



Година: LII Београд, септембар/октобар 2014.



Свим запосленима честитамо
Дан предузећа и крсну славу

ГРАДОНАЧЕЛНИК СЕНИША МАЛИ У ПОСЕТИ НАЈВЕЋЕМ ГРАДСКОМ ПРЕВОЗНИКУ ИСТАКАО ПРИОРИТЕТЕ

Безбедно, повољно, ефикасно



Сениша Мали, градоначелник града Београда, градски менаџер Горан Весић и Угљеша Митровић, директор Дирекције за јавни превоз, 31. јула су посетили ЈКП ГСП „Београд“. У тролејбуском погону „Дорћол“ госте је дочекао Жељко Милковић, вршилац дужности директора Предузећа са најближим сарадницима.

Првом човеку Града и његовим најближим сарадницима представљене су могућности новог техничког прегледа, потпуно прилагођеног контроли тролејбуса. Посебно је наглашено да ће најмодернија опрема и алати Техничког прегледа омогућити квалитетнију контролу исправности возног парка, остварујући притом значајне уштеде у времену и материјалним средствима.

Ово ће бити први пут да ће ГСП моћи само да ради техничке прегледе тролејбуса са својом опремом и својом радном снагом. Тиме ће се побољшати не само сигурност возила, већ ће техничке контроле бити јефтиније и ефикасније, што ће побољшати безбедност саобраћаја, рекао је Сениша Мали након обиласка.

У разговору са бројним новинарима,

градоначелник је најавио јавну набавку камера за видео-надзор у возилима градског превоза. Очекује се да ће вредност овог пројекта бити 125 милиона динара.

Јавна набавка биће објављена у наредне две недеље. Очекујемо да ће извршилац посла бити изабран у наредна два до три месеца. Шест месеци касније сва возила градског превоза биће опремљена дигиталним камерама, које омогућавају да се препознају црте лица. Рок и цена су два кључна критеријума у тој јавној набавци, поручио је градоначелник.

Представљена дневна карта

Посета новом техничком прегледу искоришћена је и за промоцију нове дневне карте у возилима јавног градског превоза. Од 1. августа грађани и посетиоци Београда могу да за 280 динара користе аутобусе, тролејбусе и трамваје неограничено у току једног дана.

На основу великог броја захтева корисника, уводи се карта која је недостајала градском превозу. Цена

дневне карте биће нижа у односу на окружење, а биће интересантна и за туристе, као и за људе који долазе у Београд на један дан. Наша истраживања су показала да се особа која купује карту у просеку вози шест пута у наредна 24 часа, тако да ће велики број корисника брзо увидети да је ова могућност вожње повољнија, прецизирао је господин Мали.

Присутне припаднике седме силе занимало је и када ће контролори у јавном превозу добити статус комуналних полицајаца. Градоначелник је казао да је сачињен предлог измена Закона о комуналној полицији и да ће се у следећем кораку презентовати Министарству унутрашњих послова.

Градски менаџер Горан Весић најавио је да ће комунални полицајци сигурно бити у аутобусима ГСП и помагати у контроли возних исправа, а Сениша Мали је истакао да је предлог Града да се њихов број повећа са 370 на 1000 до 1200, како би у Београду имали једног комуналног полицајца на хиљаду или две хиљаде становника.

И.С.

ОБРАЋАЊЕ ЖЕЉКА МИЛКОВИЋА, ДИРЕКТОРА ЈКП ГСП „БЕОГРАД“

Биће тешко, али успећемо заједно

Скупштина града именovala је Жељка Милковића, мастер инжењера машинства, за директора Јавног комуналног предузећа ГСП „Београд“ 18. септембра 2014. године. Тако је човек из редова стручњака највећег градског превозника преузео кормило предузећа које представља жилу куцавицу вишемилионског Београда.

Замолити смо господина Милковића да се обрати нашим читаоцима, односно да запосленима у најкраћим цртама каже шта нас то очекује у периоду који долази. Изјаву првог човека Предузећа преносимо у целости.

Тешко време је покуцало на врата ЈКП ГСП „Београд“. Не улазећи у разлоге и одлуке претходних руководства и представника градске власти, које су довеле Предузеће у овакву ситуацију, питање је шта учинити сада да наш ГСП стане на своје ноге, а његови верни и предани радници побољшају свој статус и животни стандард. Пред свима нама, запосленим у овој фирми – како руководству, тако и радницима – стоји задатак да ову тешку ситуацију правимо и уђемо у период консолидације и стабилизације пословања.

Нема магичног штапића који ће овакву ситуацију за кратко време претворити у нешто лако и лепо. Сви морамо бити ангажовани и сви заједно морамо да се потрудимо да ову нашу компанију коју, надам се, сви волимо и поштујемо ставимо на прави пут. Сваки радник на свом радном месту мора дати свој максимални допринос; возач на свом, механичар на свом, директор на свом – сви на свом радном месту. Немојте очекивати да ће неко други решити ваше и наше заједничке проблеме. Само сами можемо то да учинимо и да насталу ситуацију претворимо у нешто добро и позитивно. Нема више разлике између руководства и запослених, морамо сабити редове, јер се сви налазимо у истој ситуацији – на истом броду. Ако се сви не потрудимо, тај брод неће пловити, а поражавајућа ситуација би била да потоне.

Мере за консолидацију

Навешћу само неке од бројних активности које се спроводе како би дошло до оздрављења ЈКП ГСП „Београд“. Морам напоменути да се већина активности спроводи у сарадњи са нашим Оснивачем (градом Београдом) коме је такође циљ да ГСП стане на чврсте и здраве ноге.

Први приоритет – активности Града, Дирекције и ЈКП ГСП Београд на повећању прихода од наплате превоза обухвају: појачане казнене мере и број контролора у превозу препоруке Града свим корисницима буџета, великим државним и приватним системима да купују карте за превоз својих запослених, а не да им се та средства исплаћују на руке;

• Смањење трошкова и реорганизација пословања у ЈКП ГСП Београд;

• Израда новог тарифног система (примена од јануара 2015. године);

• Поновно увођење „зонског“ система у организацији и висини наплате превоза.

• Смањење потрошње горива увођењем система ЕКО- drive вожње по погонима (охрабрујући су почетни резултати у Погону „Нови Београд“, који показују да овим начином вожње долази до уштеда у потрошњи горива од 4-8% у просеку). То значи уштеду од 4 до 8 тона горива на дневном нивоу, односно преко 120 тона горива на месечном нивоу.



Поред наведеног, оно што је важно да ми учинимо са наше стране је да побољшамо изглед наших возила (да буду чистија), да повећамо љубазност са путницима и поред потешкоћа са којима се возачи сусрећу у директним контактима. Морамо да повећамо дисциплину и свест на свим пољима, од редовног доласка на посао, до извршавања радних задатака. Да будемо више колегијални у увиђају једни према другима.

Ново руководство не бежи ни од обавеза, ни од одговорности. Наш рад је транспарентан и свако од запослених може добити праву информацију о свему што га интересује о дешавањима у Предузећу, не само од својих синдикалних представника већ и од стране руководства Предузећа и мене лично. Није потребно да се од разних „душебрижника“ по колективу шире и добијају такозване „поверљиве“ информације, које у сваком случају нису тачне.

У новим издањима нашег Листа више

ћемо се бавити проблемима, њиховом идентификацијом и решењима, а мање хвалоспевима руководству и постигнутим резултатима. То наравно не значи да сваки позитиван помак у решавању проблема не треба нагласити и похвалити.

„Космај“

Није тајна да је Саобраћајни погон „Космај“ већ дужи време у тешкој и проблематичној ситуацији са возним парком просечне старости возила од 11.02 године, а нема ниједно возило млађе од 5 година. Руководство, заједно са синдикатима и запосленима, интензивно ради на побољшању ситуације у Погону. У „Икарбусу“ на ремонту тренутно се налази 17 возила овог погона, а биће реализован и ремонт 33 Конекто – мерцедес аутобуса.

Стабилизација у снабдевању резервним деловима очекује се до краја октобра. Чињеница је да су „Космају“ неопходни нови соло аутобуси за нормално функционисање у 2015/2016. години. Градски челници су у начелу прихватили неопходност да се Погону „Космај“ набави одређен број нових возила током следеће године. Препознали су напоре и захтеве руководства по том питању и добијене су одређене гаранције. Нормално да ће број нових возила зависити од могућности буџета града за наредну, 2015/2016. годину.

Такође, руководство ЈКП ГСП „Београд“ и ја лично очекујемо максималне напоре свих запослених у Погону „Космај“ да се постојећа ситуација поправи. Очекујемо више ангажовања и одговорности запослених и свест да проблем у њиховој кући најбоље могу да реше они сами; нормално, уз максималну подршку и сву неопходну помоћ осталих целина ГСП.

Ипак, и поред свих потешкоћа и проблема који нас окружују, у периоду 2015/2016. године, уз напоран рад и ангажовање свих запослених, можемо да очекујемо значајне промене и стабилизацију пословања. То наравно мора да се рефлектује на побољшање услова рада и животног стандарда свих запослених.

Овим путем желим да уверим све запослене у ЈКП ГСП „Београд“ да ће се руководство Предузећа на чијем челу, максимално ангажовати и трудити, свакодневно радећи 12 и више сати ако је то неопходно – да се ситуација у ЈКП ГСП „Београд“ стабилизује, да се свим запосленима омогући нормалан рад и просперитет у годинама које нас чекају.

Захваљујемо се директору Милковићу на обраћању читаоцима Листа ГСП, односно свим запосленима у Предузећу.

Редакција

Корак по корак – мера по мера

Препознали смо време промена

Двадесет седма седница Надзорног одбора одржана је првог августа и имала је седам тачака дневног реда. Донете су одлуке из области финансијског пословања, а усвојен је и Извештај о степену реализације Програма пословања за период април-јун ове године.

Ову седницу обележило је засигурно једногласно доношење Одлуке о укидању скраћеног радног времена за све послове (за које је уведено) у ЈКП ГСП „Београд“, сходно донетом Програму мера за стабилизацију и консолидацију Предузећа.

У уводном излагању директор Предузећа је рекао да се ова одлука доноси на основу одлуке Надзорног одбора о доношењу Програма мера за стабилизацију и консолидацију ЈКП ГСП „Београд“ од јула ове године, као и на основу Анализе о преиспитивању скраћеног радног времена коју је израдила АД Заштита на раду и заштита животне средине. Речено је исто тако да је ова тема анализирана и на четири тематске седнице највишег органа управљања.

Директор за општу логику је

обавестила присутне да је новина у односу на претходне седнице ступање на снагу Закона о изменама и допунама Закона о раду, где се децидно наводи да се за радна места са скраћеним радним временом не може увести прековремени рад и да су казне за кршење истог изузетно високе.

Представници репрезентативних синдиката, Самосталног и Слога-ГСП, и овом приликом су истакли да се ради о тешким одлукама, да је потребно да се прековремени рад смањи, као и да је неопходно да се возачима обезбеде два слободна дана.

Председник Надзорног одбора је реченицом: „Народи који нису препознали време промена – нестали су“, најсликовитије представио тренутак у коме је донета одлука која ће засигурно имати бенефите како за возаче, тако и за све запослене, која је јасна порука да смо одлучили у томе да ћемо учинити све за опстанак Предузећа које храни безмало 6.000 породица. Он је посебно нагласио да је то један од препознатљивих начина борбе за извеснију будућност и повећање

производне ефикасности запослених, наравно уз поштовање свих законских прописа који се односе на предметну област.

Посебно је наглашено колико је битно да се запосленима транспарентно и аргументовано објасни да је спровођење ове мере један од низа неопходних мера пројектованих у циљу стварања услова за извеснију будућност Предузећа.

Доношењем веома тешких и сложених одлука, ГСП је послао недвосмислену поруку да упркос тешком и наслеђеном баласту проблема има снаге да окрене нови лист, да не седи скрштених руку, већ да је спреман да учини све да стабилизује и консолидује своје стање. Наравно да је то и позитивна порука нашем Оснивачу, која казује да смо препознали време промена. Уједно, то су и два правца бенефита за нашу компанију који се огледају управо у напреднаведеном: спремни смо за промене доношењем тешких и сложених одлука и, наравно, уверени да ће нам у даљој консолидацији, а у оквиру својих компетенција, помоћи и наш Оснивач – град Београд.

Висок степен реализације задатих мера

Како је најављено на претходним седницама Надзорног одбора, градски превозник је увелико кренуо са реализацијом јулског Програма мера, а конкретан извештај дат је на двадесет осмој седници, одржаној петог септембра. Наиме, у оквиру дневног реда, који је садржао шест тачака, усвојен је Извештај о степену реализације Програма мера за стабилизацију и консолидацију ЈКП ГСП „Београд“ са пројекцијом прилива и одлива средстава до краја 2014. године.

Кратко и јасно, директор Предузећа представио је степен реализације сваке појединачне мере. У групи А активности (надлежност Оснивача), конкретну стручну подршку дали смо мерама: унапређење тарифног система и промена тарифне политике. Изузетно активно и успешно ГСП је учествовао и учествује у мери кон-

тинуираног рада на побољшању односа са јавношћу и имиџа система (кампање „Куповином карте за јавни градски превоз унапређујемо живот у Београду“ и чоколадица за Београђане). Стручну подршку дали смо унапређењу механизма санкционисања неисправних путника, а учествујемо и у унапређењу процеса контроле путника.

Директор је надаље нагласио да је наплата заосталих дуговања спроведена са 90 посто успешности и најавио је могућност да се претплатне карте за запослене купују преко правних лица, да су у току активни преговори кабинета градоначелника са буџетским корисницима. У средствима јавног информисања похваљене су школе које редовно купују карте за превоз. Говорећи о унапређењу нивоа квалитета транспортне услуге рекао је да се са Оснивачем разговарало о могућностима

набавке нових аутобуса за наредну годину.

Висок степен реализације задатих мера забележен је и у групи активности Б, мере које су у надлежности нашег Предузећа. За меру организационо управљачко реструктурирање ГСП „Београд“, у току је припрема тендерске документације и техничког описа за избор консултаната (мере спроводе надлежне градске институције задужене за сарадњу са ЕБРД и ГСП). Што се тиче мере смањења трошкова, зарада и осталих личних примања, спроведена је мера прекида уговора о раду са нешто мање од 60 радника на ПП пословима. У припреми је такође и број запослених који желе да користе социјални програм.

У циљу реализације мере смањења трошкова погонске енергије, активно се спроводе прописане мере контроле штеловања вентила на

возилима по погонима, контроле исправности и сервисирања тагова и тако даље. У свим погонима замењени су неисправни пиштољи за точење горива; спроводи се едукација ЕКО возње у Погону Земун, што ће касније бити примењено и на све друге саобраћајне погоне.

Надаље је говорио о континуираним активностима као што су контрола новчаних токова, рационализација пословног простора, људски ресурси,

организација и управљање... и нагласио да се и ове мере спроводе у складу са усвојеним Програмом мера.

Председник Надзорног одбора рекао је да су гспове кампање имале позитиван ефекат; похвалио је менаџмент и запослене због решености да пут ка опстанку Предузећа преузму у сопствене руке. Међутим, изнео је и део сугестија на достављене извештаје, односно дао упутства да они убудуће садрже и процену ефеката. Ре-

као је исто тако да се менаџмент Предузећа определио за тежи, али извеснији пут ка изласку из изузетно сложене позиције у којој се налази ЈКП ГСП „Београд“.

Подршку реализацији мера, али и извесне сугестије дала су и два члана Надзорног одбора. Оно што је „обојило“ климу ове седнице је оптимистички дух, који лаички речено значи: радићемо много, квалитетно и одговорно – и резултат мора доћи.

Акциони план – чувајмо животну средину

Пета тачка дневног реда била је УИТП декларација о лидерству у области климатских промена, односно акциони план. Декларација о лидерству у климатским променама која је дата присутнима, представљена је кроз пет активности које су сведене у реалан оквир оног што ГСП може да уради, рекао је између осталог председник Надзорног одбора,

који је, подсетимо се, дугогодишњи почасни потпредседник Светске асоцијације за јавни превоз (УИТП). У овом броју наших новина навешћемо пет сегмената овог плана, а у наредним бројевима детаљно писати о сваком. То су: имплементација стратегије РТх2 - повећање учешћа јавног превоза путника на тржишту у Београду са 50 на 60 одсто до 2025. године;

развој услуга комбиноване мобилности; ЕКО возња; пилот тест са електричним аутобусом и обнова аутобуског возног парка у периоду 2015-2018. година.

Ово су пројекти који нас уводе у друштво најбољих, у корак са европским и светским стандардима, у време посвећене и конкретне борбе за очување животне средине. Љ.И.



