

Rok szkolny z komunikacją miejską

Przydział taboru – długi czy krótki?

„Telerozkłady” jazdy



Dlaczego warto kasować bilety

Trzecia linia dzienna do Świdnika

Aktualności

„Dzień bez samochodu” – święto pieszych, rowerzystów i komunikacji miejskiej.....3

Z Botanika na Czechów, czyli linia nr 47 po nowemu.....4

Trzecia linia dzienna do Świdnika.....5

30 fabrycznie nowych autobusów jeszcze w tym roku na ulicach Lublina.....6

Temat numeru

AKL, czyli lubelscy prywaciarze pod nową banderą.....6

Z historii komunikacji miejskiej

Historycznie o linii nr 157.....9

Niezbędnik pasażera

Rok szkolny z komunikacją miejską.....10

Dlaczego warto kasować bilety.....13

„Od zaplecza”

„Telerozkłady” jazdy.....14

Przydział taboru – długi czy krótki?.....18

BUSmania

Dlaczego komunikacja miejska? 5 powodów....19

Drodzy Czytelnicy,

wraz z nowym rokiem szkolnym prezentujemy kolejny, siódmy już numer czasopisma „ZTM News”. Dla wszystkich uczniów i studentów przygotowaliśmy krótki poradnik dotyczący podstawowych zasad korzystania z lubelskiej komunikacji miejskiej. Wszelkie niezbędne informacje uzyskacie po lekturze artykułu „Rok szkolny z komunikacją miejską”.

Wrzesień to również zmiany w komunikacji miejskiej. Na mapie linii komunikacyjnych pojawiło się nowe dzienne połączenie do Świdnika – linia 35. Ponadto trasa linii nr 47 została wydłużona do pętli Zbożowa. O tych wszystkich zmianach przeczytacie w dziale „Aktualności”, w którym również znalazło się kilka słów na temat podpisania umowy z nowym przewoźnikiem – firmą Warbus.

Jak co roku, w dniach 16-22 września obchodzimy Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu. Z tej okazji warto przypomnieć ideę tej akcji. Serdecznie zapraszamy 22 września do pozostawienia aut w garażu i wybraniu podróży do pracy, szkoły komunikacją zbiorową, rowerem lub pieszo. Świętujemy wspólnie „Dzień bez samochodu”.

Tym wszystkim, którzy korzystają z komunikacji miejskiej odpowiadamy na pytanie: Dlaczego warto kasować bilety? i jakie konsekwencje grożą za „gapiostwo”.

W siódmym wydaniu „ZTM News” wyjaśniamy również zasady przydziału taboru, czyli dlaczego na jednej linii kursują autobusy przegubowe, a na innej np. tylko 9-metrowe.

Z kolei miłośnikom komunikacji polecamy artykuł poświęcony linii 157 i jej historycznym korzeniom.

Życzymy miłej lektury!

Redakcja

WYDAWCA I ADRES REDAKCJI

Zarząd Transportu Miejskiego w Lublinie
al. Kraśnicka 25, 20 - 718 Lublin

ZESPÓŁ REDAKCYJNY:

Justyna Góźdź - Redaktor Naczelna
Monika Fis, Michał Krawczyk, Paweł Paszko

KONTAKT

tel. (81) 466 29 43
fax. (81) 466 29 01
ztm@ztm.lublin.eu
www.ztm.lublin.eu
www.facebook.com/ZarządTransportuMiejskiegoWLublinie

Aktualności

„DZIEŃ BEZ SAMOCHODU” – ŚWIĘTO PIESZYCH, ROWERZYSTÓW I KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

Tegoroczne hasło Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu to „Inteligentny transport. Silna gospodarka”. To komunikacyjne święto jest inicjatywą Komisji Europejskiej, mającą na celu zachęcenie mieszkańców miast do zmiany niekorzystnych dla zdrowia przyzwyczajeń i wybrania alternatywnych, ekologicznych środków podróżowania.

W ramach kampanii Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu poszczególne miasta przygotowują szereg atrakcji: wystawy, konkursy z nagrodami, happeningi czy gry edukacyjne. Lublin, jak co roku, również włącza się w te obchody.

Przejazdy zabytkowym autobusem Gutek, lekcje edukacyjne, konkursy oraz bezpłatne przejazdy komunikacją miejską za okazaniem dowodu rejestracyjnego pojazdu – to tylko niektóre z atrakcji w ramach lubelskich obchodów Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu. Podobnie jak w latach ubiegłych, w organizację ETZT włączają się Zarząd Transportu Miejskiego, Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne oraz Lubelskie Towarzystwo Ekologicznej Komunikacji. ETZT rozpocznie się 16 września i potrwa do 22 września. W programie przewidziano także liczne akcje promujące transport rowerowy oraz podróże piesze.

