрављем на раду, успешно је спроведена 23. јануара 2025. године у нашем предузећу, од стране сертификационе куће JUQS. У процесу спровођења ресертификационе провере система нису констатоване неусаглашености у односу на захтеве стандарда SRPS ISO 9001:2015, SRPS ISO 14001:2015 и SRPS ISO 45001:2018. Прописане препоруке за побољшање система биће разматране у наредном периоду приликом преиспитивања ИСМ-а.



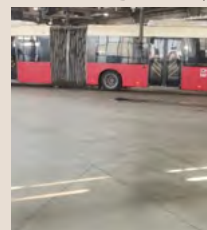
Недеља квалитета 2025

Тим Центра за ИСМ присуствовао је традиционалној, 34. по реду манифестацији поводом обележавања „Недеље квалитета 2025“, 6. и 7. марта, у Београду, у Привредној комори Србије. Организатор ове традиционалне манифестације је Фондација за културу квалитета и извршност (FQCE) под покровитељством Министарства привреде РС. Манифестација окупља експерте из области квалитета, стручњаке из привреде и науке, са циљем да се укаже на нове трендове и захтеве унапређења

квалитета на путу ка пословној извршности, уз размену искустава, презентација својих радова и дружења са пословним партнерима.

Знатно је побољшан ниво свести о заштити животне средине и безбедности и здравља на раду.

ЈКП ГСП „Београд“ спроводи редовне активности прописане законском регулативом из области заштите свих сегмената животне средине, истовремено поступајући у складу са захтевима стандарда ISO 14001:2015. Ефективност и ефикасност система заштите животне средине прати се кроз анализу пословања, перформанси заштите животне средине, преиспитивања остварености циљева, оцене аспеката и утицаја на заштиту животне средине, анализе ризика, редовним обилажењем саобраћајних погона кроз попуњавање одговарајуће документоване информације за праћење стања истих из домена животне средине, покретањем



обука са циљем подизања нивоа знања и компетентности у погледу управљања животном средином и превенције загађења услед неправилног управљања са опасним материјама и отпадом. Праћењем остварености посебних циљева заштите животне средине констатује се да у протеклих пар година имамо смањење емисије издувних гасова из возила, потрошње воде, горива, моторног уља, емисије продуката сагоревања из котларница у ваздух.

Очекује се и даље тренд смањења, нарочито емисије издувних гасова из возила услед експлоатације нових аутобуса на природни гас, као и даљом куповином нових електро возила.

У саобраћајним погонима видно је унапређен систем разврставања, одлагања и скла-



диштења отпада у складу са законским прописима (сви погони имају складишта за опасан отпад, контејнере за складиште зауљених филтера и пучвала, танкване, довољан број буради за одлагање неопасног отпада...). Знатно је побољшано стање у погледу одржавања чиistoће и зауљености подова хала, канала за одржавање возила, манипулативних површина у свим саобраћајним погонима (Нови Београд, Карабурма, Космај, Земун, Дорћол, Централа и УПиУТ). Захваљујемо се на доброј сарадњи, одговорном и професионалном приступу.

Ефективност и ефикасност система менаџмента безбедности и здравља на раду прати се кроз анализу пословања, перформанси, преиспитивања остварености циљева из домена безбедности и здравља на раду, процену ризика на радном месту и у радној околини, интерне провере и других видова провера, као и кроз редовно обилажење и снимање стања локација са аспекта заштите безбедности и здравља запослених. Евидентно је смањење појаве инцидената на раду, као и повреда на раду које су под контролом послодавца у протеклих година. Такође, констатовано је смањење броја изгубљених радних сати по основу повреда на раду. Приликом обиласка саобраћајних погона, уочено је да су упутства за безбедан рад уредно постављена уз одговарајуће машине и опрему за рад. Ознаке (налепнице) које обезбеђују информације и инструкције о безбедности и здрављу на раду, сходно Правилнику о обезбеђивању ознака за БЗНР, уредно су постављене

у сектору одржавања. Ормарићи за прву помоћ садрже средства и опрему за пружање прве помоћи прописане правилником, а на њима су истакнути и бројеви хитних служби и најближих здравствених установа, као и бројеви телефона запослених одређених и оспособљених за пружање прве помоћи. Такође, приликом обиласка сектора одржавања у свим саобраћајним погонима, уочено је да запослени носе и користе припадајућа средства и опрему за личну заштиту на раду издату од стране референата општих послова у складу са Правилником о превентивним мерама за безбедан и здрав рад при коришћењу средстава и опреме за личну заштиту на раду.