Наше улице – наш избор

Почетак Европске недеље мобилности 2014 – „Наше улице, наш избор” – симболично је обележен 16. септембра промотивном возњом трамвајем, која је започела и завршила се у Ташмајданском парку. За ту прилику, трамвај је споља и изнутра украшен радовима основаца и средњошколаца из целе Србије – победника такмичења у цртању на тему „Зелене идеје за наш град”. У организацији Европске недеље мобилности 2014 учествовао је Информациони центар Европске уније, заједно са Секретаријатом за саобраћај града Београда, Дирекцијом за јавни превоз, ЈКП ГСП „Београд” и Програмом УН за развој (УНДП).

Догађају су присуствовали градски менаџер **Горан Весић**, секретар за саобраћај **Душан Рафаиловић**, заменик шефа Делегације Европске уније у Републици Србији **Оскар Бенедикт**, као и заменик сталног представника UNDP **Стелиана Недера**, а у име ЈКП ГСП „Београд” **Радиша Момчиловић**, директор за саобраћај. Праве звезде ове манифестације била су деца из ОШ „Дринка Павловић” из Београда, чији су радови, између осталих, красили трамвај и привлачили знатижељне погледе.

Окупљеним новинарима се обратио Горан Весић и подсетио да се у Европској недељи мобилности промовишу алтернативни и одрживи видови превоза, подизање квали-



тета услуге у јавном градском превозу, развој бициклизма, пешачење и навео да ће град покушати да у наредном периоду да више простора бициклистима и пешацима. У том смислу, најављена је изградња бициклистичких стаза у склопу реконструкција Булевара ослобођења и Рузвелтове улице.

– У име Града Београда желим да захвалим Европској комисији, господину Оскару Бенедикту, на данашњој заједничкој акцији, а то је прослава Европске недеље мобилности. Посебно ми је част што данас могу да учествујем у Европској недељи мобилности зато што сам 1997. године, као члан Градског већа, био задужен за изградњу прве бициклистичке стазе у Београду од „25. маја” до Аде Циганлије

Циљ – одржива урбана мобилност

Европска недеља мобилности је годишња кампања одрживе урбане мобилности која се организује уз подршку Генералног директората за транспорт Европске комисије. У овогодишњој кампањи, 13. по реду, учествује око две хиљаде градова у 43 европске земље, међу којима је и Србија. Циљ кампање, која се сваке године одржава од 16. до 22. септембра, јесте подстицање локалних власти широм Европе да унапреде мере одрживог превоза те да позову ширу јавност да испроба алтернативне видове транспорта.



и, нажалост, то је још увек наша највећа бициклистичка стаза, рекао је Весић и додао да је намера града да следеће године купи електричне аутобусе и да на тај начин допринесе борби против загађења.

Секретар за саобраћај Душан Рафаиловић истакао је да су у име недеље мобилности Град Београд и Секретаријат за саобраћај привели

крају изградњу пет нових бициклистичких паркинга на пет локација у граду, а обележене су и четири зоне успореног саобраћаја у ужем градском подручју.

Оскар Бенедикт, заменик шефа Делегације ЕУ у Републици Србији, захвалио је Београду на учешћу у Европској недељи мобилности, кампањи у којој се промовише одржи-

ва мобилност у градовима. Он је на крају промотивне возње прогласио победнике такмичења „Зелене идеје за наш град”, по троје из основне и из средње школе, и најавио церемонију доделе награда 20. септембра на Тргу републике. Такође је навео да се радови после изложбе селе у ЕУ Инфо центар, где ће бити до 28. септембра.

И.С.

Зелене идеје за Београд

На Тргу републике, у суботу 20. септембра отворена је изложба дечјих радова под називом „Зелене идеје за наш град”. Најбољи радови основаца и средњошколаца су награђени, а бицикле, ролере, тротинете, ваучере за књиге и поклон пакете делили су Хосе Гомез, шеф сектора за транспорт и инфраструктуру Делегације ЕУ у Републици Србији (основци) и Слободан Мишановић, пројект менаџер ЈКП ГСП „Београд” (средњошколци). Догађају су присуствовали још и Новица Мићевић, начелник одељења Секретаријата за саобраћај града Београда и Ирена Војацкова Солорано, стални представник УНДП за Републику Србију.

Урбана мобилност

Хосе Гомез поздравио је присутне и изразио задовољство што је њему припала част да отвори ову изложбу.

– Иза мене се на паноима налази 30 одабраних радова од 115 пристиглих на конкурс „Зелене идеје за наш град”. Шеснаест најбољих ће бити на београдским трамвајима, а изложба се са ове локације ускоро „сели” у Дом омладине, где ће бити доступна посетиоцима. Желимо да видимо како се улице прилагођавају грађанима, а не аутомобилима, а деца су нам кроз своје цртеже дала неке креативне и врло занимљиве идеје, рекао је Гомез и подсетио да Европска недеља мобилности има за циљ да промовише мање аутомобила и мање загађења, а више јавног превоза, бицикала, шетње и осталих еколошки прихватљивих и одрживих видова урбане мобилности.

Ирена Војацкова Солорано, представница Програма Уједињених нација за Србију, свима је пожелела добродошлицу на догађај који нас подсећа да је град наш и да можемо да га обликујемо.

– Сваки град може бити зеленији у будућности, то су наде младих

широм Србије. Ова акција и слични догађаји дешавају се у истом тренутку и у 20 других градова широм Европе. Надамо се да ћемо следеће године имати још бољи јавни превоз, више људи у трамвајима и на бициклама, истакла је Ирена Војацкова Солорано.

Слободан Мишановић је захвалио свим партнерима на подршци и нагласио да ГСП активно учествује у свим акцијама које за циљ имају унапређење и одрживост урбаног транспорта.

– Наш заједнички задатак је афирмација градског превоза да би се смањило аерозагађење. Такође, желимо да промовишемо бициклизам и остале еколошке видове мобилности. Поздрављам сву децу која су учествовала у ликовном конкурс. Са поносом ћемо њихове радове представити у нашим возилима и прихватити као идеје за одрживи транспорт и заштиту животне средине, рекао је Мишановић.

Београдски бициклисти у корак са Европом

Након поздравних говора, најбољима су подељене награде, а Душан Рафаиловић, градски секретар за саобраћај, најавио је почетак бициклистичке возње на релацији Трг републике – Македонска – Бранкова – Милентија Поповића – Булевар Зорана Ђинђића – Омладинских бригада – Јурија Гагарина – Мост на Ади – Топчидерски парк.

– Град има озбиљне намере да унапреди ову врсту саобраћаја. Искорак у односу на све оно што је до сада

рађено јесте декларација коју је потписао градоначелник Синиша Мали и којом Град Београд постаје део форума „Цивитас”, то јест удружења европских градова који промовишу алтернативне урбане видове транс-



порта. То је још један изазов, али и начин да се саобраћај у Београду унапреди, истакао је Рафаиловић.

Уследило је фотографисање за успомену, након чега су бројни бициклисти кренули договореном трасом.

Европска недеља мобилности завршава се догађајем под називом „У граду без мог аутомобила”, током којег градови, бар на један дан, издвајају једно или више подручја и намењују их искључиво пешацима, бициклистима и јавном превозу. Од свог зачетка 2002. године, утицај Европске недеље мобилности не престаје да се шири, како у Европи тако и широм света: 2013. године кампања је званично обухватила 1.931 град у 47 земаља. Број до сада спроведених мера је 8.623, од којих је већина била усмерена на пешачку и бициклистичку инфраструктуру, унапређење и већу доступност услуга јавног превоза, као и на подизање свести о одрживим путничким навикама.

И.С.

Галерија на шинама

Ове године најмлађи грађани Србије имали су могућност да представе како виде град у коме би желели да живе и тако учествују у такмичењу „Зелене идеје за наш град”.

Уручене су им вредне награде, а посебан поклон младим ликовним уметницима је галерија на шинама, односно чињеница да се њихови награђени радови налазе на трамвајима гаражни број 410 и 326, да ће их видети стотине хиљада Београђана, да ће дуго красити временске „чекадејце”. И већ на самом старту кампање било је јасно да су брендирали трамваји пун погодак, јер су Београђани застајали да их виде и поздраве малишане који су се њима возили.

Спремни за зимски ред вожње



Улице Београда преплавили су ђаци и студенти, запослени који су се вратили са одмора, али и многи наши суграђани који су током летњих месеци „побегли“ са ужареног асфалта у неке питомије пределе. **За ГСП то значи почетак зимског реда вожње – период када се ангажују сва средства и људство не би ли јавни градски превоз одговорио потребама увек растуће престонице.**

С обзиром на то да аутобуси чине окосницу возног парка нашег Предузећа, али и окосницу система јавног превоза за који се Београд определио, у овом броју Листа ГСП објављујемо разговор са техничким директором за аутобуски подсистем ЈКП ГСП „Београд“, **Игором Дроњком, мастер инжењером машинства. Са њим смо разговарали у понедељак, 4. августа. Представио нам је до тада завршене послове, као и планове за период који је предстојао.**

Том приликом, добили смо информацију да ће у августу бити обављен технички преглед свих МАН возила (популарни „јапанци“), као и дела аутобуса типа ФАП и ИК из Саобраћајног погона „Космај“. Редовне активности су биле у току како би возила била спремна за изазове зимског реда вожње и саобраћајних услова у Београду.

– За први септембар очекујемо да ће сви саобраћајни погони имати довољан број исправних возила за саобраћај, иако се сусрећемо са веом

ма тешком годином, са финансијског аспекта, што се знатно рефлектује на динамику испоруке резервних делова. Главни задатак у овом периоду нам је да покренемо набавке предвиђене за текућу годину. Радимо интензивно на томе. Оформљена је техничка комисија која напорно ради како би пружила подршку у реализацији овог процеса. Веома смо свесни чињенице да су саобраћајни погони целине које се баве нашом основном делатношћу, транспортном услугом превоза путника, па је стога неопходно дати им пуну и максималну подршку. Све наше активности морају бити усмерене ка погонима. То су живи системи који непрекидно функционишу, 24 часа дневно, и изискују нашу максималну пажњу и посвећеност, рекао је тада технички директор.

Дефинисане процедуре

За почетак септембра планирана је интензивна припрема за зимски период, јер се за тај период очекивала реализација набавке делова за грејање, да бисмо крајем октобра или почетком новембра имали спремна возила за предстојећу зимску сезону. У међувремену, дефинисане су детаљне процедуре које се спроводе у свим погонима; од којих се очекује да доведу до уштеда у појединим сегментима.

– Увели смо и унифицирали одређене процесе, као и њихова

побољшања. **Технологија уградње агрегата (мотора и мењача)** на пример – побољшана је постојећа технологија и уведене су стриктније мере контроле квалитета уграђеног склопа (хигијена моторног простора, детаљна пробна вожња и др.), која би дугорочно морала дати резултате. Такође, интензивније него пре, ради се **подешавање зазора на вентилима мотора**. У неким погонима, као што је СП „Земун“, то смо реактивирали, и они то сада раде јако успешно. **Ова мера има за циљ, поред продужавања века трајања мотора и смањење потрошње горива. Надаље, код возача инсистирамо на еко-вожњи, где је за угледни пример узет Погон „Земун“, где је и покренут први пилот пројекат. Убеђени смо да правилним и одмереним приступом возачу, и вожњи такође, можемо направити уштеде у потрошњи горива, нагласио је директор Дроњак.**

Превентивно одржавање

Са набавком потребних делова, интенција је да превентивно одржавање буде приоритет. У СП „Земун“ су у току активности како би се машина за подешавање геометрије усмерености точкова пустила у рад и тако знатно смањило трошење пнеуматика. Подешавање усмерености точкова функционише најбоље у



СП „Нови Београд“ – Подешавање усмерености точкова – мања потрошња пнеуматика и горива)

Мотор као нов

У СП „Земун“ смо отишли у уторак, 5. августа и тамо са Дарком Петровићем, шефом одржавања, разговарали о прописаној процедури уградње и изградње мотора. Отишли смо да на лицу места видимо оно о чему смо разговарали са техничким директором за аутобусе.

Њу спроводе искусни мајстори – електричари, механичари и бравари. Моторни простор се комплетно и темељно чисти, перу се хладњак, интеркулер. Прегледа се електроинсталација, инсталације за гориво и ваздух, а по потреби се мењају дотрајали водови, цеви и црева. Мотор се затим враћа на своје место, ради се проба и кад задовољи све критеријуме враћа се у саобраћај.

Основни циљ је продужење века трајања, као и превентива појаве иницијалног паљења у моторном простору.



Погону „Нови Београд“, али ни СП „Карабурма“ не заостаје. План је да се овај процес уведе и у СП „Земун“. Што се тиче СП „Космај“, од јесени се очекује интензивирање послова овог типа.

Нова возила, којих је од 2012. у Предузеће стигло преко 250, добра су и квалитетна, па су самим тим и донела поузданост возног парка. Та возила се одржавају прецизно и по дефинисаној технологији; одређени су инжењери у одржавању

који су задужени само за та возила. Последица тога је висока поузданост, иако су нека у експлоатацији већ две године.

– Нека возила су по километрима већ на истеку гаранције. Аутобусима из 2012. године истекла је гаранција; на појединим аутобусима из 2013. (ИК-218М) већ имамо километраже и до 190.000 километара, за годину и по дана експлоатације. То је заиста велика километража. Возила типа „Соларис“ нису ништа мање оптерећена бројем пређених километара. **Међутим, поред оптерећености нашег возног парка, ти километри такође показују и квалитет и адекватност нашег превентивног одржавања, наглашава наш саговорник.**

Прецизније планирање набавки

Нови Закон о јавним набавкама захтева што је могуће боље планирање. **У нашем систему, који је врло динамичан и живи 24 сата дневно, 365 дана у години тешко је предвидети отказе на возилима и сваки детаљ. План је да се тај проблем минимализује – апликацијом, која ће помоћи бољем планирању спецификација.**

– Набавке не могу да се рализују у довољно кратком року, потребно је јако добро планирање и на томе сада радимо. **Програм који ћемо убудуће развијати и побољшавати помоћи ће нам да боље распола-**

„Космај“ подићи на виши ниво

Саобраћајни погон „Космај“ је тренутно у најсложенијој ситуацији и по плану има највише посла како би се сва возила спремила за зимски ред вожње. Након тога, напорно ће се радити на томе да се овај погон подигне на још виши ниво. Као хитна мера извршиће се донација 10 возила за СП „Космај“ од других погона, а тежња је да се до краја године за експлоатацију спреми већина, ако не и сва возила типа ИК-103Ф.

жемо не само са деловима, него и са новцем. Погони ће бити упознати са тим колико делови коштају и онда ће на основу тога планирати. Имаће средства у која ће морати да се „уклопе“ – у овом случају у план за 2015. годину. Једноставно, Закон од нас захтева максималну прецизност, објаснио је директор.

Сви погони ЈКП ГСП „Београд“ настављају напорно да раде и припремају возила за јесен, за тешке услове које доноси зима. Нема сумње да ће најављене новине условити боље планирање, јасно дефинисане процедуре и још строжа правила, а то ће значити још боље одржавање и бољу услугу за све кориснике јавног градског превоза у Београду.

И.С.

Рационална потрошња горива доноси уштеде

Смањење потрошње горива, то јест повећање енергетске ефикасности, важан је задатак који предстоји саобраћајним стручњацима у Предузећу. Желимо да подсетимо на факторе и начине, који утичу на смањење потрошње горива у возилима ГСП и тиме дају пун допринос консолидацији наше компаније. На ову тему, разговарали смо са **Слободаном Мишановићем, дипломираним инжењером саобраћаја**, који од недавно обавља послове пројект менаџера у нашој компанији.

- Смањење потрошње погонског горива представља приоритетни задатак за компаније које се баве организацијом и експлоатацијом возила у систему јавног градског транспорта путника. Посматрано са стратешке тачке пословања, то представља значајан корак у програму мера које се односе на рационализацију потрошње енергије, што ће се одразити на пројектоване финансијске уштеде, истакао је Мишановић.

Од 2013. године, ЈКП ГСП „Београд“ овом питању посвећује значајну пажњу, што је иницирало израду и усвајање **Правилника и норматива потрошње погонског горива по типовима аутобуса и линијама у ЈКП ГСП „Београд“**.

Фактори потрошње

Потрошња горива аутобуса представља сложену функцију више независних фактора. **Најзначајнији фактори који утичу на потрошњу горива су:**

- **Перформансе возила** (специфична потрошња горива погонског агрегата, снага, обртни момент, карактеристике трансмисије, димензије празног возила, коефицијент отпора ваздуха K_x);
- **Карактеристике пута** (уздужни нагиби, хоризонталне кривине, стање подлоге);
- **Саобраћајни услови** (засићеност саобраћајног тока, попуњеност возила, задржавање на семафорима, број станица и остало);
- **Период експлоатације** (зима,

лето – коришћење клима уређаја);

- **Техника руковања возилом** – “Eco Driving”.