W dniu 22 września organizatorzy przewidzieli udział odrestaurowanego Jelcza 272 Mex o imieniu „Gutek”. Autobus będzie prezentowany podczas Pikniku Transportowego na Moście Kultury i wykona bezpłatne kursy.

Gutek będzie odjeżdżał o godz. 12.30, 13.30 i 14.30 z przystanku Rondo Lubelskiego Lipca 04 i pokona następującą trasę:

Rondo Lubelskiego Lipca 04 – Aleje Zygmunta – aleja Piłsudskiego – Lipowa – Aleje Racławickie – Sowińskiego – Głęboka – Filaretów – Jana Pawła II – Krochmalna – Cukrownicza – Lubelskiego Lipca'80 – plac Bychawski – Wolska – Fabryczna – Rondo Lubelskiego Lipca 04.

W autobusie podczas przejazdu obecni będą przedstawiciele LTEK-u, którzy przybliżą uczestnikom historię lubelskiego „Ogórka”.

Dzień bez Samochodu to także doskonała okazja do edukacji przyszłych pokoleń pasażerów. 22 września w ramach organizowanej akcji dla szkół odbędą się lekcje edukacyjne w trolejbusie. Pojazd na szelkach będzie oczekiwać na zainteresowane grupy w zatoce przystankowej Rondo Lubelskiego Lipca 04 o godz. 12.00, 12.30, 13.00, 13.30, 14.00, 14.30. W tym roku po raz pierwszy lekcje edukacyjne zawitają do Świdnika. 19 września zostanie przeszkolona 80-osobowa grupa małych świdniczan w wieku 6–8 lat.

Obchody ETZT w 2015 roku – „Dzień bez samochodu”



Aktualności

Podczas krótkiej prelekcji uczniowie szkół poznają zasady bezpiecznego korzystania z komunikacji miejskiej, przepisy porządkowe obowiązujące podczas jazdy autobusem i trolejbusem, jak również zostaną przeszkoleni z obsługi biletomatu. Wszyscy uczestnicy lekcji otrzymają pamiątkowe bilety.

Zwieńczeniem inicjatywy jest „Dzień bez samochodu”, kiedy to kierowcy są namawiani do pozostawienia samochodów w garażu, przesiadania się na rower lub korzystania z komunikacji publicznej.

Zgodnie z obowiązującą Uchwałą Rady Miasta Lublin podczas „Dnia bez samochodu” obowiązują bezpłatne przejazdy za okazaniem dowodu rejestracyjnego. W czwartek – 22 września br. – ważny dowód rejestracyjny uprawnia do przejazdu jedną osobę wszystkimi liniami komunikacji miejskiej kursującymi na zlecenie ZTM w Lublinie. Wszystkie osoby, które skorzystają z tego uprawnienia otrzymają specjalne naklejki promujące korzystanie z komunikacji miejskiej.

Justyna Gózdź

Z BOTANIK NA CZECHÓW, CZYLI LINIA NR 47 PO NOWEMU

Uruchomienie nowego szybkiego połączenia z os. Botanik na Czechów było jednym z najczęściej zgłaszanych do Zarządu Transportu Miejskiego w Lublinie postulatów. Oba rejon miasta, pomimo że położone blisko siebie, to z racji istniejącej infrastruktury drogowej były od siebie znacznie oddalone. Brak możliwości skrętu z ul. Ducha w ul. Północna powodował, że niemożliwe było skierowanie regularnej linii autobusowej z os. Botanik na Czechów przez ul. Północną z pominięciem centrum miasta.

Sytuacja ta uległa zmianie wraz z oddaniem do użytku dwóch nowych arterii ul. Zelwerowicza i ul. Bohaterów Września. Wraz z pojawieniem się alternatywnej drogi dojazdu pomiędzy omawianymi dzielnicami miasta ZTM w Lublinie rozpoczął pracę nad stworzeniem regularnego połączenia komunikacyjnego przez omawiane ulice, które zarazem pomijałoby wiecznie zatłoczone a obecnie przebudowywane skrzyżowanie ul. Ducha, Północnej, Solidarności i Sikorskiego. Wybór padł na linię nr 47, która kończyła swój bieg na pętli os. Choiny i której trasa w sposób optymalny zaspokajała zgłaszane do ZTM w Lublinie potrzeby mieszkańców dzielnicy Sławinek. Trasa przejazdu linii nr 47 przebiega przez ul. Elsnera, w sąsiedztwie której znajduje się wiele placówek oświatowych, do których uczęszczają dzieci i młodzież ze Sławinka oraz koło szpitala przy ul. Chodźki.