У складу са политиком Предузећа, а у циљу континуираног побољшања и унапређења пословања кроз интегрисани систем менаџмента предлажемо: јачање интерне комуникације и свести запослених, редовне обуке и радионице на тему стандарда ISO 9001:2015, 14001:2015 и 45001:2018 у сарадњи са секторима и службама БЗНР, ЗЖС и ППЗ, спровођење визуелне и дигиталне кампање свести, постављање видљивих промотивних материјала у радним просторима, ходницима, огласним таблама (постери, билтени), успостављање система за прикупљање предлога од запослених, као и још одговорнији однос према заштити животне средине и безбедности на рад у циљу сталних побољшања система пословања и заштита лоше третиране зелене површине коју је неопходно уредити.

Тим центра за ИСМ



Веће зараде, нова возила, нема места за политику



Навикнути да увек стремимо ка највишим циљевима, свесни смо да смо зараде возача довели до релативно задовољавајућег нивоа, али нисмо задовољни учињеним за раднике у одржавању. Због тога се, на захтев репрезентативних синдиката ради озбиљна анализа стања у том сектору, која ће бити прослеђена извршном директору за техничку експлоатацију аутобуског подсистема Бојану Шљукићу. Желимо да знамо колико људи ради и на којим радним местима, колико је планирано, као и колико би нам требало у неком погону да су у њему сва нова возила, а узимајући у обзир дневне и ноћне прегледе, као и послове у вези са одржавањем нових

аутобуса. Надамо се да ћемо до заједничког решења доћи до 1. јула, јер због социјалног програма имамо законска ограничења, па до тог датума не можемо никог новог да запослимо у сектору одржавања.

Што се тиче осталих категорија, знамо да је много запослених који су незадовољни зарадом, тако да су у току договори и планови одлука којима се предвиђају бонуси и повећања коефицијената. Када се узму у обзир и јануарско повећање зараде од 8 одсто, повећање топлотоброја, који ће сада износити 500 РСД нето, као и солидарна помоћ која ће бити исплаћена у неком тренутку, јасно је да чинимо све што је у нашој моћи.

Познато је да је 25. децембра прошле го-

дине донета одлука на Скупштини града Београда о замени постојећих тролејбуских линија линијама електричних аутобуса, са којом се нисмо сложили. Одмах смо реаговали саопштењем и писмима градоначелнику. Иницијатива се наставила преговорима са његовим кабинетом, а резултирала састанцима са господином Шапићем. Договорено је да не само да неће бити приватизације СП „Дорћол“, већ Град тренутно затвара финансијску конструкцију за расписивање набавке за нова возила.

Освртнућемо се и на три протеста која су одржана у року од месец дана, чији су организатори покушали на све начине, па и уз медијску подршку, да те протесте омасове, а сами знају колико је било окупљених. Нажалост, њихово организовање је доказ да је политика ушла у ГСП, а њој ту није место. Сматрам да то није добро, јер у Предузећу не би требало да се организују протести који су јасно потпомогнути одређеним политичким странкама. Након радног времена, сваки запослени има право да ради шта хоће и да подржава кога год хоће, али не у оквиру Предузећа. Протести нису наишли на већи одзив запослених, јер су за циљ

Након вишемесечних преговора, закључно са 31. мартom, коначно је реализован социјални програм, услед којег је фирму добровољно напустио 261 запослени, чиме смо дошли до оптималног броја радника у ГСП-у.

имали личну промоцију, а не и бављење конкретним проблемима. Ми све њих, осим насилника над женама, позивамо на разговор, јер блокада Београда зарад нечије промоције, никоме не иде у прилог. Такође, морали су да знају да у синдикалном дијалогу и борби, протести представљају прет-

Морамо да се осврнемо и на две лажи које круже друштвеним мрежама у последње време. Једна је да ће се за набавку нових 300 аутобуса издвојити 70 милијарди динара, а истина је да је планирана вредност набавке 15 милијарди динара. Друга се тиче линија и приче да их је ГСП-у одузето толико, да сада не возимо готово ништа. Истина је да од момента када је дошло до прерасподеле линија између ГСП-а и приватних превозника, којом је нама припао центар, а њима обод града, ми имамо око 70 возила мање у саобраћају. Али и то ће се променити, јер је у плану да се пристизањем нових возила иста укључују на најфреквентније линије у граду, што ће уз увођење нових линија, довести до приближно истог броја возила у саобраћају као у ово време прошле године.

последњи корак. Тек након разговора, преговора, дописа, медијских кампања, долазе на ред протести, па обуставе, штрајкови и блокаде, а они су кренули од краја.