- У наредном периоду, значајна пажња посветиће се управо “Eco Driving” – у тј. едукацији возача, при чему ће се наши возачи упознати са начином вожње који ће утицати на реализацију задатог циља, односно смањења потрошње горива. “Eco Driving” је доказана и проверена метода која се низ година примењује у највећим компанијама у Европи: РАТП Париз, ТФЛ Лондон, Де лијн – Брисел, БВГ Берлин итд. **Искуства ових компанија показује да је могуће остварити смањење потрошње 5-8%, истакао је наш саговорник.**

“Eco Driving”
– техника коју треба знати!



Економична вожња се састоји од 7 основних правила.

Полазак из места: Лагано и постепено убрзавање возила, коришћењем економичног броја обрта мотора. Коришћење оптималног броја обртаја мотора подразумева режим рада при ком мотор достиже максимални обртни моменат уз минималну специфичну потрошњу горива (зелено подручје на обртомеру). Нагла убрзања утичу на повећање потрошње горива.

Равномерна вожња: Одржавање постигнуте брзине при раду мотора у оптималном опсегу броја обрта. При агресивној војњи („пун



гас”, затим нагло кочење, потроши се чак за 20% више горива него при мирној војњи.

Правилан избор степена преноса: Омогућава да мотор у сваком тренутку располаже довољном резервом снаге и да ради у подручју оптималног броја обрта.

Кочење возила: Честа и форсирана кочења смањују постигнуту кинетичку енергију кретања возила. Да би возило постигло ранију брзину кретања потребно је поново додавати „гас”, што доводи до повећања потрошње горива.

Пратити ток саобраћаја на путу: Пратити ток саобраћаја на путу саставни је део рационалне и економичне вожње. Возач који посматра и прати саобраћај, држи безбедно растојање, у могућности је да правовремено и мирно реагује тј. да прилагоди управљање возилом новонасталој ситуацији, што ће утицати да поред повећања безбедности одвијања саобраћаја утиче и на смањење потрошње горива. У градском режиму, где има пуно семафорисаних раскрсница, успоставити ритам вожње који ће бити прилагођен „зеленом таласу” семафора.

Гашење мотора возила на термину: Приликом сваког дужег



задржавања на термину потребно је угасити мотор.

Употреба клима уређаја: У летњем периоду, коришћење клима уређаја утиче на повећање потрошње горива. Посебно је важно да режим рада клима уређаја буде прилагођен спољној температури ваздуха. Током рада клима уређаја, бочни прозори и луфтери морају бити затворени, како би се спречио доток топлог ваздуха.

Техничко стање возила

Поред технике Еко војње, као предуслова смањења потрошње горива, свакако је важно и техничко стање возила, односно:

- **исправност и подешеност система за дистрибуцију и убрзавање горива;**
- **елиминисање цурења горива из резервоара и водова;**
- **стање филтера за ваздух** (прљав филтер ствара додатни отпор у уласном систему, а честице могу да оштете унутрашњост мотора);
- **стање пнеуматика** (стари, истрошени пнеуматици и нижи притисак, повећавају потрошњу и до 5%. Зато је контрола истрошености и притиска једна од мера уштеде горива).

Ово је тек почетак писања о пројекту који засигурно има изузетно важну улогу у пословању компаније каква је наша. Лаички речено - сваки позитиван помак у његовој реализацији мериће се, уверени смо, значајним финансијским уштедама.

Љ.И. Ј.Т.

У друштву најбољих

Треба исто тако рећи да је наш саговорник активно учествовао у изради методологије за мерење потрошње горива градских аутобуса “СОРТ”, чије је ново допуњено издање недавно објавио УИТП.

Ова методологија је официјална методологија у Европској унији. Присуство нашег предузећа у друштву највећих европских компанија за јавни превоз (РАТП Париз, БВГ Белин, ТФЛ Лондон, СТИБ Брисел, ТМБ Барселона, Кеолис) и произвођача аутобуса (МАН, Волво, Соларис, ЕвоБус, АД, Ирисбус, Ван Хоол) доказује наш углед, стручност и опредељење за сталним развојем и праћењем, што чини наше предузеће лидером у региону.

UITP PROJECT ‘SORT’ STANDARDISED ON-ROAD TEST CYCLES

New edition UITP 2014

© International Association of Public Transport, 2014

ACKNOWLEDGEMENTS



Thank you to the working group members and participants 2012-2014

Christophe MARTIN, SRWT Jambes, Belgium
Jean-Paul ETIENNE, SRWT Jambes, Belgium
Arno KERKHOFF, UITP, Belgium
Roger ERIKSSON, VOLVO, Sweden
Philippe GRAND, IVECO BUS, France
Romain GELLY, IVECO BUS, France
Lucia BORSANO, IVECO BUS, France
Darren CARTER, MILLBROOK, UK
Leon DE WIT and Erik LUYTEN, VAN HOOL, Belgium
Joris BRYSSINCK, VAN HOOL, Belgium
Olivier RAEBYMAEKERS, STIB, Belgium
Felix SAID, STIB, Belgium
Pierre JORIEUX, KEOLIS, France
Matthew LAWRENCE, BAE Systems, UK
Peter FOLGER, MAN, Germany
Lionel LINZ, RATP, France
Robert MÜLLER, VOITH, Germany
Mike KERSLAKE, Alexander Dennis, UK
Eric CASTAGNA, CTM, Italy
Eric SPITAEIS, DE LUN, Belgium
Marie CANET-SABATE, TMB, Spain
Francisco GONZALEZ BALMAS, TMB, Spain
Alex FREIXAS MERCADER, IDIADA, Spain
Coyle FINN, TFL, UK
Pierre JORIEUX, KEOLIS, France
Edison YIN, BYD, China
Gertjan KOORNHIEF, TNO, Netherlands
Ruben VERMEULEN, TNO, Netherlands
Bruno WEISER, EVOBUS, Germany
Bernold-Peter ELGAS, EVOBUS, Germany
Pawel MUSZYNSKI, SOLARIS, Poland
Slobodan MISANOVIC, GSP “BEOGRAD”, Serbia

Officially approved and adopted
by the UITP Bus Committee
at its plenary session in Bologna,
Italy - 24 October 2013



SORT 39

АКЦИЈА „ЗА БОЉИ ПРЕВОЗ И ЖИВОТ У БЕОГРАДУ“

Лицем у лице са корисницима превоза

ЈКП ГСП „Београд“ и Оснивач су у среду 20. августа покренули акцију под називом „За бољи превоз и живот у Београду“.

Циљ ове акције је да се грађани подстакну да плаћају услугу јавног градског превоза, јер је чињеница да је наплата данас упола мања него 2008. године. До првог септембра, на 15 пунктова и терминуса, гсповци су делили летке и разговарали са путницима о плаћању и унапређењу јавног превоза и живота у Београду.

Подршка Града

У понедељак, 25. августа, акцију „За бољи превоз и живот у Београду“, својим доласком на Трг Републике подржао је и Александар Јовичић, шеф одборничке групе СНС у Скупштини града.



Он је заједно са Жељком Милковићем, в.д. директора ГСП, апеловао на грађане да купују и валидирају карте и рекао да ће, ако се повећа наплата, бити омогућен бољи превоз, већа безбедност и обновљен возни парк.

- Градски превозник је кичма града и уколико стане може доћи до блокаде престонице. Верујем да ће грађани разумети акцију и подржати је, јер је ГСП њихово предузеће. Данас грађанима желимо да понудимо транспарентност и кажемо да Град, заједно са ГСП, води рачуна о сваком потрошеном динару. Грађани ће располагати са тим новцем и знаће тачно шта је купљено и по којој цени, нагласио је Јовичић.

Истакнуто је да већ постоји „позитиван импулс“ грађана, који су рекли да разумеју акцију и неопходност куповине карата како би имали бољи и квалитетнији превоз.



Менаџмент и запослени Градског саобраћајног предузећа „Београд“ акцију су започели на Зеленом венцу, где су делили летке са поруком да плаћањем превоза Град годишње може бити богатији за 41 милион евра, или за 300 нових соло аутобуса или 20 нових трамваја или две реконструкције Улице војводе Степе или 2.700 клима у возилима или 1.600 монтажних кућа за поплављена подручја.



- Мењањем навика можемо да обезбедимо 300 нових аутобуса, 20 трамваја или 1.600 кућа за поплављена, рекао је бројним новинарима Жељко Милковић, в.д. директора Предузећа. Истакао је да уколико грађани не буду плаћали карте, то значи 400 милиона динара месечно мање у буџету Града, односно мање у буџету ЈКП ГСП „Београд“, што је безмало 5 милијарди на годишњем нивоу. „Апелујемо на наше грађане да купују карте, да се валидирају, да схвате да другог избора нема“.

Најављено је да ће валидација од старта зимског реда вожње бити обавезна за све, па тако и за кориснике месечних претплатних картица. Директор је такође истакао да ће зимски ред вожње, који startује од 1. септембра, због недостатка средстава бити редукован, али само ван јутарњег и попдневног шпица. „Због лоших резултата у последњих пет година, ГСП је девастиран и уколико се оваква ситуација настави, прете нам још веће редукције.“

- Ово су почетне акције које спроводимо да бисмо повећали наплату, да бисмо омогућили одрживост ГСП као једног од најважнијих система у Београду, без кога град не може да функционише. Не можемо себи да дозволимо да ГСП дође у ситуацију колапса и да не извршава своју основну услугу, нагласио је директор Милковић и додао да ће од 1. септембра бити појачане и контроле. Надаље, најављен је нови тарифни и зонски систем који би требало да заживи у пуном капацитету од почетка следеће године. За тарифни систем је

Први резултати

Синиша Мали, градоначелник Београда, изјавио је за Беоинфо, у четвртак 28. августа, да су апели ГСП и Града показали прве ефекте и том приликом захвалио грађанима који су почели да купују и валидирају карте.

- У протекле две недеље, од када је кренула кампања за бољу наплату градског превоза, повећан је број валидираних карата за 20 одсто. Ово је само почетак, јер да би се консолидовао цео систем јавног превоза, сви корисници морају да почну да плаћају карту, нагласио је градоначелник.

Он је поновио апел грађанима да плаћају карте, јер само у том случају неће бити неопходно повећавати цену превоза. Такође, подсетио је да од 1. септембра и старта зимског реда вожње почиње појачана контрола у возилима ЈГП.

надлежна Дирекција за јавни превоз и Секретаријат за саобраћај, а ради се у сарадњи са нашим стручњацима.

Први ефекти акције „За бољи превоз и живот у Београду“ дошли су са првим данима септембра, и мерени су како повећањем куповине карата тако и валидирањем од стране путника. И ова акција је показала да рад доноси бољитак, да решења увек постоје. Међутим, оно што је најважније је чињеница да су Београђани показали пуно разумевање за напоре Оснивача, Секретаријата за саобраћај, Дирекције за јавни превоз и њиховог градског превозника, који воде ка квалитетнијем животу у престоници. И хвала им на томе.

И.С.

Привредна комора Београда уз нас

Одмах по старта акције, Привредна комора Београда подржала је напоре Града и Градског саобраћајног предузећа за повећање наплате пружених услуга, што ће свакако значити и побољшање живота, квалитета превоза и безбедности у саобраћају.

Флајер, који су грађанима делили запослени ГСП, постављен је на интернет презентацију Привредне коморе Београда, а порука о неопходности плаћања јавног градског превоза истакнута је и на видном месту на улазу у зграду Коморе.

Чоколадице за путнике



Запослени ГСП делили су 17. септембра на стајалишту „Џвијићева“ за линије 16, 23 и 25 мини промотивне чоколадице у знак захвалности за велико разумевање и подршку коју су Београђани пружили акцији „За бољи превоз и живот у Београду“. Сутрадан су се гсповци нашли на стајалишту код Шест каплара. Слатка пажња, посебна захвалност је упућена путницима са наведених линија, као и линија 7, 31 и 17, на којима је забележен највећи проценат валидирања, односно куповине припадајуће допуне за коришћење услуга јавног градског превоза чиме су наши суграђани показали велику посвећеност акцији за бољи живот наше престонице.

Догађају је присуствовао директор Предузећа са сарадницима и бројне новинарске екипе. Сусрет са путницима протекао је и овог пута у разговору о унапређењу јавног превоза у Београду.

Било је одушевљених, али и изненађених суграђана. Разговарајући са путницима запослени у ГСП успели су да свима измаме осмех. Корисници јавног градског превоза веома брзо су схватили искрену жељу њиховог највећег превозника да непосредно чују сугестије и предлоге, критике и похвале, како би се Београд и ГСП заједнички развијали по мери људи који их носе у срцу.

Велику захвалност дугујемо компанији Соко Штарк, која је као друштвено-одговорна компанија препознала вредност наше акције и донирала чоколадице за Београђане.



ПРОМОТИВНА АКЦИЈА „СА ГСП-ом ОД ПРВОГ РАЗРЕДА“

Најмлађим путницима у сусрет



Традиционална манифестација „Са ГСП-ом од првог разреда“ одржана је по једанаести пут на Тргу Републике, првог септембра 2014. године. Поред едукације и анимирања најмлађих, упознавања са правилима понашања у саобраћају и непосредне комуникације са корисницима услуга, акција је ретроспективном изложбом подсетила посетиоце да је Београд први електрични трамвај добио пре 120 година.

Са београдским малишанима, ђацима првацима, њиховим родитељима и знатижељним пролазницима дружили су се Синиша Мали, градоначелник Београда, Горан Весић, градски менаџер, Душан Рафаиловић, градски секретар за саобраћај и Жељко Милковић, директор ГСП са сарадницима.

«Ми волимо Београд»

На платоу испред споменика кнезу Михаилу Београђани су могли да виде аутобус Лејланд из 1961. године. Штафелаји и прибор за цртање, разнобојни балони и мали ГСП промотери употпунили су шарену слику за најлепшу разгледницу Београда. Тачно у подне, мали гсповци су већ традиционалним повиком „Ми волимо Београд!“ означили почетак манифестације.

Креативна представа за најмлађе привукла је пажњу посетилаца, који су са осмехом на лицу „скидали“ плесне покрете глумца. Кроз бајковиту причу о принцези у невољи, ђаци прваци су едуковани о важности лепог понашања

у возилима јавног градског превоза и плаћања карте.

Прваци, градоначелник и градски менаџер

Након што су Синиша Мали и Горан Весић првацима поделили пакетиће, које су чиниле свеске, налепнице, распореди часова, лопте, креативне играчке и други поклони, бројни представници медија су имали прилику да поразговарају са градоначелником.

- Данас имамо прилику да ђацима првацима поделимо поклоне и укажемо им на безбедност у саобраћају, како да се понашају у јавном превозу,



а све у циљу њихове заштите, рекао је господин Мали. Градоначелник је подсетио и да је Град обезбедио прилаз око 21 школе постављањем хоризонталне, вертикалне и светлосне сигнализације, а да је постављање сигнализације око још десетак школа у току ради максималне безбедности деце.

Поводом почетка школске године и зимског реда вожње у београдском јавном превозу, речено је да се на улицама престонице у саобраћајним шпицевима налази више од 1.250 возила и да ће ђаци, студенти и запослени без проблема стизати на своја одредишта. Такође, постоји један број возила у резерви који ће моћи да реагује на сваку непредвиђену саобраћајну ситуацију како корисници не би трпели. Градоначелник је захвалио грађанима који су озбиљно схватили апел Града у вези са тешком ситуацијом у градском превозу и плаћањем карте доприносе његовој консолидацији.

Након два сата дружења и разговора са дугогодишњим корисницима услуга и онима који то тек постају, остварен је циљ манифестације „Са ГСП-ом од првог разреда“ – континуирана едукација и анимирање најмлађих путника, што непосреднија и интерактивна комуникација са Београђанима уз поруку: ГСП је ваш превозник.

ЈКП ГСП „Београд“ још једном је показало своје опредељење друштвено-одговорне компаније, која је већ више од 120 година сервис мобилности Београђана и која инсистира на едукацији најмлађих и поштовању најстаријих путника. И.С.

ФЕСТИВАЛ ОДРЖИВОГ РАЗВОЈА И ГРАДСКИ ПРЕВОЗНИК

Живи здраво – живи одрживо



ЈКП ГСП „Београд“, као највећи сервис мобилности грађана вишемилионског Београда подржава и активно учествује у пројектима као што је Органик Лајв Фест, који се одржава под покровитељством Делегације Европске уније у Србији, Уједињених нација, Скупштине града, МУП Србије, Туристичке организације Србије итд.

- Овај фестивал одрживог развоја осмишљен је да својим садржајем пробуди свест сваког појединца, да живи органски, да живи одрживо. Обновљиви извори енергије, органска производња, здрав начин

живота и заштита животне средине основне су теме фестивала, уједно и најактуелније теме савременог друштва, каже се у прес материјалу фестивала који се одржао 26-27. септембра у централном делу Топчидерског парка. Програм је подељен у осам сегмената – Соларна бина, Органска улица, Еко кућа, Трговина, Културно ћоше, Научни кутак, Здрав живот и Дечији свет. Фестивал је званично отворен 20. септембра на Соларној бини.