Powyższe rozwiązanie komunikacyjne było również przedmiotem konsultacji społecznych prowadzonych w 2015 r. przez ZTM w Lublinie z mieszkańcami miasta oraz Radami Dzielnic. Przedstawiona propozycja została pozytywnie odebrana przez zainteresowane strony i od 1 września 2016 r. pojazdy linii nr 47 rozpoczęły kursowanie po trasie:

Zbożowa – Sławinkowska – Willowa – Bohaterów Września – Zelwerowicza – Koncertowa – Kompozytorów Polskich – Elsnera – Szeligowskiego – Smorawińskiego – Chodźki – Obywatelska – Lubartowska – Ruska – Lwowska – Andersa – Mełgiewska – Mełgiewska WSEI – Mełgiewska – Gospodarcza – Hutnicza – Witosa – Krańcowa – Droga Męczenników Majdanka – Doświadczalna – Felin (wybranymi kursami: Doświadczalna – Witosa – Moritza – Vetterów – Rondo Przemysłowców).

Od 1 września oprócz wydłużenia trasy przejazdu omawianej linii do pętli przy ul. Zbożowej wybrane kursy linii nr 47 zostały skierowane do Ronda Przemysłowców, dzięki czemu kolejne rejon naszego miasta uzyskały bezpośrednie połączenie komunikacyjne ze stale rozwijającą się Strefą Ekonomiczną na Felinie.

Paweł Paszko

Aktualności

TRZECIA DZIENNA LINIA DO ŚWIDNIKA

13 sierpnia 2016 r. na podstawie umów między Gminą Lublin a Gminą Miejską Świdnik i Gminą Głusk zostało utworzone trzecie dzienne połączenie do Świdnika.

Autobus nowo uruchomionej linii nr 35 kursuje następująco:

Felin – Doświadczalna – Droga Męczenników Majdanka – Kalinówka – Świdnik: droga serwisowa trasy S17 – Wyszyńskiego – Klonowa – Kusocińskiego – Racławicka – Świdnik – Racławicka II.

Uruchomienie kolejnych linii komunikacyjnych do Świdnika:

- 18/19 maja 2012 r. – linia nr N2
- 2 października 2013 r. – linia nr 55
- 10 sierpnia 2015 r. – linia nr 5
- 13 sierpnia 2016 r. – linia nr 35

Świdnik – droga serwisowa

Autor: Rafał Nieściór



Nowa linia ma za zadanie dowieźć pasażerów do dużego węzła na Felinie i umożliwić dogodną przesiadkę do pojazdów dojeżdżających do wielu dzielnic Lublina.

Warto podkreślić, że na całej trasie linii nr 35 obowiązują bilety Drugiej Strefy Biletowej, a koszty funkcjonowania w całości pokrywają Gmina Miejska Świdnik i Gmina Głusk.

Michał Krawczyk

Świdnik ul. Wyszyńskiego

Autor: Rafał Falkiewicz



Aktualności

30 FABRYCZNIE NOWYCH AUTOBUSÓW JESZCZE W TYM ROKU NA ULICACH LUBLINA

Jeszcze w tym roku do obsługi liniowej zostanie skierowanych 30 fabrycznie nowych autobusów.

19 lipca br. Zarząd Transportu Miejskiego w Lublinie podpisał umowę ze spółką Warbus z Warszawy na świadczenie usług przewozowych 20 autobusami przegubowymi i 10 o standardowej długości 12 metrów.

– *Kontrakt został zawarty na 8 lat i opiewa na kwotę blisko 114 mln zł. Rozpoczęcie świadczenia usług nowym taborom nastąpi 15 grudnia br.* – precyzuje Grzegorz Malec, dyrektor ZTM w Lublinie.

Nowe autobusy będą wymalowane w barwy miejskie. Wszystkie pojazdy muszą być wyprodukowane nie wcześniej niż w 2016 r. oraz spełniać minimum normę emisji spalin EURO VI. Ponadto będą to pojazdy w całości niskopodłogowe, klimatyzowane, wyposażone w monitoring i biletomaty.

Przestrzeń pasażerska pojazdów będzie wyposażona w porty USB. Pojazdy będą także posiadać dodatkowo elektroniczne zewnętrzne tablice

kierunkowe i wewnętrzne tablice LCD przeznaczone do prezentowania informacji o trasie przejazdu danej linii oraz system zapowiedzi głosowej. Autobusy będą wyposażone w kasowniki dwufunkcyjne oraz moduł GPS.

Autobusy 18-metrowe w dzień powszedni będą kierowane do obsługi m.in. linii nr: 8, 10, 17, 18, 42 i 55, zaś pojazdy 12-metrowe wyjadą na linie nr: 3, 6, 23, 37 i 45.