Хтео то неко да призна или не, сведоци смо историјске набавке возила у ЈКП ГСП „Београд“. Сто зглобних и педесет соло аутобуса је већ у нашим гаражама, а очекује нас и набавка још 130 зглобних и 170 соло возила. У току је и реализација набавке 25 нових трамваја, од којих прве очекујемо у јуну, а у плану је и још 100 нових трамваја, као и репарација 25 КАФ-ова, популарних „Шпанаца“. Не смемо заборавити ни мидибусеве који се набављају за СП „УПиУТ“ и три туристичка аутобуса, а као шлаг на торти чекамо одлуку Града о набавци нових возила за СП „Дорћол“.

Зоран Антић
председник Самосталног синдиката ГСП „Београд“ и потпредседник Синдиката комуналаца Београда (СКБ)

Путовања у 2025. години; 40 година Актива жена

Давне 1985. године, основан је Актив жена, удружење које је расло и развијало са самом организацијом и запосленима у њој. Године лете, време пролази, квалитет путовања се мерио и мери се пријатељствима и дружењима која су симбол једне велике „фамилије“. За нама остају пређени километри, слике и успомене које нас повезују.

Јубиларни, 40. рођендан обележавамо ове године. У складу са традицијом, у **априлу 2025. године**, у склопу пролећног путовања (од 11 до 13 априла) обишли смо Врање, Скопље, кањон Матке и манастир Светог Прохора Пчињског.

Врање је један од највећих градова у јужној Србији. Град је познат по музици и трубачким оркестрима, као и по делима познатог српског реалистичког писца Борисава Станковића. Домаћин је многим манифестацијама од којих су познатије Стари дани, Борина недеља и Борини позоришни дани, а први је град на Балкану који је Унеско прогласио градом музике.

Скопље је главни и највећи град Северне Македоније и има велики значај за српску заједницу у тој држави. У 16. и 17. веку Скопље је био највећи и најбогатији град у европском делу Османског царства.



Матка (са значењем „материца“) је кањон који се налази западно од Скопља у Северној Македонији и једно је од најпопуларнијих одређишта на отвореном у Северној Македонији и дом неколико средњовековних манастира. Језеро Матка у склопу кањона Матка је најстарије вештачко језеро у земљи. Постоји 10 пећина у кањону, најкраћа је дужине 20 метара и најдужа дужине 176 метара. Кањон је један од најистакнутијих за алпско планинарење у области Македоније. Сезона пењања почиње око Ускрса и завршава се у новембру. Веслање кајаком на реци Треска популарна је активност на овом подручју, уз риболов, лов, и пливање.

Ваше сугестије, предлози и идеје су нам увек добродошле...

Циљ нам је да упознамо све чланове о оне шта ради Актив жена, какви су планови и шта се припрема за следећу годину.

Поново подсећамо будуће путнике да се на време учлане у Актив жена, с обзиром на то да је услов за путовање најмање 3 месеца чланства у Активу пре пута.

Заинтересовани се могу јавити на телефоне: 064-880-2173 - Зорица; 011-366-4010 - Весна.

Зорица Станков
председник Актива жена
ЈКП ГСП „Београд“



Јединствене врсте превоза: Европа и Азија

На који начин се свакодневно превозимо? Углавном користимо аутомобил или јавни превоз као што су метро, воз, трамвај или аутобус. Међутим, у неким областима широм света, клима, култура и традиција могу варирати више него што можемо и да замислимо! Дакле, превоз, такође, може бити другачији.

Зимска земља чуда - Лапонија, Финска



Финска је једна од најсевернијих земаља у Европи и обухвата 19 различитих региона. Лапонија, најсевернији и највећи регион у Финској, у суштини је зимска земља чуда.

Веровали или не, у Лапонији се и данас можете возити саоницама које вуку ирваси - (скоро) као Деда Мраз. Ирваси не само да су култни симбол, већ и прави житељи финске Лапоније, јер она има отприлике онолико ирваса колико има људи!

Лапонија је насељена народом Сами, који од давнина користи саонице и ирвасе за превоз. Путујући умереном брзином, вожња саоницама је погодна за све узрасте. Вожње које трају од 10 минута до неколико сати су „магично искуство“ путовања кроз снежне пределе.



Идемо у Вупертал, Немачка

Ако путујемо југозападно од Финске - преко Балтичког мора, у Немачку - постоји још један магични начин превоза - Вуперталска висећа железница!

Ова јединствена пруга, са висећим вагонима, најстарији је систем те врсте! Изграђена је између 1897. и 1903. године. Састоји се од једне линије и 20 издигнутих станица. Дуга је 13,35 км, а цео пут траје око 30 минута. Њоме се дневно превезе преко 82.000 путника.

На реду је Швајцарска

У Швајцарској можемо путовати ваздушним трамвајем (познатом као жичара, или



успињача), односно посебним типом лифта који користи два стационарна ужета за подршку и треће покретно уже за вожњу жичаре ка напред.