Наша подршка, односно учешће реализује се непосредно кроз уступање техничко-технолошких ресурса, тако што је аутобус на компримиовани природни гас у дане фестивала све посетиоце превозио од центра града до Топчидерског парка. Посредно, али још значајније, ГСП подржава овакве активности кроз имплементирање принципа одрживог живота у све наше пројекте – почевши од оних најједноставнијих као што је повећање учешћа јавног градског превоза у масовном превозу (нарочито повећање учешћа

електро подсистема), до пројеката који се заснивају на развоју алтернативних горива, као што је на пример биодизел и слично. Укратко речено, највећи градски превозник у сваком моменту, односно кад год је то могуће, учествује у подршци правилима одрживог, природног начина живота, односно повећању нивоа заштите животне средине.

Посвећеност идејама које, између осталог, негује и Органик Лајв Фест, ГСП ће показати и кроз два пројекта чија реализација се очекује ускоро: развоју услуга комбиноване мобилности, што значи рад на реализацији услуге превоза комбиновањем више еколошки чистих видова (остварују се нове погодности за кориснике услуга), као и пилот тест са електричним возилом. Наравно, ту су и позитивни ефекти које имамо набавком аутобуса на ЦНГ погон, затим нова возила са моторима чије еколошке перформансе испуњавају светске стандарде, еко вожња и слично.

Љ.И.

СЕМИНАР „ОДРЖИВА УРБАНА МОБИЛНОСТ“

ГСП – промотер одрживог саобраћаја

Слободан Мишановић, пројект менаџер у ЈКП ГСП „Београд“, одржао је 19. септембра у великој сали Градске управе презентацију нашег предузећа као фактора и промотера одрживог саобраћаја у Београду, у оквиру семинара под називом „Одржива урбана мобилност“. Овај семинар заједнички су организовали Министарство пољопривреде и заштите животне средине и UNDP Србија, у сарадњи са Центром за експерименте и урбане студије. Едукативне презентације одржане су у склопу UNDP-GEF пројекта „Подршка одрживом саобраћају у граду Београду“, у оквиру обележавања Европске недеље мобилности.

Господин Мишановић је истакао да ЈКП ГСП „Београд“ даје велики допринос и активно ради на томе да се смањи емисија гасова који изазивају ефекат стаклене баште. Такође, промовисао је активности које ГСП планира да спроведе у наредном периоду: повећање учешћа



јавног превоза на 60% у укупној градској мобилности до 2025. године; употреба чистијих, еколошких горива; едукација возача – ЕКО вожња, за мању потрошњу и

загађење; пилот тест са електричним аутобусом; као и обнова аутобуског возног парка 2015-2018. возилима са ЕУРО 6 моторима.

И.С.

Тролејбусима на услузи

ЈКП ГСП „Београд“ је успешно завршио још један пројекат који за циљ има техничко-технолошки искорак у обављању послова из делокруга рада Предузећа.

Нови технички преглед на Дорђолу, у који је инсталирана најмодернија опрема, налази се тик до гараже тролејбуског погона и засигурно ће омогућити квалитетнију контролу исправности возног парка, притом штедећи време и материјална средства.

Треба нагласити да је ово први технички преглед у Србији који је потпуно прилагођен контроли тролејбуса, али и свих других типова возила (а у коме ће се прегледати и остали типови возила). Тако да сада возила из СП „Карабурма“ неће морати да долазе на „Нови Београд“, као ни остала возила којима је овај технички преглед локацијски ближи, чиме ћемо уштедети гориво и време.



Домаће одржавање – европски стандарди

Приликом извођења радова на адаптацији објекта Аутогаража на локацији Дорђол у објекат Техничког прегледа било је потребно постојећу тролејбуску контактну мрежу привремено скинути са греда за које је била причвршћена, како би се омогућило несметано обављање грађевинских радова. Након завршетка истих, контактна мрежа је враћена на исте овесне елементе и у истој геометрији као у претходном стању.

Тролејбуска и трамвајска контактна мрежа у целом граду и свим објектима одржавања се у погледу електричне безбедности и уземљења изводи у складу са ауторизованим преводом европског стандарда EN 50122-1 са свим пратећим прописима и стандардима на које се он позива, као и свим допунама и изменама које се повремено објављују од стране Европске комисије за електровучу. Ова норма усвојена је као Национални стандард од стране Републичког завода за стандардизацију.

Овесна припрема и контактни вод нису мењани, те нема атеста на новоуграђену опрему. Мрежа је изведена у складу са правилима координације изолатије, односно у двостепеној изолатији.

Осамнаестог јула, четири дана пре доласка надлежних лица из Министарства унутрашњих послова, која би требало да дају овлашћење за рад, посетили смо нови технички преглед и тамо затекли наше колеге обучене за рад на овим пословима. Наиме, ради се о **Божидару Живојиновићу**, ВК аутомеханичару, и **Срђану Стојановићу**, ВК аутомеханичару и машинском техничару, којима механичарски посао и канал нису страни, јер су знање и искуство стицали на свакодневним интерним прегледима тролејбуса.

За **Божидара** (који је 27 година у ГСП) и **Срђана** (запослен у Предузећу већ 17 година) организована је једномесечна обука у просторијама техничког прегледа на Новом Београду, под диригентском палицом **Анђелка Галића**, шефа Центра за технички преглед. Тамо су се, између осталог, темељно упознали са одредбама Закона о безбедности у саобраћају, Правилником о техничком прегледу, Правилником о подели моторних и прикључних возила и техничким условима за возила у саобраћају на путевима. Обучени су, наравно, за самостално обављање техничког прегледа свих врста возила. Након полагања тестова из познавања прописа и процедура, наше колеге ће имати прилику да теоријско знање и практично искуство стечено дугогодишњим радом примене користећи најновију опрему и инструменте.

Технички преглед на Дорђолу смештен је у реновираној радионици која је била опредељена за интерну контролу тролејбуса. Простор је приведен новој намени у мају 2014. године – обављени су грађевински радови и инсталирана је нова опрема. Занимљиво је да је овај простор грађен пре Другог светског рата, а аутентичност је сачувана брижљивим репарирањем



старе кровне дрвене конструкције која даје посебан печат овом простору. Осветљеност је одлична, зидови су окречени, а канал је такође добио ново, модерно рухо. Ту су и нове канцеларије, прилагођене врсти посла, као и аутоматска врата на оба краја радионице.

Што се опреме и инструмената тиче, ту су **ваљци за проверу кочионих сила, затим нагазна плоча за контролу усмерености и геометрије предњих точкова** (која је изузетно важна због контроле предњег трапа и, с тим у вези, оптималне потрошње пнеуматика); ту је наравно и **савремена каналска стубна дизалица, апарат за проверавање усмерености снопа светла и центрирање фарова**, као и **апарат за мерење квалитета издувних гасова бензинских и дизел мотора**.

Дакле, можемо закључити да технички преглед на Дорђолу има све предуслове за квалитетан рад – запослене са великим знањем и дугогодишњим искуством, као и нов, модеран алат, са којим ће контрола возила бити детаљна и брза. **Без икакве сумње, можемо очекивати још боље пословне резултате, а завршетком овог пројекта ЈКП ГСП „Београд“ је корак ближе месту лидера на београдском тржишту услуга техничког прегледа возила.**

И.С.



Технички преглед у три такта

Процес рада техничког предледа возила регулисан је **Правилником о раду техничких прегледа** и он се састоји из три такта.

I ТАКТ:

1. Идентификација возила
2. Визуелна спољна контрола возила
3. Контрола исправности пнеуматика
4. Контрола димензија возила
5. Контрола уређаја за спајање вучног и прикључног возила
6. Контрола унутрашње техничке исправности возила
7. Контрола звучних сигнала и спољне буке возила
8. Контрола опреме и осталих уређаја од посебног значаја за безбедност саобраћаја

II ТАКТ:

1. Контрола везе точкова и опруга са оквиром (каросеријом)
2. Контрола стања точкова и зазора у точковима
3. Контрола мотора и погонских уређаја са ослонцима и опреме за одређену погонску енергију
4. Контрола издувног система
5. Контрола уређаја за управљање (механичко оштећење, везе кутије управљача са ослонцима, оштећење гумених делова серво управљача, слободан ход точка управљача, зазор у управљачким точковима).
6. Контрола стања кочне инсталације (механичко оштећење кочне инсталације, оштећење гумених делова, заптивеност инсталације, регулатор за непрекидно подешавање интензитета кочења).

III ТАКТ:

1. Контрола усмерености предњих точкова на нагазној плочи
2. Контрола ефикасности кочног система
 - Сила кочења радне и помоћне кочице
 - Ход команди и враћање у првобитни положај
 - Време одзива кочних команди
 - Сила активирања радне кочице
3. Контрола уређаја који омогућавају нормалну видљивост
4. Контрола исправности уређаја на командној табли
5. Контрола уређаја за осветљавање пута, означавање возила, давање светлосних знакова
6. Контрола састава издувних гасова

122 ГОДИНЕ ЈАВНОГ ГРАДСКОГ ПРЕВОЗА У БЕОГРАДУ

Године за респект и поштовање

Четрнаестог октобра ове године навршава се тачно 122 године када је неки колега новинар тадашњих београдских „Општинских новина“ забележио да је пола сата пре поднева Његова Високо Преосвештенство Митрополит Михаило осветио „београдску варошку железницу“ – трамвај. Прва траса од Калемегдана до Славије била је дуга 2.300 метара и засигурно је представљала велики напредак у животу тадашње вароши.

Историчари „леме копља“ око тога ко је пре Београда у Европи и свету имао организован градски превоз и није наше да „пресудимо“. Али, са пуним правом и пуног срца можемо тврдити да је наша престоница међу првима и у Европи и у свету имала како трамвај са коњском вучом, тако и електрични трамвај.

О историји јавног градског превоза написане су књиге, монографије, километри новинских стубаца и основне чињенице су углавном свима познате: 14. октобра 1892. године први трамвај на коњску вучу; 1893. године први трамвај на електричну вучу; 1925. године уведен аутобуски саобраћај; 1947. године уведен тролејбуски саобраћај... То су тек неке од година које су обележиле богату историју градског превозника и јавног градског превоза у Београду.

Засигурно, у 122 године постојања функције

градског превоза постоји безброј историјских чињеница које не треба заборавити, односно које су исплеле основу једне од најважнијих функција у вишемилионском Београду. Ипак, сваки датум, сваку причу, сваку чињеницу веже једно, а то је човек – онај који је својим рукама, својим знањем, искуством и радом ткао, месец по месец, годину по годину, историју ЈКП ГСП „Београд“.

И онда кад је било лепо и привилеговано радити у ГСП, и онда када је мука „пристискала“ и компанију и запослене и Оснивача, и данас када сви заједно сабијамо редове са једним јединим циљем – опстанак колектива.

Овогодишњи слављеници, као и њихови претходници су људи које је „такла“ та чаробна гспова палица, људи који су деценије свог рада провели у овом колективу, који су можда и имали избор да оду, али их је негде ипак задржала „та тврда саобраћајна корица хлеба“ која вас тера да свако јутро изнова будете део система крвотока Београда, система који овом граду пружа могућност покрета, система који, како се то данас модерно каже, служи као сервис мобилности Београђана.

Десет, двадесет, тридесет, тридесет пет и четрдесет година непрестаног рада у Предузећу – године за поштовање и респект.

Љ.И.

30 ГОДИНА ВЕРНОСТИ ПРЕДУЗЕЋУ



Александар Наумовски, возач



Боги Спасић, возач



Богољуб Богдановић, возач



Боривоје Николић, КВ аутоелектричар



Бранислав Благојевић, возач



Здравко Филовски, бригадир



Бранко Гавриловић, водећи стручни сарадник



Бранко Ивков, возач



Будимир Вукићевић, бригадир



Драган Буцало, КВ аутоелектричар



Драган Ђорђевић, КВ аутоелектричар



Драган Јовановић, возач

30 ГОДИНА ВЕРНОСТИ ПРЕДУЗЕЋУ



Драган Митровић, КВ аутомеханичар



Драган Пантелић, возач



Драган Ромчевић, КВ металостругар



Драгиша Милентијевић, водећи стручни сарадник



Драгиша Пантић, радник на умножавању и слагању материјала



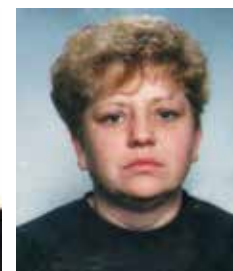
Драгољуб Вуковић, возач



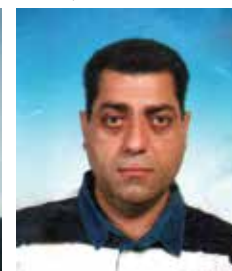
Елвир Реџа, терминусни мајстор



Горан Пешић, возач



Гордана Карић, референт



Хусен Догани, КВ аутоелектричар



Иван Митић, КВ аутомеханичар



Јадранко Пуповац, пословља



Јован Симоновић, заменик извршног директора



Јован Срејић, КВ аутолимар



Јован Вукашиновић, контролор пријема



Крсто Ристић, КВ бравар



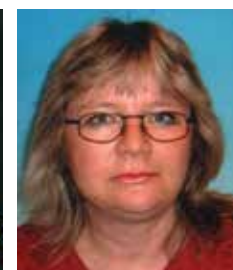
Љиљана Батало, помоћни радник



Љиљана Дамјановић, референт



Љиљана Илић, шеф Службе за медијски наступ



Љиљана Радановић, отправник



Љубиша Јевтић, КВ аутолимар



Љубомир Бојић, возач



Кадира Марина, помоћни радник



Милан Ерић, возач



Милан Гобелјић, возач



Милан Милановић, возач



Миланко Марковић, возач



Миља Раковић, КВ бравар



Милорад Радованлија, возач



Милош Вукичић, возач

30 ГОДИНА ВЕРНОСТИ ПРЕДУЗЕЋУ


Миодраг Пејић,
возач

Миодраг Симеуновић,
ВК бравар


Миодраг Стојиљковић, возач


Миодраг Урошевић,
ВК аутомеханичар

Миодраг Живковић,
руковалац парних котлова

Миомир Цветковић,
ВК руковалац ИС

Миро Цаковић,
возач

Небојша Д. Јовановић, заменик
пословође магацина

Ненад Стојиљковић,
издавалац алата

Незмир Рамадани, ВК
аутомеханичар

Новица Анђелковић,
магационер

Раде Негић,
ВК бравар

Радисав Маријанов,
ВК електро-
механичар

Радомир Ђурђевић,
пословођа

Радослав Тртица,
магационер

Радован Јовановић,
возач

Родољуб Чолаковић,
теренски мајстор-
возач

Бериша Ружди,
ВК аутомеханичар
за ПВП

Саво Милојевић,
инструктор рада
возача

Слободанка
Ђурђевић, референт

Сретен Јовановић,
ВК аутомеханичар


Стојан Вичић, возач


Шућо Плојовић,
радник ФТО

Владо Ђорђевић,
радник ФТО

Зеф Љекај,
ВК руковалац ИС

Жељко Килибарда,
теренски мајстор-
возач

Жељко Матијевић,
ВК бравар

Жељко Михајловић,
ВК металоглодач

Живко Јевтић,
возач

Живорад Лазић,
гумар

30 ГОДИНА ВЕРНОСТИ ПРЕДУЗЕЋУ


Златомир
Максимовић,
пословођа

Зоран Кузмановић,
возач

Зоран Маринковић,
руковалац компрес

Радован Поповић, пословођа; Слободан Ђурђевић, ВК аутоелектричар; Бојка Недељковић, ПК помоћни радник; Аурел Петровић, возач; Бобан Ђукић, ВК аутомеханичар; Миленко Бјелетић, возач; Добривоје Драшковић, возач; Драган Гавриловић, возач; Мићо Ивановић, возач; Зоран Петровић, возач; Душан Кусобрак, возач; Раде Васић, возач; Владимир Мушић, возач; Милош Благојевић, возач; Бобан Милановић, возач; Зоран Илић, ВК аутомеханичар; Ђорђе Иваниш, ВК аутомеханичар; Спасоје Илић, ВК аутомеханичар; Мустафа Аљизот, бригадир; Сазда Стошић, ВК аутомеханичар; Видоје Алдић, магационер; Млађен Бошковић, возач; Новица Алексић, ВК бравар; Драган Јатић, возач; Милко Стојиљковић, возач; Драгиша Марјановић, возач; Ранко Ђулафић, радник за поништиваче и тахографе; Братимир Димитријевић, возач; Радивоје Коцић, ВК електрозаваривач; Милосав Љубисављевић, возач паркирер; Бранко Стојановић, возач паркирер; Хранислав Јарчевић, возач; Стеван Калкан, возач; Гвозден Карић, возач; Драган Перић, бригадир; Миленко Вишковић, шеф распореда; Добрица Обрадовић, возач; Драган Ранковић, возач; Мирољуб Митић, ВК аутомеханичар; Бора Василев, терминусни мајстор; Витомир Тозев, возач; Слободан Гаврилов, возач;