Kolejne nowe pojazdy przyczynią się do wzrostu jakości świadczonych usług oraz komfortu podróży. Kompleksowa odnowa taboru, zarówno autobusowego, jak i trolejbusowego była możliwa przede wszystkim dzięki realizacji projektu unijnego „Zintegrowany System Miejskiego Transportu Publicznego w Lublinie”. Jednocześnie inwestycje w tym zakresie realizowane są także ze środków własnych gminy.

– *Ogłaszane przez ZTM przetargi na świadczenie usług przewozowych dla operatorów prywatnych również stawiają wymogi w postaci nowych pojazdów. Przypomnijmy, że ostatnie rozstrzygnięte postępowanie przetargowe zaowocowało skierowaniem do obsługi liniowej 16 nowych autobusów przegubowych* – mówi Grzegorz Malec.

Justyna Gózdź

Temat numeru

AKL, CZYLI LUBELSCY PRYWACIERZE POD NOWĄ BANDERĄ

Od początku lat 90. XX wieku na lubelskich ulicach pojawiło się wiele autobusów należących do przewoźników prywatnych kursujących po najpopularniejszych trasach obsługiwanych przez MPK Lublin, jednak nierespektujących miejskiej taryfy biletowej a pobierających opłaty bezpośrednio od pasażerów do przysłowiowego „kapelusza”.

Z biegiem lat przewoźnicy Ci umocnili swoją pozycję na lubelskim rynku przewozowym, stanowiąc jego znaczący element.

Jednakże zapowiadane przez miasto Lublin przeprowadzenie przetargów na obsługę linii komunikacyjnych spowodowało podjęcie przez część przewoźników współpracy i stworzenia konsorcjum 7 firm działających pod szyldem Autobusowe Konsorcjum Lubelskie.

W skład konsorcjum weszły następujące firmy:

1. Syl - Trans Sylwester Pawłat
2. Bero s.c. Beata Pawluczuk, Robert Nowak
3. Transport Drogowy, Osobowy i Towarowy Piotr Niećko
4. Usługi Transportowe Piotr Gorzel
5. „Marko” Przewóz Osób Marek Motyl
6. UT „EDGAB” s. c. Gorzel Edward, Gorzel Gabriel
7. Biuro Podróży Motyl – SA Artur Motyl

Temat numeru

Od samego początku organizowania przez ZTM w Lublinie przetargów na obsługę linii komunikacyjnych konsorcjum zgłaszało swoje oferty. Po początkowych niepowodzeniach i przegranej w pierwszym przetargu z firmą Irex, Autobusowe Konsorcjum Lubelskie zostało zwycięzcą w trzech postępowaniach przetargowych: dwóch dotyczących obsługi taborem standardowym (12-metrowym) i w jednym postępowaniu na świadczenie usług taborem klasy mini (pojazdy 7-8 metrowe).

Zgodnie z wymogami w pierwszym zwycięskim przetargu przewoźnik zobowiązany był świadczyć usługi 12 autobusami miejskimi klasy maxi posiadającymi normę czystości spalin co najmniej Euro 2. Zgodnie z zawartą umową przewoźnik od dnia 1 lipca 2010 r. rozpoczął świadczenie usług na liniach nr 6, 18, 21, 39. Umowa zawarta była na okres 4 lat, w czasie których AKL miał wykonać 2 657 000 wozokilometrów.

W ramach kolejnego zwycięskiego przetargu konsorcjum zobowiązane było do wprowadzenia do ruchu od dnia 1 listopada 2010 r. na okres 4 lat 13 autobusów miejskich klasy maxi. Pojazdy skierowane zostały do obsługi wybranych brygad na liniach 9, 10, 31, 34 i w ramach kontraktu miały wykonać 2 800 000 wozokilometrów. Podobnie jak w przetargu wcześniejszym zamawiający nie wymagał wprowadzenia do ruchu fabrycznie nowych autobusów a jedynie pojazdy używane, spełniające normę czystości spalin Euro 2.

Trzecim wygranym przez konsorcjum przetargiem był kontrakt na obsługę komunikacji miejskiej 6 autobusami klasy mini, czyli busami o długości 7-8 metrów. Pierwotnie w ramach umowy przewoźnik zobowiązany był do świadczenia usług przewozowych na liniach nr 47 i 74, jednakże w momencie rozpoczęcia świadczenia usług przewozowych przez wykonawcę ZTM w Lublinie zmienił przydział zadań i ostatecznie małe busy pojawiły się na liniach nr 21 i 74. Natomiast do obsługi linii nr 47 został skierowany tabor o długości 12 metrów. Wprowadzenie do lubelskiej sieci komunikacyjnej małych autobusików stworzyło możliwość rozszerzenia oferty przewozowej komunikacji miejskiej.

Charakterystyczne trójkolorowe autobusy linii 74 pojechały w głąb dzielnicy Ponikwoda, tworząc pierwsze połączenie tej szybko rozbudowującej się dzielnicy z centrum Lublina.