Швајцарска има преко 100 ваздушних трамваја, али је најимпресивнији онај у швајцарским Алпима у Клајн Матерхорну, који превози посетиоце од 1979. године из села Зермат до поменуте станице, урезане у стени на 49 м испод самог врха на 3.883 метра надморске висине.

Следећа станица: Филипини



Филипини су скупина раштрканих острва у западном делу Тихог океана (Југоисточна Азија) са више од 100 милиона људи и релативно "неразвијеним" транспортом.

„Џипнији“, односно џипови направљени од преосталих старих америчких војних возила из Другог светског рата, доминантна су и популарна превозна средства, која се користе и за јавни превоз. Позната су по свом „кич“ декору и скученим седиштима.

Ако је мотоцикл више у вашем стилу, на Филипинима имају мотоцикле-таксије! Ови таксији су понекад опремљени попречном гредом у облику слова Т која омогућава да се седишта протежу у страну. Овакав начин превоза на два точка, познат као „хабал-хабал“ или „скајлаб“, један је од могућих дизајна мотоцикала-таксија на Филипинима. Хабал-хабал може да прими чак 9 путника и возача!

Ево нас на Тајланду



Тајланд, држава у континенталној југо-источној Азији, има „хаотичан“ превоз и не постоји доминантан начин да се стигне од места до места. Широко распрострањен облик градског превоза на Тајланду је ауто рикша, која је побољшана верзија традиционалних вучених или бициклических рикша.

Ауто рикша се назива «тук-тук», што је ономотопеја за звук који производи. Само у Бангкоку их има преко 9.000. Већина ауто рикша има три точка, користи се за превоз путника, свежих производа и друге робе.

Стигли смо у Вијетнам

У Вијетнаму ћемо пронаћи другачију врсту рикше на три точка под називом „цикло“, где се педале окрећу ножно за разлику од ауто рикше на Тајланду.



Цикло балансира на три точка, користећи предња два точка за подршку. Возач трицикла управља таксијем отпозади, са задњег точка, док се путници возе на седишту напред. Вожња циклом је лепа, опуштајућа пауза у поређењу са турском вожњом хабал-хабалом или тук-туком!

Текст и слике: Go! Magazine

Они су узор свима

Настављамо објављивање похвала које саобраћајно особље ЈКП ГСП „Београд“ свакодневно добија од Београђана. Како је у прошлом броју наших новина речено, многе приче хероја за воланом остале су незабележене, али многе су наши путници с пуно љубави и пажње послали имејлом или их испричали телефоном.

Путница Марица Драгојевић, 26. марта послала је мејл у коме је похвала за Слободана Луковића, возача на линији 74 (број возила 3259). Према њеним речима:

„Све похвале за возача који је изашао из аутобуса да помогне девојци која је пала у несвест при самом изласку из аутобуса. То се ретко виђа. То се десило око 10 часова и 20 минута на Бежанијској коси код „Идеје“ у правцу окретнице на Коси. Поздрав.“

Снежана Бањевић Попић је, 26. марта 2025. године послала мејл са похвалом за Јожу Пушицу, возача аутобуса са линије 77 (регистарски број: BG 1827 BX). Према њеним речима:

„Поштовани, Желим да Вам похвалим возача који је јуче 25.3.2025. године, после подне око 16 часова возио дупли аутобус у правцу ка Новом Београду. Возач тог аутобуса је за данашње време ретко пристојан, лепо васпитан и пажљив према путницима. По највећој гужви и у колапсу који је настао због измене трасе линија градског превоза, лепо је одговарао на питања путника, пажљиво возио и био стрпљив. То је у данашње време изузетно ретко. Уколико постоји начин, желела бих да похвалите возача и ако је могуће наградите. С поштовањем, Снежана Бањевић Попић.“

Наша суграђанка Марија Илић је, 27. марта 2025. године, послала мејл и имала похвалу за Марину Ковачевић, возачицу аутобуса са линије 60. Према њеним речима:

„Поштовани, добар дан! Желела бих да похвалим госпођу Марину са линије 60 (Топлана-Зелени венац). Увек је тачна, јако пријатна и љубазна!!! БРАВО!!! То нам је једина линија на Старом сајмишту и свима нам јако значи! ХВАЛА ВАМ, ПОЗДРАВ!!!“



Главни и одговорни уредник: Марина Богајчевић

Новинар: Никола Бојић

Лектор: Јелена Тмушић Пиштало

Техничко уређење и дизајн: Милан Петровић

Фотографије: Архива ЈКП ГСП „Београд”

Издаје:

ЈКП ГСП „Београд”
Кнегиње Љубице 29,
Телефон: 366-4047
marketing@gsp.co.rs