Бране Медић, ВК погонски електричар; Варадинка Тимотијевић, ПК помоћни радник; Зоран Бојичић, бригадир; Драган Симић, возач; Славенко Ећимовић, возач; Жарко Веселиновић, возач; Бранко Јорданов, возач; Милан Борисављевић, возач; Сениша Влатковић, возач паркирер; Срђан Стојановић, возач; Предраг Ђокић, ВК бравар; Момчило Маргетић, возач паркирер; Јован Церовина, возач; Александар Лукић, возач; Зоран Лукић, терминусни мајстор; Саима Алијевић, ПК помоћни радник; Александар Првановић, возач; Мирко Церовина, референт саобраћаја; Саша Антонић, главни пословођа; Драгољуб Миросављевић, бригадир; Андрија Ракоњац, возач; Душан Максимовић, возач; Стеван Матејев, возач; Милован Секулић, возач; Милован Јовановић, возач; Жарко Лукић, возач; Дане Богичевић, возач; Драгиша Боричић, возач; Ненад Радованов, возач; Славко Мацура, ВК аутомеханичар; Божидар Ристић, возач теретног возила; Добрица Ђорђевић, референт за јавне набавке; Гордана Николић, водећи стручни сарадник; Ајети Брахими, радник ФТО; Јаворка Китић, радник ФТО; Драган Стојановић, ватрогасац; Зоран Павловић, помоћни радник; Хилмија Ћосовић, радник на умножавању и слагању материјала; Загорка Михаиловић, водећи стручни сарадник; Мирослав Радиновић, снимач; Душко Мирјанић, отправник; Драган Петровић, отправник; Драган Дамњановић, отправник; Бојка Урошевић, отправник; Мира Латинковић, водећи стручни сарадник; Небојша Ивић, референт; Горан Павићевић, референт; Славко Новаковић, ВК руковалац ИС; Милутин Лекић, бригадир КМ; Зоран Русић, ВК монтер ИС; Предраг Бабић, бригадир; Горан Дворанчић, ВК руковалац ИС; Драган Козић, ВК руковалац ИС; Мирослав Пећанац, ВК руковалац ИС; Горан Станојевић, ВК руковалац ИС; Мирослава Милетић, заменик шефа сектора;

35 ГОДИНА ВЕРНОСТИ ПРЕДУЗЕЋУ

Добрица Босанац; извршни директор ОЈ „Општа логистика“

40 ГОДИНА ВЕРНОСТИ ПРЕДУЗЕЋУ


Миодраг Лазић,
возач

Мирослав Батинић,
возач

Топлица Радивојевић,
возач

Живорад
Недељковић,
пословођа

Гвозден Шундерић, возач;
Спасоје Пејовић; ВК аутомеханичар;
Миодраг Вучковић, возач;
Слободан Поповић, возач специ-
јалног возила;
Драган Ђорђевић, ВК руковалац ИС.

20 ГОДИНА ВЕРНОСТИ ПРЕДУЗЕЋУ

САОБРАЋАЈНИ ПОГОНИ

„Карабурма“: Зоран Костић, возач; Горан Благојевић, возач; Бранко Јовановић, возач; Влајко Секулић, возач; Небојша Миладиновић, возач; Драгољуб Баштовановић, возач; Недељко Карановић, возач; Дејан Живковић, ВК аутомеханичар; Жељко Бунчић, КВ бравар; Бошко Алексић, ПК помоћни радник; Слађана Фирез, референт; Дејан Митровић, ВК аутомеханичар; Живко Мратинковић, КВ аутомеханичар; Миле Шкаљац, возач; Горан Ђурчин, магационер; Ивица Глигорић, возач; Радоња Аксић, возач; Пера Миленковски, возач; Миодраг Цветић, возач паркирер; Зоран Тошовић, возач; Дарко Дукић, возач; Саша Милошевић, ВК аутомеханичар; Драган Петровић, возач; Небојша Поповић, терминусни мајстор; Ненад Томан, возач; Далибор Ивановић, КВ аутомеханичар; Сава Сремац, радник за поништиваче и тахографе; Рашко Орестијевић, возач; Александар Балабан, КВ аутоелектричар; Драган Грујичић, терминусни мајстор; Жарко Љиљак, КВ аутомеханичар; Зоран Николић, КВ аутолимар; Зоран Павловић, возач; Добри Вучковић, радник на тешком прању и одмашћивању; Мирослав Зарић, ВК аутоелектричар; Небојша Ранкић, евидентичар точења горива.

„Нови Београд“: Слободан Ранковић, возач; Слободан Деспотовић, возач; Жељко Ђорђевић, возач; Данијел Совиљ, возач; Милован Бојовић, возач паркирер; Недељко Борисављевић, возач паркирер; Дејан Ранђеловић, диспечер погона; Александар Радовић, КВ аутомеханичар; Горан Степановић, возач паркирер; Дејан Тодоровић, бригадир; Војислав Мркић, радник за поништиваче и тахографе; Драган Анђелковић, гумар; Илија Бурмазевић, гумар; Момчило Дељанин, ВК бравар; Милорад Карлеуша, КВ аутомеханичар; Небојша Којчин, КВ аутомеханичар; Драган Петровић, ВК аутоелектричар; Жељко Ранковић, ВК аутомеханичар. „Дорћол“: Бора Јованов, КВ аутомеханичар; Бобан Марјановић, КВ аутоелектричар; Бошко Правидур, возач паркирер; Драгана Ћирић, оператер; Владан Бркић, ВК аутомеханичар; Милан Преочанин, возач; Славољуб Раичевић, возач; Милорад Вулиновић, возач; Дејан В. Ђорђевић, КВ аутоелектричар; Александар Плазинић, магационер; Бранислав Ристановић, возач; Винко Перић, возач; Горан Радовић, гумар; Зоран Бијелић, ВК аутоелектричар; Дејан Рашић, КВ аутомеханичар; Дејан Здравковић, КВ аутоелектричар; Зоран Велимировић, референт делова и опреме.

„Космај“: Слободан Јорданоски, ВК аутомеханичар; Дејан Маринковић, ВК аутомеханичар; Радомир Милосављевић, ВК аутомеханичар; Раде Бећаревић, ВК аутоелектричар; Оливер Вукићевић, ВК бравар; Горлуб Чалић, КВ аутомеханичар; Саша Чоловић, ВК бравар; Милован Ћировић, возач; Предраг Филиповић, КВ бравар; Срђан Младеновић, КВ аутомеханичар; Владан Павловић, бригадир; Горан Златковић, ВК аутомеханичар; Горан Стојановић, теренски мајстор-возач; Горан Антић, ПК гумар; Ивица Понош, ПК гумар.

„Централа“: Љиљана Ранђеловић, возач; Горан Маринковић, возач; Саша Митев, дувач кола; Андрија Стоиљковић, возач паркирер; Зоран Илић, возач; Бојан Манојловић, возач; Гордана Васиљковић, оператер; Дејан Петровић, возач; Миле Вецков, ВК аутолимар; Александар Китановић, ВК електро-механичар; Златко Лисић, ВК електро-механичар; Златко Марковић, пробни возач; Саша Патулић, пословођа; Дејан Живковић, возач; Дра-

ган Јовановић, возач виљушкар; Саша Ранђеловић, ВК бравар; Аца Исаиловић, дувач кола; Саша Кајиш, ВК електро-механичар; Снежана Лалић, возач; Зоран Маринковић, возач; Љубиша Живковић, возач; Саша Алексић, КВ електро-механичар; Добривоје Аћимовић, ПК помоћни радник; Горан Настић, ВК бравар; Зоран Пајић, ВК електро-механичар; Игор Петровић, возач; Горан Станковић, КВ бравар; Миле Угринић, КВ столар; Драгутин Вукићевић, КВ столар; Бранислав Бабић, возач; Драган Лукић, контролор одржавања.

„Земун“: Рајко Лацмановић, возач; Давор Нинић, возач; Предраг Ђујић, возач паркирер; Омер Алија, КВ аутомеханичар; Радош Милинковић, возач; Угљеша Мрдаковић, диспечер погона; Драган Деспот, КВ металостругар; Радинка Лазић, ПК помоћни радник; Славиша Манчић, пословођа магацина; Предраг Рађеновић, бригадир; Ђорђе Лежајић, возач; Срђан Марковић, шеф саобраћаја; Горан Живковић, возач.

„Уговорени превоз и унутрашњи транспорт“: Перица Геров, возач; Драган Денић, возач специјалног возила; Ђорђе Костовски, возач; Радиша Смиљанић, ВК аутоелектричар; Драган Дељанин, возач; Горан Петровић, возач теретног возила; Владимир Нешић, возач путничког возила; Зоран Буказић, возач теретног возила; Данка Пејовић, извршни директор.

ОРГАНИЗАЦИОНЕ ЈЕДИНИЦЕ

Инвестиције: Саша Лукић, контролор пријема; Слађана Јапунџић, оператер; Драган Ристић, возач виљушкар.

Општа логистика: Светлана Деспотовић, помоћни радник; Драгица Никодиноски, помоћни радник; Драгица Андрејевић, водећи стручни сарадник; Биљана Цветковић, конобар; Маја Јоковић, конобар; Милован Тодоровић, радник ФТО; Славко Милић, радник ФТО; Радиша Момчиловић, директор за саобраћај; Ирфан Ајрановић, радник ФТО; Нада Јечменица, пословођа (исхрана); Небојша Љубојевић, контролор унутрашње контроле; Слободан Мишановић, пројект менаџер за реал. обнове трамвајске инфраструктуре; Лазар Васиљевић, домар; Драгана Војић, помоћни радник; Горица Казаковић, помоћни радник; Саша Вујичић, ватрогасац.

Планирање и управљање саобраћајем: Александар Кљајић, референт; Милорад Грбић, диспечер смене; Мирослав Видаковић, отправник; Агрон Рахманај, курир; Весна Вељковић, отправник; Горан Давидовић, отправник. Финансије: Мирјана Марковић, оператер; Гордана Тасић, оператер; Сузана Лукић, референт; Тања Стајић, оператер; Миленко Продановић, оператер.

Централни ремонт: Предраг Јеремић, ВК електричар на акумулаторима; Весна Цветковић, магационер; Тихомир Михајловић, КВ бравар; Зоран М. Јовановић, ВК електро-механичар; Горан Срђановић, ВК столар; Дејан Шундић, ВК електро-механичар.

Електро-грађевинска оператива: Богољуб Станковић, ПК грађевинско пружни радник; Сејфидин Аљидини, ВК monter КМ; Раденко Брановић, пословођа; Александар Ивановић, бригадир КМ; Горан Јеленковић, ВК monter КМ; Саша Лазовић, ВК monter КМ; Бранислав Славковски, руковалац грађ. механизације; Горан Недељковић, ПК грађевинско-пужни радник; Тихомир Васић, ВК бравар. Развој и системски инжењеринг: Ивана Петрић, оператер; Снежана Анђелковић, референт.

10 ГОДИНА ВЕРНОСТИ ПРЕДУЗЕЋУ

САОБРАЋАЈНИ ПОГОНИ

„Карабурма“: Дејан Матејић, ВК аутомеханичар; Предраг Анђеловић, возач; Петар Бижић, возач; Драган Матић, возач; Славиша Мојсиловић, возач; Зорица Бабић, оператер; Александар Јанковић, рад. на тешком прању и одм.; Зоран Јевић, возач паркирер; Срђан Јовановић, ВК аутоелектричар; Перица Стојков, возач паркирер; Жарко Ђорђевић, ВК аутоелектричар; Мишо Мирчета, возач; Сава Бајић, возач; Остоја Катић, возач; Раде Мрђен, возач; Зоран Радојковић, возач; Данило Ружић, возач; Филип Стојановић, возач; Александар Трифуновић, возач; Милорад Вељковић, возач; Александар Ђорђевић, возач; Сениша Самарџија, возач; Радован Момчиловић, возач; Предраг Бабић, возач; Милорад Ристановић, возач; Драган Миљковић, возач; Јадранко Вуковић, возач; Бојан Ђорђевић, возач; Звездан Ђорђевић, возач; Славко Ћирковић, возач; Миодраг Бабић, возач; Александар Бекоња, возач; Владимир Јовановић, возач; Ђорђе Крстић, возач; Миодраг Лазић, возач; Миленко Мандић, возач; Горан Миловац, возач; Ненад Миловановић, возач; Драган Обрадовић, возач; Иван Прушевић, возач; Живорад Радичевић, возач; Милан Секулић, возач; Мирослав Чубрић, возач; Далибор Костић, ВК аутомеханичар; Сава Ђаковачки, КВ аутомеханичар.

„Нови Београд“: Небојша Дроњак, возач; Ненад Морел, возач; Горан Тимотић, возач; Милорад Винчић, возач; Дејан Матић, возач; Горан Симић, возач; Горан Васиљевић, возач; Горан Вујић, возач; Милан Борановић, возач; Тадија Џикић, возач; Горан Дончић, возач; Бојан Ергарац, возач; Предраг Иваниш, возач; Горан Јевтовић, возач; Иван Николић, возач; Стево Перић, возач; Драгољуб Радмановић, возач; Младен Спремић, возач; Петар Станојевић, возач; Саша Ћосић, возач; Јовица Гавриловић, возач; Горан Медош, возач; Дејан Радовановић, возач; Горан Адамовић, возач; Небојша Николић, возач; Миле Грујић, возач; Ненад Стојковић, возач; Иван Дујић, возач; Александар Ивановић, возач; Горан Миловановић, возач; Драган Павловић, возач; Милорад Родић, возач; Дамир Смиљанић, возач; Никола Соколов, возач; Горан Анђелковић, возач; Александар Јасен, возач; Зоран Кривокапић, возач; Горан Мандарић, возач; Бранислав Станојевић, возач; Мирослав Косановић, возач; Павле Калемарски, возач паркирер; Саша Стојковић, КВ аутоелектричар; Дејан Златановић, возач паркирер; Бојан Николић, возач паркирер; Добринко Кубуровић, возач паркирер; Зоран Пекић, возач паркирер; Горан Масал, ВК аутомеханичар.

„Дорћол“: Дејан Зајић, возач; Александар Павловић, КВ електро-механичар; Александар Ракоњац, гумар; Момчило Бундало, возач; Горан Дрманић, возач; Горан Екрет, возач; Тихомир Лапчић, возач; Саво Максимовић, возач; Миодраг Младеновић, возач; Драгутин Мркаљевић, возач; Борко Несторовић, возач; Саша Петронијевић, возач; Љубан Ракас, возач; Бобан Стевановић, возач; Сенад Тахировић, возач; Милић Танасијевић, возач; Зоран Златковић, возач; Мирко Шкаро, возач.

„Космај“: Слободан Божић, возач; Саша Цекић, возач; Радосав Игњатовић, возач; Коста Јешић, возач; Милан Стевановић, возач; Марко Благојевић, возач; Ненад Јакшић, КВ аутомеханичар; Горан Маринковић, возач; Зоран Матејић, возач; Сениша Романовић, возач; Владимир Росић, возач; Горан Ђокић, возач; Дејан Ђорђевић, возач; Добрица Ивановић, возач паркирер; Срђан Рајчевић, воз-

ач паркирер; Драгољуб Јованчић, возач; Данијел Мађар, возач; Милојко Стевановић, возач; Мирослав Васић, возач; Милан Живановић, возач; Милорад Бркић, возач; Дејан Јовић, возач; Небојша Костадинов, возач; Бата Костић, возач; Слободан Луковић, возач; Милан Митровић, возач; Небојша Симовић, возач; Милорад Сладић, возач; Душан Тешановић, возач; Борко Васиљевић, возач; Игор Ђулић, возач; Милан Лукић, возач; Дејан Рајковић, возач; Дарко Стојановић, возач; Дарко Чоловић, возач; Милан Даниловић, рад. за пониш. и тахографе.

„Централа“: Радан Арежина, возач; Младен Бабовић, возач; Горан Цветојевић, возач; Зоран Дебељачки, возач; Филип Делић, возач; Бобан Јовановски, возач; Славко Лукић, возач; Александар Милинчић, возач; Дејан Николић, возач; Дејан Николић, возач; Иван Огаревић, возач; Ристо Паранос, возач; Душко Петровић, возач; Ђорђе Реља, возач; Дејан Танасић, возач; Драгана Варагић, возач; Небојша Вукадиновић, магационер; Перица Вучковић, возач; Михаило Ћућуз, возач; Бранка Крњаја, магационер; Миле Максић, подмазивач; Владан Марковић, КВ аутомеханичар; Предраг Петровић, возач; Љиљана Тадић, возач; Зоран Бајић, ВК бравар; Мирослав Гајић, КВ бравар; Дарко Иваниш, КВ бравар; Јелена Николић, возач; Душан Домузин, КВ бравар; Зоран Катанић, КВ електро-механичар; Дарко Милић, КВ бравар; Чедо Веселиновић, КВ погонски електричар; Драган Андрејић, КВ аутолакирер; Небојша Мићовић, ВК аутолимар; Дејан Нешић, КВ аутолимар; Јасна Стариновић, возач.