W czasie obowiązywania umów pojazdy z logiem AKL obsługiwały wiele linii autobusowych, w tym na kilku liniach komunikacyjnych przewoźnik posiadał monopol – tak było m.in. na linii nr 21, 47 czy wspomnianej linii nr 74 a w późniejszym okresie obowiązywania umowy na linii nr 25, 78 i 79.

W przeciwieństwie do firmy Irex, która do realizacji swojej umowy sprowadziła do Lublina jeden typ autobusu, w ramach AKL-u kursowało kilka modeli pojazdów. Konsorcjum w swoim taborze posiadało autobusy marki MAN, Mercedes Benz, Scania i Vovlo, natomiast komunikację busową obsługiwały pojazdy marki Jelcz, Kapena oraz Mercedes-Benz. Do realizacji przedmiotu umowy AKL wykorzystywał pojazdy specjalnie sprowadzone w tym celu, jak również pojazdy dobrze znane mieszkańcom Lublina, kursujące wcześniej „za złotówki” Volva B10BLE-60 Aabenraa. W sumie konsorcjum posiadało 36 autobusów 12-metrowych i 12 autobusów 9-metrowych.

Pomimo że stroną umowy zawartej z ZTM w Lublinie było konsorcjum, to wszyscy przewoźnicy starali się zachować swoją odrębność. Pierwszy i najbardziej zauważalny aspekt tej odrębności pojawił się już w numerze inwentarzowym pojazdu, pomimo że zamawiający, jako pierwszą cyfrę dla AKL-u przewidział „7”, to już kolejna cyfra identyfikowała przewoźnika i tak z numerami:

- 71xx kursowały autobusy Syl-Transu
- 72xx kursowały autobusy firmy Bero
- 73xx kursowały autobusy Piotra Nieckiego
- 74xx kursowały autobusy Piotra Gorzela
- 75xx kursowały autobusy firmy Marko
- 76xx kursowały autobusy firmy Edgab
- 77xx kursowały autobusy Artura Motyla

Temat numeru

Przewoźnicy wchodzący w skład konsorcjum obsługiwali przydzielone im rozkłady w cyklu tygodniowym, tj. przez kolejne 5 dni na danym zadaniu pojawiał się ten sam pojazd. Dodatkowo konsorcjum podzieliło obsługiwane rozkłady na pół, i tak na pierwszej zmianie kursował autobus jednego przewoźnika, natomiast na zmianie drugiej pojawiał się autobus z innej firmy.



Potrójny sukces osiągnięty w 2010 r. był ostatnim w dotychczasowej historii konsorcjum.

W kolejnych przetargach organizowanych w 2014 r. przewoźnik nie wygrał i dlatego z dniem 31 października 2014 r. autobusy z logiem Autobusowego Konsorcjum Lubelskiego zniknęły ostatecznie z ulic Lublina.

Paweł Paszko

Pojazdy Autobusowego Konsorcjum Lubelskiego



Autor: Michał Krawczyk



Autor: Michał Krawczyk



Autor: Michał Krawczyk



Autor: Michał Krawczyk

Z historii komunikacji miejskiej

HISTORYCZNIE O LINII NR 157

W latach 2013-2016 następowały zmiany w układzie linii komunikacyjnych związane z oddawaniem do użytku kolejnych odcinków sieci trolejbusowej. Wśród nowych połączeń znalazła się linia nr 157 uruchomiona dnia 1 marca br. Trolejbusy kursują z pętli Mełgiewska WSEI do przystanku Zana Leclerc następującymi ulicami: Mełgiewską, al. Andersa, Lwowską, al. Unii Lubelskiej, Fabryczną, Wolską, Kunickiego, Zemborzycką, Diamentową, Krochmalną, Nadbystrzycką i Zana.

Warto przypomnieć, że pojazdy z numerem 157 już wcześniej pojawiały się na ulicach Lublina. Pierwsza linia, oznaczona do końca 1983 roku numerem 57, uruchomiona została 9 sierpnia 1980 r. Jej trasa przebiegała z Fabryki Samochodów Ciężarowych mieszczącej się przy ul. Mełgiewskiej przez ul. Gospodarczą, Hutniczą, Łęczyńską, Fabryczną, Zamojską, Wyszyńskiego, Królewską, Krakowskie Przedmieście i Aleje Raclawickie do pętli przy al. Warszawskiej. Utworzenie nowej linii było możliwe dzięki dostawie kolejnych trolejbusów marki ZiU zastępujących Skody 9Tr. Omawiana linia kursowała do sierpnia 1987 roku – została zawieszona po likwidacji pętli, na miejscu której powstało rondo im. Honorowych Krwiodawców. Trolejbusy kursujące dotąd na linii nr 157 zostały skierowane do obsługi linii nr 151 i 153 wydłużonych do ronda u zbiegu Ul. Zana i ul. Wileńskiej.

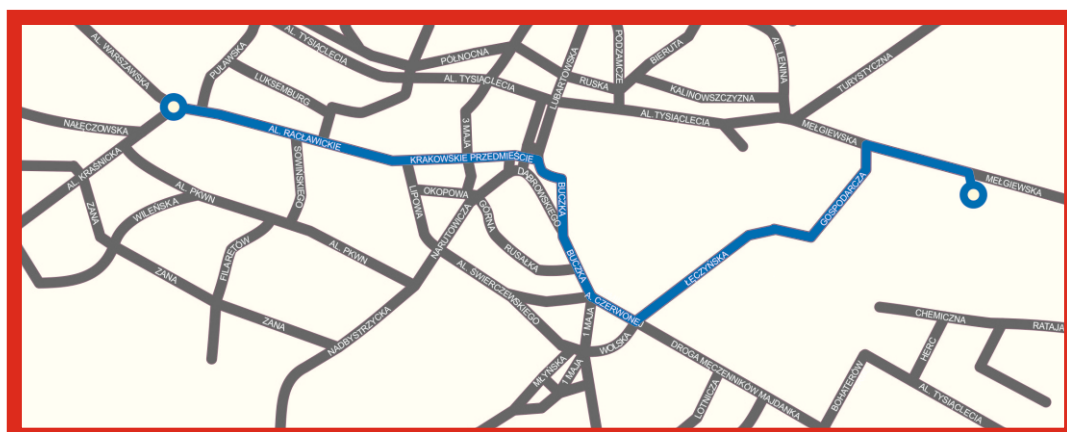


Autor: Michał Krawczyk

Reaktywacja linii nastąpiła 10 grudnia 1990 roku. Trolejbusy z numerem 157 jako pierwsze pojechały odcinkiem sieci poprowadzonym al. Kraśnicką od ul. Zana do nowo wybudowanej pętli na Węglinie. Dalszy odcinek od Al. Raclawickich do ul. Mełgiewskiej był identyczny jak przed zawieszeniem w 1987 r. Linia kursowała krótko, bo już w wakacje 1991 r. została zlikwidowana.

Trzy lata później, 2 lipca 1994 roku, została uruchomiona kolejna odsłona linii nr 157, co było związane z zamknięciem dla ruchu Krakowskiego Przedmieścia i jednoczesną likwidacją linii nr 154 oraz zmianą trasy linii nr 152. Trolejbusy kursowały w jednym kierunku z Zana przy ul. Wileńskiej przez al. Kraśnicką, Al. Raclawickie, Ul. Lipową, ul. Narutowicza, ul. Głęboką i Ul. Filaretów z powrotem na Zana. W przeciwną stronę jeździła bliźniacza linia 159. Taki stan utrzymał się niedługo, bo już 1 grudnia 1994 roku linia nr 159 została zlikwidowana, a linia nr 157 zaczęła kursować dwukierunkowo z Zana przy Wileńskiej przez ul. Głęboką i Al. Raclawickie na Węglin. Trasa nie uległa zmianie przez kolejnych 9 lat, do momentu likwidacji w dniu 12 stycznia 2004 roku

Przebieg trasy linii nr 57 z 1980 roku



Michał Krawczyk

Niezbędnik pasażera

ROK SZKOLNY Z KOMUNIKACJĄ MIEJSKĄ

Początek roku szkolnego to dla niektórych uczniów nowe wyzwanie, jakim jest samodzielna podróż do miejsca nauki środkami komunikacji miejskiej. Dodatkowo wraz z rozpoczęciem roku akademickiego część studentów, wchodząc w życie akademickie na lubelskich uczelniach wyższych, dopiero poznaje miasto. W związku z powyższym prezentujemy informacje istotne z punktu widzenia uczniów i studentów w tzw. „pigułce”, które mogą pomóc podczas podróży komunikacją miejską.

Gdzie szukać informacji

Wszystkie niezbędne informacje na temat lubelskiej komunikacji miejskiej, przepisy, regulaminy oraz aktualności związane z codziennym funkcjonowaniem autobusów i trolejbusów można znaleźć na stronie internetowej Zarządu Transportu Miejskiego w Lublinie (www.ztm.lublin.eu), który jest organizatorem komunikacji miejskiej w Lublinie. „Na gorąco” istotne dla pasażera treści umieszczane są również na facebookowym profilu ZTM w Lublinie, gdzie na bieżąco pracownicy informują o wszelkich zmianach i odpowiadają na pytania pasażerów.