„Земун“: Славиша Божић, возач; Зоран Кривокућа, возач; Ненад Крстић, возач; Дарко Михајловић, возач; Милан Башић, КВ аутомеханичар; Горан Јовановић, КВ аутомеханичар; Жељко Лујић, КВ бравар; Радиша Милановић, магационер; Александар Стојић, КВ аутоелектричар; Немања Павловић, возач; Дражен Поповић, магационер; Драган Дупало, возач; Милан Рудић, возач; Милорад Бацетић, возач; Никола Џуџалија, КВ аутомеханичар; Стево Маџаревић, возач.

„Уговорени превоз и унутрашњи транспорт“: Срећко Нешковић, КВ аутомеханичар; Мирослав Санфировић, транспортни радник; Миодраг Михајловић, транспортни радник; Иван Миленковић, возач теретног возила; Иван Васиљевић, возач теретног возила; Владица Стојадиновић, возач.

ОРГАНИЗАЦИОНЕ ЈЕДИНИЦЕ

Општа логистика: Мирјана Јована Драгаш, пословни секретар генералног директора; Драган Ристановић, директор за људске ресурсе; Милета Јовановић, водећи стручни сарадник.

Планирање и управљање саобраћајем: Слободанка Ранковић, отправник; Бранко Ђукић, отправник; Далибор Васиљевић, отправник; Душан Јовановић, референт зоне; Игор Утвић, референт зоне; Владимир Глишић, отправник. Финансије: Зоран Кошутић, оператер; Иван Хржић, оператер;

Електро-грађевинска оператива: Дејан Антић, ПК грађевинско-пужни радник; Саша Исаиловић, ПК грађевинско-пужни радник; Иван Рафаиловић, ПК грађевинско-пужни радник.

Развој и системски инжењеринг: Марко Перовић, заменик шефа сектора; Предраг Марсенић, водећи стручни сарадник.

Трамвај који је повезао обале Саве

Трамвајски и тролејбуски подсистеми у Београду су крајем 70-тих година били суочени са питањем-како даље? Као што знамо, тролејбуски саобраћај је, практично био пред укидањем, јер једна линија која је одржавана није гарантовала и његов опстанак. Са друге стране, ситуација са трамвајима је била боља, с тим што су планови за даљи развој трамвајске мреже били запостављени.

У том смислу, 1980. година представља прекретницу, јер су почетком године дати предлози „Средњорочног плана развоја јавног градског саобраћаја“ од 1981-1985. године и „Просторног развоја града Београда“ за период од 1981-1990. године. На основу тога је предвиђен развој тролејбуског и трамвајског саобраћаја, с тим да се очувају основни коридори за капацитетније системе будућности – метро и железницу. Преоријентација са аутобуског на трамвајски подсистем предложена је услед неповољне енергетске ситуације где је цена горива била у сталном порасту, веће превозне способности трамвајског подсистема, веће брзине као и заштите животне средине. Планирано је да базу шинског концепта чини модернизован трамвајски подсистем што је подразумева-ло нова возила, савремене конструктивне елементе, ојачан систем напајања, повећање брзине и, наравно, изградњу нових деоница.

Након извршених анализа свих предлога развоја трамвајске мреже у Београду, као приоритетна акција из „Средњорочног плана развоја“ изабрана је изградња трамвајске деонице од Економског факултета у старом делу града до Блока 45 у Новом Београду. Идејни пројекат је урађен током 1981/82, а сам пројекат 1983. године. За прелаз преко Саве одабран је стари Савски мост који је за ту сврху морао да буде реконструисан.

Предложене су три варијанте будуће трасе чија је дужина варијала од 8,18 до 8,86 километра. Заједничко за све њих је да се пруга на постојећу трамвајску мрежу прикључивала у Карађорђевој улици код Економског факултета, да преко старог Савског моста прелази реку, као и траса од раскрснице улица Јурија Гагарина и др Ивана Рибара до окретнице у Блоку 45 у Новом Београду. Прва варијанта трасе је пројектована да од старог Сајмишта пролази поред Центра „Сава“ са источне стране. За разлику од ње, друга и трећа варијанта су предвиђале трасу са западне стране поменутог центра и Улицом Милентија Поповића, а ауто пут би прелазила преко моста. Разлика између друге и треће варијанте се види у прикључењу на Улицу Јурија Гагарина. По другој, траса би на крају Улице Милентија Поповића скренула лево, а потом се најкраћим путем „улила“ у Улицу Јурија Гагарина. Трећа је подразумевала да на крају Улице Милентија Поповића траса иде десно у Трећи булевар (данас Булевар Милутина Миланковића) а потом се Улицом пролетерске солидарности (данас улица Антифашистичке борбе) прикључила на Јурија Гагарина.

На крају је изабрана трећа, уједно најдужа

варијанта због близине околних блокова и оних тек планираних за изградњу. У циљу постизања не-метаног саобраћаја, већи део трасе је са шинама постављеним у средишњем делу саобраћајница. Иначе, пројектна брзина пруге је била до 80 км/х. Планирано је 16 станичних места прилагођених за стајање два зглобна трамваја на растојању од 400 до 500 метара.

Због тешке материјалне ситуације и реализације већ започетих планова нашег предузећа, највише око изградње Аутобазе у Блоку 66, тзв. „самодопринос“ (средства становника Београда) се све више помињао као једини реалан вид финансирања нове пруге, што је на крају и изгласано 1982. године.



Средином 1983. године су, након добијања свих сагласности и грађевинских дозвола, почели радови на изградњи. Креће се са адаптацијом старог Савског моста, припреми навоза и постављању шина до Улице Милентија Поповића, са чим се до фебруара наредне године и завршило.



Током прве половине те исте, 1984. године, радови на постављању шина кроз улицу Јурија Гагарина су успорени због проблема заштите гасовода од тзв. лутајуће струје, исељавања нехигијенског насеља преко пута Блока 70 и решавања спора са ИМТ-ом око права коришћења земљишта на коме ће се градити исправљачка станица у Блоку 64. Нажалост, и на другим местима је било проблема. Тако је изградња исправљачке станице у Блоку 21 омогућена тек након прихватања Градског саобраћајног предузећа Београд да изгради дечије игралиште. Наиме, становници месне заједнице су тврдили да се изградњом станице смањује рекреативни простор на тој територији.



С обзиром на добру конфигурацију пруге и њену снабдевеност струјом, планирано је да њом саобраћају само нови зглобни ЧКД КТ4 ЈУБ трамваји и то по два спојена са мултиплицираном командом. Због тога су средином године и вршене њихове пробе на постојећим градским линијама.

Завршетком радова у Карађорђевој улици, где су по први пут у Београду издвојени колосеци за скретање од оних што настављају право, почињу пробе трамваја. Што се саме трасе тиче, успело се у намери да већина станичних места буде у виду уздигнутих платоа ради лакшег уласка односно узласка из возила.

31. августа у 10 сати, први трамваји гаражних бројева 267, 276 и 289 су после свечаног отварања кренули од окретнице у Блоку 45 до Центра „Сава“ симболично отварајући нове трасе линија 7, 9 и 11.

На свечаности приређеној у Центру „Сава“ приказани су документарни филм о нашем предузећу и играни филм „Савамала“.

Отварањем нове трасе од Економског факултета до Блока 45, створени су услови за ефикаснији превоз путника. Тадашње трамвајске линије 7 и 9 продужавају трасу тако да добијају нове називе Смедеревски пут-



Нови Београд (Блок 45) односно Вождовац-Нови Београд (Блок 45). Отвара се и нова линија 11 Калемегдан (Беко) – Нови Београд (Блок 45).



Многи планови за проширење трамвајске мреже су били остварени или су чекали да у кратком року буду реализовани. То најбоље илуструје слоган „трамвајем у XXI век“ под којим се крио и поновни продор трамваја са „оне стране“ Саве до Зеленог венца на истом месту као и пре 49 година.

Александар Зајц
Удружење историчара аутомобилизма



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 су остале незабележене, али многе су наши путници с пуно љубави и пажње послали и-мејлом или их испричали телефоном.

Возач ГСП – предан свом послу

За почетак наше сталне рубрике, преносимо вам писмо које нам је путем мејла послао Милан, корисник градског превоза, који је одушевљен понашањем и професионалношћу Зорана Јовановића (сл. број 3258), нашег возача са линије 612. Прочитајте шта је написао:

„Поштовани,

Сведочи смо бројних прича, новинских написа и ТВ прилога о конфликтним ситуацијама између возача и путника у градском превозу. Овим путем, за промену, желео бих да истакнем да има и примера културног, цивилизованог и хуманог односа према путницима, те да нису сви возачи намргођени, бахати, нервозни и нељубазни.

Наиме, како често користим линију број 612, која саобраћа од Нове Галенике до Похорске улице, имао сам прилике детаљно да се упознам са рутом, профилем путника, те проблемима на овој линији. Конкретно, аутобус број 612 има три посебно важна стајалишта којима највећи број путника ове линије гравитира, а то су Дом здравља Земун, Кванташка пијаци, те Ново Бежанијско гробље. На основу поменутог, може се закључити да су најбројнији корисници услуга градског превоза на овој линији родитељи са децом и стари људи, односно најосетљивији део градске популације.

И поред тога, за ову линију је по летњем реду вожње опредељен само један аутобус, који саобраћа у интервалима од сат и по времена. По правилу, на ову линију се шаљу вероватно најстарији аутобуси у возном парку ГСП, који се из тог разлога редовно кваре, касне или чак потпуно испадају из саобраћаја. Због свега наведеног, путници умеју да буду оправдано љути и незадовољни, али неоправдано на возаче, који немају везе са тим какав им је аутобус додељен. Тако, поред проблема које имају са старим возилима, возачи често морају и да објашњавају путницима да нису криви што ауто-

бус касни или што се покварио.

Током лета, у одређеним сменама, ову линију покрива возач који се са свим овим проблемима носи на невероватан начин. Толико пажљиво вози, да ми се чини да ни старе олупине кад су у његовим рукама немају срца да се кваре. Сваког путника који улази на предња врата најљубазније поздрави с осмехом на лицу. Стрпљиво сачека да баке и деке или родитељи са децом уђу и сместе се, да би наставио вожњу. Врата не затвара док се не увери да су сви путници који излазе безбедно ступили на тротоар. Свакоме најучтивije одговори где је станица на којој треба да сиђе. Не цима док вози, не телефонира, не галами, никад не осетите кад прелази лежеће полицајце, а најинтересантније – никада не касни. И најнервознији путник након пар реченица размењених с њим, опусте се и схвати да вожња градским превозом може да буде и пријатна, чак и у најстаријим аутобусима.

Овим путем апелујем на вас да јавно похвалите овог човека, јер је заиста то заслужио, а као добар пример из праксе, може да буде узор колегама који би требало да се угледају на њега. Његово име нисам знао, али кад сам решио да напишем ово писмо, одлучио сам да га упитам, како бих могао да проследим потпуну информацију. Тада сам, поред имена – Зоран Јовановић, сазнао фасцинантан податак да он свакодневно на посао долази из Шапца, града у коме живи. Радити у тешким условима, бити овако предан, на посао долазити из другог града и све то са осмехом на лицу је за сваку похвалу.

У нади да ће ГСП окупити што више оваквих људи, срдечно вас поздрављам и желим сву срећу у раду.

С поштовањем,

Милан, корисник градског превоза“

Труднице имају предност

Татјана Ђајић, путница која нас је позвала 9. јула, имала је само речи хвале за нашег возача аутобуса са линије 26. Преносимо вам њене речи:

„Трудница сам, у 9 месецу трудноће. Данас сам у 8:50 часова ушла у аутобус код Душановачке поште. Нико од путника није хтео да ми устане. Возач се окренуо према путницима и рекао: „Хоће ли неко устати?“ Реаговао је и свака му част на томе! Аутобус је ишао ка насељу Браће Јерковић.“

Диван гест господина возача

Још једна путница, која на жалост није желела да нам каже своје име, позвала је Службу за медијски наступ 11. августа и похвалила Зорана, возача аутобуса са линије 23. Овако је описала своје искуство:

„У суботу, 9. августа око 9 часова, ушла сам у аутобус на станици у Улици 29. новембра, у смеру ка Карабурми. Старија сам особа, болесна и теже се крећем. Са собом сам имала торбу, коју сам вукла. Приликом уласка, возач је видео да полако улазим, устао је, отворио своја врата и помогао ми да уђем. Свака му част! У току вожње, отишла сам до њега и питала га како се зове? Није хтео да се представи, али пошто сам га замолила, јер је ово ипак диван гест, представио се именом Зоран. Возач је старији и чини ми се да је по годинама близу пензије. За сваку похвалу!“

Највећи градски превозник – за пример

Путница која је имала похвалу на Марјана Јовановића (сл. број 6274), возача аутобуса са линије 53, позвала нас је 25. августа. На жалост, није желела да остави своје податке, али је свакако била одушевљена гестом нашег колеге. Ево њених речи:

„Луче у 10:23 часова, чекала сам аутобус у Радничкој улици, на стајалишту „Шећерана“ у смеру града. На стајалишту је стајало неколико возила у низу и чекали су свој ред како би размењили путнике. Аутобус са линије 52 једне приватне фирме само је прошао поред нас, а возач са линије 53 је сачекао свој ред и испоштовао нас путнике!“

Возаче који воле свој посао воле сви путници

Јулијана Стојановић користила је аутобус који саобраћа на линији 25Л и била искрено одушевљена љубазношћу и смиренношћу нашег возача. Испричала нам 3. септембра шта се заправо догодило:

„У понедељак, 1. септембра у 23:05 часова ишао је ка Миријеву. Био је толико љубазан. Ушла сам у Кумодрашкој улици, после тога је хтела да уђе девојка са псом, али ју је он најљубазније замолио да изађе и објаснио јој зашто. Била је бесна, али је изашла. Нисам скоро видела да неко ради свој посао са то-

лико љубави. Возио је лепо, није нагло кретао нити кочи, није цимао – ма милина. Када сам га похвалила, рекао је да воли свој посао.“

Храброшћу возача и путника спасена девојчица

Путница која се путем телефона 4. септембра представила као Снежана Јакшић, имала је похвалу за Радована Зарића (сл. број 6325), возача аутобуса са линије 55. Њена прича има срећан крај, али је и велико упозорење: „Синоћ у 22:50 часова, код стадиона Обилића ка Цветковој пијаци, возач ми је са осталим путницима спасао дете од манџака. Хвала му! Девојчица је била у аутобусу и телефонирала када јој је он пришао лупио песницом по носу

и отео јој телефон. Онако ошамућена почела је да виче: „Врати ми телефон!“ Тада је возач зауставио аутобус и уз помоћ путника напасника избацио напоље. Телефон су јој вратили. Напасник је лупао по аутобусу. Полиција је вршила увиђај. Неки путници су ми рекли да ју је он пратио, да га видите уплашили бисте се, јер је крупан и висок. Волела бих да се захвалим возачу, ипак у данашње време када се свашта дешава, велика је храброст умешати се и помоћи некоме.“

Успешна акција

Порука коју смо електронском поштом добили 18. септембра од Николе Топаловића сведочи о успешности акције дељења промотивних мини

ЛЕТОС СА ВОЗАЧЕМ АУТОБУСА

Клима као спас

Ово лето у Београду свакако ће остати запамћено по великој количини падавина. Било је кише, града и олујних ветрова, док је температура само у пар наврата прелазила 30. подељак на Целзијусовој скали. И управо једног таквог, врелог дана упутили смо се у посету возачу ГСП, на линију 31.

Среда, 13. август, био је први званичан тропски дан у главном граду Србије. Око 13 часова температура је била 35 степени у хладу, а бетон се на сунцу „пекао“ на више од 40 степени Целзијуса. Улице су биле необично пусте чак и за период годишњих одмора, сви су обавезе одлагали за неки други дан и спас од врућине махом тражили на популарним београдских излетиштима. Они мање срећни, на станицама су са нестрпљењем чекали једно од бројних климатизованих возила ГСП.

Како год, за возаче аутобуса ЈКП ГСП „Београд“ одмора нема. Без обзира на временске прилике и температуру они свакодневно морају обезбедити корисницима поуздан и удобан превоз. На окретници код Студентског парка сачекали смо возило марке Соларис које саобраћа на линији 31, и из прве руке се уверили да климатизована возила пружају спас Београђанима који имају неодложне обавезе.

Док је зглобни аутобус гаражног броја 3159 на окретници чекао термин за полазак возачу се придружила екипа редакције Листа ГСП и попричала са њим о утисцима возача и путника при вожњи у „тропском“ Београду.

Андрија Милошевић (службени број 7125), чика Аца – како га многи

зову, у СП „Карабурма“ ради пуних 15 година као возач аутобуса.