Rodzaje biletów i uprawnienia do ulgowych i bezpłatnych przejazdów



Podróżując środkami komunikacji miejskiej należy zawsze mieć przy sobie ważny bilet papierowy lub elektroniczny. Dodatkowo, w przypadku posiadania uprawnień do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów, należy mieć ze sobą dokument poświadczający to uprawnienie.

Uczniom szkół podstawowych, gimnazjalnych, ponadgimnazjalnych i policealnych (nie dłużej niż do ukończenia 24. roku życia) oraz studentom, na podstawie ważnej legitymacji szkolnej bądź studenckiej, przysługują przejazdy ulgowe.



Dzieci i młodzież ze stwierdzoną niepełnosprawnością (nie dłużej niż do ukończenia 16. roku życia) posiadają uprawnienia do bezpłatnych przejazdów. Uprawnienie to przysługuje również dzieciom i młodzieży będącej osobami niepełnosprawnymi od 16. do ukończenia 26. roku życia o znacznym, umiarkowanym, lekkim stopniu niepełnosprawności z orzeczeniem o niezdolności do samodzielnej egzystencji, całkowitej lub częściowej niezdolności do pracy (I, II, III grupa inwalidzka) przy przejazdach z miejsca zamieszkania do placówki oświatowej, ośrodka terapii, ośrodka rehabilitacji, ośrodka wsparcia oraz warsztatu terapii zajęciowej i z powrotem.

W Lublinie można kupić kilka rodzajów biletów, które stanowią formę opłaty za przejazd. Jeśli podróż odbywa się z jednego miejsca do drugiego można skasować bilet jednorazowy (w cenie 4,00 zł za bilet normalny) kupowany wyłącznie w pojeździe u kierowcy lub bilet 30-minutowy, który w przypadku braku przesiadki pełni funkcję biletu jednorazowego (ważny w pojeździe, w którym został skasowany, na całej długości trasy, tj. do przystanku końcowego, bez względu na czas przejazdu). W przypadku konieczności przesiadania się między liniami należy kupić bilet czasowy, który uprawnia do korzystania z kilku środków transportu w ciągu określonego czasu. Najpopularniejszym biletem czasowym w lubelskiej komunikacji miejskiej jest obecnie bilet 30-minutowy normalny w cenie 3,20 zł oraz ulgowy w cenie 1,60 zł.

Niezbędnik pasażera



W przypadku gdy podróż komunikacją miejską odbywa się regularnie, można skorzystać z oferty zakupu biletu okresowego, który jest zakodowany na specjalnej karcie tzw. Karcie Biletu Elektronicznego. Osoby, które dotychczas nie miały Karty, starając się o jej wyrobienie muszą złożyć wniosek o jej wydanie. Można to zrobić na kilka sposobów:

1. Złożyć wniosek osobiście w Punkcie Sprzedaży Biletów ZTM w Lublinie przy al. Kraśnickiej 25 lub ul. Zielonej 5. Karta Biletu Elektronicznego w tym przypadku wydawana jest zazwyczaj „od ręki”. Należy jednak pamiętać, że w miesiącach wrzesień-październik, gdzie ZTM w Lublinie odnotowuje duże zainteresowanie wyrobieniem Karty, czas oczekiwania na jej odbiór wydłuża się i wynosi wówczas 5 dni roboczych od daty złożenia wniosku.

Do wniosku o wydanie Karty Biletu Elektronicznego należy dołączyć aktualne zdjęcie o wymiarach 2,5 x 3,0 cm (zdjęcie jak do dowodu lub paszportu). W przypadku braku zdjęcia można je wykonać nieodpłatnie w PSB nr 1 (al. Kraśnicka 25) lub PSB nr 2 (ul. Zielona 5). W trakcie składania wniosku i odbioru gotowej Karty należy mieć ze sobą dowód osobisty, który pozwoli na weryfikację danych zawartych we wniosku.

2. Złożyć wniosek w jednym z pozostałych Punktów Sprzedaży Biletów typu kiosk lub punkt handlowy, które zlokalizowane są na terenie miasta. Dokładne adresy punktów można znaleźć na naszej stronie internetowej (https://www.ztm.lublin.eu/pl/punkty_sprzedazy?sales_poi%5Baddress%5D=&sales_poi%5BBticket_list%5D%5B%5D=6).

W tym przypadku do wniosku również należy dołączyć aktualne zdjęcie o wymiarach 2,5 x 3,0 cm, a kartę odebrać osobiście w punkcie złożenia wniosku po upływie 5 dni roboczych od daty złożenia wniosku.