- С обзиром да имам 62 године, мени је јако битно што ми је на радном месту на коме проведем седам сати пријатно без обзира на временске прилике напољу. Путници ипак морају да у аутобусу проведу много мање времена од нас возача. Међутим, сигурно да је и са њихове стране мање нервозе, непријатних ситуација када су у возилу пријатни услови, рекао нам је Андрија Милошевић док лагано крећемо са окретнице и возило прима прве путнике.

Клима се на новим Соларис аутобусима аутоматски укључује и одржава температуру на претходно подешеним вредностима. Постоји могућност да се ручно искључи, али за тим најчешће нема потребе. Занимљиво је да ГСП од путника добија и примедбе да им је хладно када клима ради, али чика Аца до сада није доживео такве притужбе. Његово искуство говори да се и гужва много лакше подноси када је у возилу идеална температура.

- Заиста је врло пријатно. Приметио сам да у летњим месецима људи чешће користе ову линију и улазе у аутобус који возим користећи га као алтернативни превоз до станице која им је ближе одредишту и на којој преседају у возило на линији коју иначе користе. Такође, често видим да путници излазе из полупразних возила која немају тако добру климатизацију као нови аутобуси и улазе код мене, у аутобус који је у том тренутку пун, поносно нам говори Андрија.

чоколадица, приликом које су запослени у ГСП захвалили корисницима услуга што купују карте и тако помажу да се јавни градски превоз сачува и побољша. Писмо преносимо у целости: „Поштовани,

Само бих желео да вас похвалим и изнесем своје мишљење у вези са акцијом коју сте спровели, где сте делили путницима чоколадице као један јако леп и симпатичан гест пажње од стране ГСП! Врло лепо осмишљено и реализовано, и мислим да је пун погодак да запослени из ГСП разговарају са грађанима у возилима и послушају њихове замерке, предлоге и похвале, али и на један овакав начин им се захвале на куповини карата.

Имате пуну подршку од мене и жељу да и чешће осмишљавамо овакве позитивне и лепе акције!

Уз искрене поздраве,
Никола Топаловић“



И заиста, можемо посведочити да су његови поступци током целог пута били стрпљиви и одмерени, како у саобраћају, тако и на стајалиштима. При dobrим условима вожње гужва, нервоза других учесника у саобраћају, некултура и остале негативне појаве које изазивају стрес, готово да се не примећују, што свима пуно значи.

- Хоћу рећи да је клима у аутобусу врло битна, и желим да подсетим да се мора унапред мислити на одржавање истих. На то се мора обратити пажња пре него што истекне гаранција, да би овако добро стање потрајало што дуже – на корист запослених у јавном градском превозу и корисника наших услуга, рекао нам је чика Аца док смо одлазили. И упорекос врелини која нас је „запљуснула“ осећали смо оптимизам, јер се полако али сигурно побољшавају услови рада нашег возног особља.

И.С.

УДРУЖЕЊЕ ДОБРОВОЉНИХ ДАВАЛАЦА КРВИ ГСП



Хуманост на делу



У великој сали СП „Нови Београд“, 22. септембра је организована још једна акција добровољног давања крви запослених у ЈКП ГСП „Београд“. Акција је, као и увек, била веома успешна и прикупљене су 24 јединице крви. Наше хумане колеге радо су донирале најдрагоценију течност – неки први

пут, а неким је ово био 137. пут да бесплатно, анонимно и добровољно помажу свима којима је крв неопходна.

Након акције која је трајала до 13 часова, у ресторану Друштвеног стандарда на Новом Београду, Удружење добровољних давалаца крви ГСП је по друг

пут било домаћин славе Савеза добровољних давалаца крви Републике Србије – Мала Госпојина (Рођење Пресвете Богородице). Протојереј Владимир Замахјев из Храма светог великомученика Димитрија освештао је славски колач, присутнима пожелео сву

срећу и поручио да наставе да чине великодушне и хумане гестове као што је давање крви.

Уследио је свечани ручак коме су присуствовали добровољни даваоци крви, техничари Института за трансфузију крви, представници чланова Савеза и други гости.

И.С.



Савез добровољних давалаца крви Републике Србије

Оснивачка скупштина одржана је 19. септембра 2003. године, а Савез је регистрован 23. децембра исте године са седиштем у Новом Саду. Оснивачи су четири удружења добровољних давалаца – НИС Нови Сад, Застава Крагујевац, Доктор Миленко Марин Лозница и Београдски водовод и канализације. Савез тренутно броји 11 активних чланова, међу којима је и Удружење ДДК ЈКП ГСП „Београд“.

Сарадња између удружења на нивоу Савеза је на високом нивоу, једни друге помажемо у међусобним акцијама, али и појединачним случајевима када има потребе за крвљу и крвним производима за послане у компанијама чланицама, рекао је Сениша Ђорђевић, заменик председника Савеза, и апеловао на младе да се у већем броју укључе у акције добровољног давања крви.

Савез одлично сарађује са Институтом за трансфузију крви Србије, Институтом за трансфузиологију ВМА, и Заводима за трансфузију крви Нови Сад и Ниш. Такође, пословодство фирми, синдикати и поједине општине помажу у реализацији акција.

Тренутно, Савез окупља 5.000 давалаца који су у сваком тренутку спремни да помогну онима којима је крв потребна.

ДОБРОВОЉНИ ДАВАОЦИ КРВИ

Не пропуштају прилику да спасу људски живот



Акција добровољног давања крви организована је 10. септембра у Саобраћајном погону „Дорћол“ ЈКП ГСП „Београд“.

У акцији, која је трајала од 10 до 14 часова, прикупљене су 32 јединице крви, чиме су гсповци још једном на делу показали своју хуманост. Наше колеге већ традиционално не

пропуштају ни једну прилику да ураде нешто важно и својим хуманим гестом спасу животе оних којима је крв потребна.

Запослени у Институту за трансфузију крви задовољни су одзивом, уз напомену да добровољних давалаца крви никада није превише.

И.С.

КУЛТУРНО УМЕТНИЧКО ДРУШТВО „НИКОЛА ТЕСЛА“

Још једна хумана акција

Чланови КУД „Никола Тесла“ ГСП Београд, друштва које је основано 1926. године са директном сагласношћу нашег најпознатијег научника, добровољно су дали крв у Заводу за трансфузију крви у Београду, у суботу 6. септембра 2014. године.

Организатор ове хумане акције је дугогодишњи члан Друштва, добровољни давалац крви и један од првих завешталаца органа у Србији, Миленко Кузмановић, који је успео да за веома кратко време окупи бројне даваоце. На жалост, било је доста заинтересованих који нису могли да дају крв због здравствених разлога, али су акцију подржали својим присуством.

КУД „Никола Тесла“ ГСП Београд има дугу историју учествовања у разним хуманитарним акцијама. Добили смо уверавања да ће и ово организовано давање крви прерасти у традицију због свих оних којима је драгоцену течност потребна.

И.С.



Фото: Александар П.

СПОРТСКО РИБОЛОВАЧКО ДРУШТВО „БИСТРО-ГСП“



У посети деци Дома у Сремчици

Димитрије Борисављевић, председник, и Драган Петровић, секретар СРД „БИСТРО-ГСП“, са својим члановима су организовали хуманитарну посету Дечијем дому у Сремчици, 13. септембра. Преносимо вам њихове утиске.

Кишно и магловито јутро није обећавало да ће ова акција успети. Киша је претила да поквари планирано такмичење у кувању рибље чорбе и спортске активности на отвореним теренима. Сасвим изненада, грануло је сунце, дуга се појавила и као да смо прошли испод ње, уђосмо у земљу чуда.

Директор Дома Милка Милановић Минић дочекала нас је заједно са штићеницима на самом улазу. Срдачна добродошлица, загрљај, упознавање. Нашли смо се на месту које је најлакше описати као рај на земљи. Огромно пространство, вртови, пашњаца, пластеници... Овде свако ради шта може и колико хоће – а они могу и хоће. И док дланом о длан, постављено је девет котлића,

оформљене су екипе, плануле су ватре, заорили се музика...

Чорба се крчкала под будним оком Миодрага Адамовића, који је свој струг заменио кутлачом и својим кулинарским умећем помно надгледао сваки котлић. Било је јако тешко оцелити победнички, јер су све чорбе биле изванредне. Након проглашења победника у кувању рибље чорбе, поделе медаља и пехара које је обезбедио господин Југослав са својом фирмом, сви смо се преселили на спортске тере-

не где смо одмерили снаге у фудбалу, кошарци и осталим активностима. Колико само позитивне енергије, радости, љубави и оптимизма има у тим људима.

Љубазношћу Жељка Милковића, в.д. директора ЈКП ГСП „Београд“, омогућен нам је организовани превоз, као и пакети сокова и воде. Акцију су својим присуством подржали: Драгољуб Ђокић, извршни директор ОЈ „ЕГО“, Реља Јовановић, шеф Службе контроле јавних набавки; представници синдиката Солидарност, синдикат Возача, подружница „Општа логистика“ Самосталног синдиката, Синдикат Слога, Саша Џивцановић, као и представник синдиката Рај, Јоца Петков.

Пуног срца и са искреном жељом да се ускоро опет дружимо, поздравили смо се са нашим пријатељима великог срца, искреног осмеха и срдачног загрљаја.

Димитрије Борисављевић, председник СРД „БИСТРО-ГСП“



ГСП ПОСЕТИЛИ ЉУБИТЕЉИ ТРАМВАЈА ИЗ ЕВРОПЕ

Трамваји као туристичка атракција



Група од 48 љубитеља шинских возила, већином из Немачке, али и из Холандије, Норвешке и Велике Британије, обишла је трамвајске депое „Дорћол“ и „Сава“ 10. септембра. Наши гости су тог дана имали прилику и да зеленим „швајцарцем“ обиђу београдске трамвајске линије и упознају се са богатом историјом српске престонице и више од 120 година дугом традицијом трамвајског превоза у Београду.

Љубитеље трамваја је дочекала Данка Пејовић, извршни директор СП „Уговорени превоз и унутрашњи транспорт“, а затим је Милан Гегич одржао презентацију капацитета трамвајског депоа шетајући са гостима кроз дорћолске трамвајске гараже и припадајуће објекте. После једносатне посете депоу на Дорћолу, сви су са одушевљењем ушли у трамвај гаражног броја 133 и кренули у обилазак Београда.

Након прве вожње, организована је и презентација у депоу „Сава“ на Новом Београду коју су одржали Драшко Симић, шеф одржавања и Горан Видовић, шеф саобраћаја СП „Централа“. Програм је завршен још једном вожњом трамвајским трасама, а затим су гости око 18:30 часова напустили Београд.

Ову бројну и симпатичну групу љубитеља трамваја организовао је Томас Фишер, власник

специјализоване туристичке агенције из Берлина „Интраекспрес“, у сарадњи са агенцијом „Астра тревел“ из Београда.

Представник

београдске

агенције, господин Јанез Смоле био је водич и преводилац гостима највећег градског превозника.

Љубитељи шинских возила и система су веома бројни и има их широм света. Већином су то људи из Немачке и Велике Британије који организовано путују, а које сам раније упознао на неким од железничких тура. Ови гости би сигурно поново дошли уколико би имало новог садржаја. Због радова у Војводе Степе није била могућа вожња до Вождовца, али је свеједно програм био изванредан, обухватио је све што је било од интереса за госте, а они су били јако задовољни боравком и љубазношћу свих са којима су дошли у контакт, истакао је господин Смоле.

Занимљиво је да је цела тура трајала 7 дана. У том периоду љубитељи трамваја су, поред Београда, посетили Сарајево, Осиек и Загреб, и из свих градова понели најлепше утиске. И.С.

Најстарији сарајевски електрични трамвај из 1895. године, обновљен у радионицама ЈКП „ГРАС“ на улицама и 2014. године

САМОСТАЛНИ СИНДИКАТ ЈКП ГСП „БЕОГРАД“ - www.samostalnisindikatspbeograd.rs

Закон о раду и ПИО

Нови Закон о раду се односи на све запослене и он уређује минимална права и, наравно, обавезе. Држава је његов доносилац, али је уједно и велики послодавац. Усвојени Закон о раду несумњиво смањује досадашња права запослених, а уводи много већу дисциплину. Можемо говорити о смањењу зараде на име годишњег одмора, отпремнине, плаћеног одсуства...

Један од примера обесправљења радника је ситуација када се запослени разболи. До сада је била пракса да послодавац покушава да запосленог задржи променом радног места у складу са стручном спремом коју има. Међутим, по новом Закону по

раду послодавац сматра таквог запосленог технолошким вишком и на његово место може примити здравог човека.

Љубисав Орбовић, председник Савеза самосталних синдиката Србије, осврнуо се на измене Закона о раду и ПИО рекавши да он служи да се радници третирају као робови и да раде цео живот; шта друго значи радити до шездесет и пете године живота?

Оно што је јасно свима јесте да је Закон о раду неповољан и да запослени мора да се понижава и да ради као у робовласничком друштву онолико колико је потребан послодавцу, и све то за јако малу зараду.

Један од начина синдикалне борбе против одлука које задиру

у права радника јесте и масовно учешће у протестима које синдикат организује. На тај начин врши се притисак на људе који воде државу да не доносе законе који су непримерени човеку и нимало повољни за запослене. Дакле, протести и обустава рада су легални видови борбе којима се показује снага представника запослених. Са друге стране, представници запослених, колико год да су храбри и бунтовни, немају снагу ако нема подршке запослених. Јасно је да, ако нема те подршке, законодавцу се оставља простор да доноси лоше законе, као што су ова два.

Горан Брадић,
председник Самосталног синдиката ГСП

Излет у Праг

Самостални синдикат организује петодневни излет (од 7. до 11. новембра) у Праг са урачунатим излетом у Карлове Вари, једну од најлепших и најстаријих бања Европе.

Цена аранжмана је врло повољна, превоз се обавља високоподним туристичким аутобусом, а два ноћења са доручком су у хотелу са четири звездице „Дуо“.

Путовање организује Синдикат у сарадњи са туристичком агенцијом „Одисеј 1995“ из Нове Пазове.

Комисија за информисање

Избори у подружницама

Редовни избори Самосталног синдиката ЈКП ГСП „Београд“ – избори у подружницама – одржаће се од 6. до 10. октобра. Избори се организују и спроводе по Статуту СС ЈКП ГСП „Београд“.

Изборна скупштина за председника Самосталног синдиката ГСП одржаће се 23. октобра од стране 83 делегата из свих СП/ОЈ Предузећа. О тачном времену и месту одржавања избора чланство ће бити накнадно обавештено.

Комисија за информисање

Ватрени терени у Чању

Упркос честој киши и клизавим теренима, у Чању су овог септембра одржане 19. радничко-спортске игре комуналаца Србије. Окупило се 900 комуналаца из Србије, а било је и гостију из Словачке, Мађарске, Републике Српске, Федерације БиХ, Македоније и Црне Горе.

Теренима су као и прошлогодишњег септембра завладали спортисти Градског саобраћајног предузећа „Београд“ чије је заслужено славље, праћено бакљама и ватрометом, затворило игре у Чању. Фантастична женска екипа ГСП однела је злато у рукомету, кросу, бацању плочица, надвлачењу конопца, стоном тенису, шаху и кошарци, али их, иако у смањеном издању, ни мушка екипа није изневерила, предњачећи у стоном тенису, кросу, надвлачењу конопца и одбојци на песку.

Мирјана Никић
Спортски журнал
11. 9. 2014. године

Мала Госпојина

Подружница „Карабурма“ Самосталног синдиката ГСП, и овог 21. септембра је обележила крсну славу, Малу Госпојину (Рођење Пресвете Богородице).

Славска свећа и трпеза окупила је бројне званице, пријатеље и колеге. Све је било како обичаји налажу – славарски и достојанствено.

Комисија за информисање



Поштовани чланови, све актуелне информације у вези са радом Самосталног синдиката и актуелним дешавањима у Предузећу, можете пратити на сајту: www.samostalnisindikatspbeograd.rs, као и на друштвеној мрежи Фејсбук: Самостални Синдикат Гсп Београд

Такође, све ваше примедбе, предлоге, сугестије, критике, али и похвале, можете послати на мејл адресе:

ssgspbegrad@gmail.com
samostalnisindikatspbeograd@gmail.com

Рецимо „ДОСТА“ пропадању ГСП-а

Синдикат ГСП Независност је утврдио репрезентативност дана 14. 7. 2014. године, и тако постао трећи репрезентативни синдикат у Предузећу.

Шта је репрезентативност синдиката у једном предузећу и која је његова улога? Одговор на то питање је у суштини једноставан: репрезентативност омогућава синдикату да са послодавцем преговара о заради, условима рада и правима радника, и на тај начин омогући бољи положај свих запослених.

На жалост, досадашњим деловањем неких синдиката у многоме је пољуљано поверење у синдикалне организације, а у свести већине запослених синдикати постоје само ради набавке свињских полутки, куповине веша на рате или коришћење рекреативног опоравка у некој од Бања. Репрезентативност једног синдиката не чини само потребан број чланова, већ и одређена начела синдикалног организовања и деловања, независност од политичких партија, државних органа и послодавца, као и финансирање из сопствених извора. Можда због све чешћих писања у средствима јавног информисања о злоупотребама положаја и финансијским малверзацијама својих „заштитника“, радници ГСП су се издигли изнад разних видова дискриминације, принуда и застрашивања и у све већем броју приступали Синдикату ГСП Независност.

Ми нећемо да улепшавамо ствари разним неистинама и обећањима, нити ћемо приступати и подржавати политичке партије које се смењују на власти. Градски превозник је тренутно у најтежем положају од свог оснивања и сада је неопходно да делујемо као целина и изградимо јединствен став у циљу спречавања даљег пропадања. У томе, осим радника ГСП, велику помоћ очекујемо и од наше синдикалне централе Уједињених гранских синдиката „Независност“, као и од Гранског синдиката јавних саобраћајних и комуналних делатности „Независност“.

Наравно да нећемо запоставити и друге активности - тражићемо ревизију свих јавних набавки и тендера за потребе ГСП и пуну одговорност за сваку утврђену неправилност. Покренућемо и питање утврђивања одговорности за евентуалне пропусте у раду сваког директора или шефа погона, техничког или генералног директора, а не само њихове смене и постављење на друго радно место. Оно што је неопходно да се под хитно уради је и потпуна реорганизација саобраћајних погона као и утврђивање тачног броја запослених, потреба за одређеним радним местима и ангажовање запослених према квалификацијама

које поседују. Од нашег Оснивача, односно Скупштине града Београда, очекујемо да се регулише финансирање ГСП, да се у најкраћем року успостави и омогући редовна наплата наших услуга и преиспитају услови под којима раде приватни превозници.

Такође ћемо покренути и разна друга питања везана за рад наше фирме. Ово је уједно и позив свим радницима ГСП-а који су синдикално неопредељени да нам се придруже, јер пред нама су велики изазови и борба за спас, опстанак и егзистенцију.

Дејан Данојлић
главни повереник
Синдиката ГСП Независност

Слобода синдикалног удруживања

Усвојене су измене и допуне Закона о раду и сада, према речима предлагача и усвајача, очекујемо смањење стопе незапослености, односно већу запосленост. Да ли ће смањење радничких права и трошкова радне снаге заиста привући стране инвеститоре? Ми у то не верујемо. Ипак, док нису усвојили измене закона, властодршци су пуцали из свих оружја у синдикате. Зашто? Зато што држава не може да укине ни распусти синдикат, што је слобода синдикалног удруживања гарантована Уставом и конвенцијама Међународне организације рада, што је право свих радника да се учлањују у синдикате по свом избору и без пристанка државе, што је право синдиката да без мешања власти израђује сопствене статуте и правилнике, обликује своје програме, слободно бира своје представнике, слободно организује своје управљање и активности, штити синдикална средства од власти.

Синдикати су независне организације које оснивају радници ради заштите својих интереса. Они се добровољно учлањују у синдикат и добровољно га финансирају.

Синдикати нису савршени, али једини штите радничка права и

важно је да им верују радници које представљају.

Синдикална права су она која имају чланови на основу свог чланства, а радничка су она која радници имају на основу свог рада.

Та права је неко борбом освојио. Дужност сваког члана синдиката јесте да се бори за та права због себе, својих запослених и незапослених чланова породице, комшија, пријатеља, будућности своје деце, а не због било ког синдикалног лидера. Синдикат су сви чланови синдиката, а синдикални лидер је лице за заступање и представљање синдиката, а који дефинише заједничке захтеве и налази се између две ватре. Прва су послодавци који би желели синдикат као послушног партнера, а друга незадовољни радници који би да добију гаранцију да ће једним штрајком решити све своје животне проблеме. Сви треба да знају да је спречавање и забрана синдикалног и другог удруживања кривично дело прописано Чланом 152 Кривичног закона. Да би се заштитила радничка права, потребно је јединство, солидарност, масовност и лична храброст, у борби за боље сутра.

МИСЛИТЕ О ТОМЕ....

Саобраћајни погон „Космај“

Вијоре се две заставе јаким боја, високо подигнуте на јарболе укопане у баштицу са цвећем; поред њих портирска кућица и рампа, а иза рампе паркинг простор као парк. Травнати део уредно покошен, асфалтни део обележен вертикалном и хоризонталном сигнализацијом, а аутобуси лепо, нови, паркирани у низу, а испред њих таблица са паркинг местом. Све лепо, чисто и сређено – гараже чисте, окречене, купатила реновирана, радници у комбинезонима различитих боја (према радном месту). Службени улаз отворен, а испред њега посађено цвеће, ходници чисти и окречени... Не, није то сан... То је сећање! То је сећање оних који раде у Саобраћајном погону „Космај“; таквог га памте они што га воле.

Није то давно било – на пролеће 2004. године, такмичење возача се одржавало у ГСП „Београд“, по први

пут. Менаџмент је бирао најбољи саобраћајни погон у том тренутку и то је био „Космај“. И све је ишло на боље. Стизали су нови аутобуси – „мерцедеси“, ФАП, ИК – укупно њих 70. А онда је све стало, ништа се није набављало... У Погон су стизали само нови директори. Пет директора за четири године?! Резултат – СП „Космај“ постао гробље аутобуса. Возачи се пребацују у друге погоне, јер у „Космају“ нема возила, линије се дају другим погонима, одржавање нема чиме да ради... Кажу: „Не купују се делови, падају тендери“. Сви руководиоци су били пуни разумевања, климали главом, тешко уздисали и проналазили кривца на неком другом месту. Али нам нису одговорили: како у другим погонима има делова; како у другим погонима не падају тендери? Зашто возачи из „Космаја“ кад оду у погон „Нови Београд“ мис-

ле да су променили предузеће?!

На списковима за дестимулацију већ дуго времена није се појавило име ни једног руководиоца, већ само возача и мајстора. Да ли је могуће да је криво пет мајстора, а ниједан шеф!!!

Стиже септембар, иде зима, са чиме ће је „Космајци“ дочекати? Нови аутобуси ће можда стићи у СП „Космај“ наредне године, а до тада?

У Београду,
20. 8. 2014. године

Синдикат Рај- ГСП «Београд»
Мира Баста, председник

Свим члановима синдиката као и запосленима у ЈКП ГСП „Београд“ честитамо Дан предузећа и крсну славу.



ФУДБАЛСКИ КЛУБ ГСП „ПОЛЕТ“



Одличан почетак нове сезоне

ФК ГСП „По-лет“ је победио у такмичењу у Српској лиги – група „Београд“.

Утакмицу првог кола наши фудбалери одиграли су 17. августа у Старој Пазови на терену „Мишел Платини“ Фудбалског савеза Србије, са Хајдуком са Лиона. Победили су изненађујућим резултатом 2:4, иако су на полувремену губили 1:0.

У саставу су махом били нови играчи, овогодишња појачања.

У другом колу, 23. августа ГСП „По-лет“ је пред домаћом публиком победио екипу ИМ Раковица резултатом 2:0. Уследио је комшијски дерби са фудбалерима ФК „Дорћол“ који

Нови тренер и играчки кадар

Шансу на месту тренера првог тима ФК ГСП „По-лет“ добио је млади тренер Никола Јовић. Зоран Ђетковић је директор омладинске школе и помоћни тренер у сениорској селекцији. Четири тренера стичу Б лиценцу – Саша Ђорђевић, Иван Дишић, Александар Вукмировић и Небојша Ковачевић.

Двадесет и један нов играч је регистрован за нову сезону, док је клуб напустило неколико стандардних играча.

су наши момци изгубили тесним резултатом 1:0, последњег дана августа. У четвртном колу 6. септембра, на домаћем терену је виђена подела бодова са Железник Ластом – 1:1. Четрнаестог септембра наши момци вратили су се на прави колосек убедљивом победом у гостима над екипом Срема (Јаково) – 0:3. Ипак,

већ у следећем, шестом колу оди-граном 20. септембра, ГСП „По-лет“ је изгубио бодове – БАСК је на Дорћолу победио 0:2.

Након ових, изненађујуће до-брих наступа на почетку сезоне ФК ГСП „По-лет“ заузима пето место са 10 освојених бодова и гол разли-ком 10:6. И.С.

БИЦИКЛИЗАМ У ГСП

Сезона Бревета је при крају

Настављамо објављивање тексто-ва који афирмишу спорт, односно здрав и квалитетан начин живота. У овом броју из пера једног гсповца сазнајемо нове информације из об-ласти бициклизма. Ево приче.

Бревет (<http://randonneurs-serbia.weebly.com>) познат је и под другим именом – **маратонски бициклизам**. У Србији се вози од 2011. године.

Извезао сам деонице од 200, 300, 400 километара, а **најдража, најтежа и она на коју сам најпоноснији је део-ница од 1.000 км, која је први пут во-жена овог лета. У својој педесетој го-дини, години када сам постао деда, изборио сам четврто време.** Иако ово није трка, већ постоји временски лимит од 75 часова, сматрам да је мој резултат од 58 часова заиста подвиг.

Траса којом се мо-рало проћи имала је шест пролазних капија на којима је обавезно „чекирање“ изискивало и мен-талну концентрацију, што ни мало није лако после две не-проспаване ноћи. Успешно прешав-ши ову деоницу, остварио сам право на предпријаву за главну манифеста-цију, која се де-шава у Паризу

следеће године и где ћу, надам се, представљати Србију на деоници од 1.200 километара (Париз – Брест).

Старт последњег Бревета 1.000 км био је на Новом Београду, 15. августа у 8 часова и возило се до Пирота. Друга етапа је била Пирот – Прокупље – Копаоник.

У Београд сам стигао преуморан, али задовољан. Умор ће проћи, а онда идемо у нове походе. **Медаље за 200 и 400 километара су ми стигле из Француске, а за 300 и 1.000 још нису.** И на крају, да још једном подсетим да су ове године би-циклисти ГСП доста километара прешли заједно, што показују фотографије које до-носимо.

Томислав Пуја,
возач СП „Нови Београд“



КАРАТЕ КЛУБ ГСП „БЕОГРАД – ПОЛЕТ“

Сезона јубилеја



Јесен се приближава, а тиме улазимо у сезону нових неизвесности, сезону нових надања и сезону ЈУБИЛЕЈА. Сва-ка сезона је почетак, увек нешто ново – нова правила, нов начин лиценцирања и сваки пут ново доказивање вредно-сти клуба. **Ове године Карате клуб ГСП „БЕОГРАД – ПОЛЕТ“ ушао је у двадесету сезону свог постојања.**

Настављамо са радом, као и до сада, у истим терминима и на истом ме-сту. Што се тиче такмичарске сезоне, пратићемо календар такмичења Кар-ате федерације Србије и Београдског кар-ате савеза. На такмичења ћемо изла-зити колико год будемо у могућности. У нову, јубиларну сезону улазимо са великим жељама и амбицијама, али ћемо наше резултате увек реално процењивати.

Зоран Аксентијевић, тренер

Тренинзи карате клуба ГСП „Београд - Полет“ одржавају се у Техничкој школи ГСП, у Улици Радосава Грујића 2, у терминима: **понедељак, среда и четвртак: од 20:00 до 22:00, петак: од 21:30 до 22:30**
Сви заинтересовани могу се јавити и информисати на телефоне: 011/366 41 69 и 064/423 42 77.

МАЛО ЗАБАВЕ

ГСП СКАНДИНАВКА

АУТОР МИШО ЖИВАНИЋ	ЗЕМ-ЉИШТЕ ПОД ДРВЕЋЕМ	ВЕЛИКИ ФРАН-ЦУСКИ ВАЈАР	У ШИРИНУ	ЖИТЕЉ КРЕМАНА	ОПАН-КАТИ	ПЕЋ НА НАФТУ	ДРУГИ ВОКАЛ	КАРА-ЂОРЂЕВ БАРАЉАК-ТАР, ТАНАСКО	САСТАВНИ ВЕЗНИК	ГСП	ЛИШИТИ НЕКОГА СЛОБОДЕ	УЗВИК РАЗОЧА-РЕЊА	ИТАЛИ-ЈАНСКИ ГЛУМАЦ, МАРЧЕЛО	РЕКА У БЕЛО-РУСИЈИ	НАЂЕНО НОВОРО-ЂЕНЕ
ШКОТСКИ ГЛУМАЦ										ЈЕДАН НАШ ПОГОН ВРСТА ЧИРАКА					
МАЂАРКА							АУСТРИЈА СТОТИ ДЕО ХЕКТАРА		ГРАДСКА ЧЕТВРТ (ТУР.) Ф. Ч.						
АМЕРИЧКА ГЛУМИЦА												МЕСТО У ИНДИЈИ МЕСТО У БОСНИ			
НЕСРАЗ-МЕРНОСТ														ЧЕТВРТИ ВОКАЛ ФИЛМ ЏЕЈМСА КАМЕРОН	
гсп	НАЈЧЕШЋА БИЉКА БАЧКА ТОПОЛА						ВУКОВО СЛОВО ИСТОК		ОРОЗ ВАТРЕНОГ ОРУЖЈА ПРЕТО-ВАРАЊА						
ПЛАТНО ЗА ИЗРАДУ ЦИПЕЛА (МН.)								НОВО-РОЂЕНА ДЕЦА ЧЕТКА ЗА БЛАТО							
МУЗИЧКА КОМПО-ЗИЦИЈА							КАЛУЂЕРИ МАНА-СТИРА ЈЕЗЕРО У РУСИЈИ								ЈЕЗЕРО У КИРГИ-ЗИЈИ
гсп	ДОКТОР ОДМИЛА ГЕНЕРАТОР ЈЕДНОСМ. СТРУЈЕ					НЕМАНИ, АЖДАЈЕ ПОКРА-ЛИНА (ТУР.)			ШТУЦАТИ НАШ ПАТРИ-ЈАРХ						
ДРУШТВО ЕКОНО-МИСТА			ОДБОЈ-КАШКИ ТРЕНЕР КОЛА-КОВИЋ	ГОНИТИ ЈЕДАН НАШ ПОГОН							СИТАН ИНДИЈСКИ НОВАЦ ПОЛИТРА				
ПОКРЕ-ТАЧИ НЕКЕ ИДЕЈЕ												ЈЕЗЕРО СЕВЕРНЕ АМЕРИКЕ АРКАНЗАС			
НЕУТРОН		ГЕРМА-НИЈУМ ШАЛ				ПРОЈДР-ЉИВИЦА ПРВО СЛОВО							ЛУЖНО ВОЂЕ, МОГРАЊ	КЕЛВИН ДРУГА, ОСТАЛА	
ВРСТА ЕКСПЛО-ЗИВА							ВИДАР ГОВОРИТИ ЛАЖИ								
ПРО-ЛЕЋНИ МЕСЕЦ						ПОНА-ШАЊА, ДРЖАЊА БРИСАТИ					ИНДИ-ЈАНСКИ ЧАМАЦ ПРВИ ВОКАЛ				
ОРГА-НИЗАЦИЈА РАДА			РОТИ-РАЊЕ ЈЕДАН НАШ ПОГОН									СТАРА МЕРА ЗА ЗЕМЉУ			
РАНИЈИ РУСКИ ТЕНИСЕР САФИН						ГАЛИЈУМ ЈАСИ-КОВА ШУМА									
ЖЕНСКО ИМЕ									СТАИ ЈУДЕЈСКИ ЦАР						
УДАРАТИ ШАМАРЕ															
САСТАВНИ ВЕЗНИК		ОБИМ ОПШТИН-СКА ЛИГА			ОБЛАСТ У САУДИ-АРАБИЈИ ЕНЕРГИЈА										
ДЕВЕТ ПЕВАЧА ИЛИ МУЗИЧАРА (МН.)									ОКРУГЛО СЛОВО АМПЕР						
ЖЕНСКИ ПЕВАЧКИ ГЛАС					БИЛО КАД										



www.gsp.co.rs



ЛИСТ ЈКП ГРАДСКОГ САОБРАЋАЈНОГ
ПРЕДУЗЕЋА "БЕОГРАД"

септембар/октобар 2014.

Главни и одговорни уредник
Љиљана Илић

Уредник

Лектор
Јелена Тмушић

Секретар Редакције
Бранкица Марчета

Техничко уређење
и дизајн
Даница Бошковић
Милан Стошић

Издаје:
Служба за медијски наступ
ЈКП ГСП "Београд"
Кнегиње Љубице 29,
телефон: 366-4047
факс: 366-4232



БЕОГРАД 1892.

Награде листа:

Мајски цвет Синдиката Београда
1975. године

Плакета Синдиката Србије
1981. године

Орденом заслуга за народ
са златном звездицом одликовано је
Градско саобраћајно предузеће "Београд"
22. септембра 1977. године

gsp101@eunet.rs