3. Złożyć wniosek online – przez Internet. W tym przypadku należy pamiętać o dołączeniu zdjęcia, w formie załącznika w formacie jpg o wymiarach 25 x 30 mm i rozdzielczości 300 dpi. Wniosek trzeba potem zautoryzować poprzez kliknięcie, w przesłany na adres mailowy wpisany we wniosku w wiadomości zwrotnej generowanej automatycznie przez ZTM, link aktywacyjny. Na końcu należy zgłosić się do PSB nr 1 mieszczącego się przy al. Kraśnickiej 25 wraz z dokumentem tożsamości.

Za osobę niepełnoletnią Wniosek wypełnia, składa i potwierdza, a także odbiera Kartę rodzic lub opiekun prawny dziecka, okazując pracownikowi Punktu Obsługi Klienta dokument potwierdzający fakt sprawowania nad niepełnoletnim opieki. W przypadku osób, które ukończyły 13 lat dopuszcza się realizację powyższych czynności bez udziału opiekuna prawnego, po okazaniu ważnej legitymacji szkolnej lub innego dokumentu tożsamości.

Gdzie kupić bilet

Bilety można kupić praktycznie wszędzie: w kioskach, punktach sprzedaży biletów, w biletomatach stacjonarnych i mobilnych itd. Pełna informacja na temat sieci sprzedaży biletów ZTM w Lublinie znajduje się na stronie www.ztm.lublin.eu i w nr 2 (6) 2016 czasopisma „ZTM News” w artykule pt. „Zakup biletu – jak wygląda sieć sprzedaży biletów ZTM w Lublinie”.

A co z bagażem?

W Lublinie przewóz rzeczy w komunikacji miejskiej jest bezpłatny. Oznacza to, że przewoząc torbę bądź plecak nie ponosi się dodatkowych opłat z tego tytułu. Można również przewozić rower, pod warunkiem, że nie spowoduje to utrudnień dla innych pasażerów ani uszkodzeń pojazdu.

Niezbędnik pasażera

Nocny powrót do domu

Po tegorocznych zmianach cennika podróży komunikacją nocną odbywa się na podstawie tych samych biletów, które obowiązują w komunikacji dziennej. Uchwała Rady Miasta zniosła bowiem podział na bilety w taryfie nocnej i dziennej.

W Lublinie kursują trzy linie tzw. „nocne”, oznaczone numerami N1, N2 i N3. Miejscem zbiorczym, które służy do swobodnego przesiadania się między autobusami nocnymi jest plac Wolności. Linia N2, wybranymi kursami, obsługuje teren Świdnika. Z tego względu, po przekroczeniu przystanku stanowiącego granicę strefy drugiej na linii N2 obowiązują bilety z drugiej strefy biletowej.

Trzy linie dzienne do Świdnika

W sierpniu tego roku Zarząd Transportu Miejskiego w Lublinie, w porozumieniu z władzami gminy Świdnik i Głusk, uruchomił trzecią dzienną linię komunikacji miejskiej, której trasa przebiega przez teren tychże gmin. Uczniowie i studenci dojeżdżający do placówek oświaty z terenów miasta Świdnik do Lublina mają obecnie do dyspozycji trzy linie dzienne nr 5, 35 i 55. Korzystając z pojazdów komunikacji miejskiej obsługujących drugą strefę biletową należy wybrać bilet odpowiedni dla danej strefy, mając na uwadze przystanki stanowiące granicę stref.

Trzy Strefy Biletowe

Obszar obsługiwany przez komunikację miejską został podzielony na trzy Strefy Biletowe:

1/ Pierwsza Strefa Biletowa obejmuje teren miasta Lublin oraz trasy linii komunikacyjnych częściowo przebiegających przez tereny gmin ościennych, tj. linie nr: 2, 3, 4, 8, 12, 16, 17, 18, 20, 22, 33, 44, 73, 75, 78, 79 i 85, z wyłączeniem trasy linii nr 5, 55 i N2.

2/ Druga Strefa Biletowa obejmuje:

- całą trasę linii nr 35
- część tras linii komunikacyjnych nr 5, 55 i N2 przebiegającą poza terenem Gminy Lublin.

Granicą stref, w stronę Mełgwi dla linii nr 5, jest przystanek Metalurgiczna-hurtownia 01, natomiast w kierunku Lublina przystanek Metalurgiczna II 02.

Granicą stref dla linii nr 55 w stronę Świdnika jest przystanek Doświadczalna, zlokalizowany na al. Witosa w Lublinie (z wyłączeniem kursów zajeżdżających na Felin Europark – wówczas granicą stref jest przystanek Felin Europark), natomiast w kierunku Lublina przystanek Felin Europark.

Granicą stref dla linii N2 w stronę Świdnika jest przystanek Doświadczalna 05, zlokalizowany na al. Witosa w Lublinie, natomiast w kierunku Lublina przystanek Doświadczalna 03, zlokalizowany na ul. Doświadczalnej.

3/ Pełna Strefa Biletowa stanowi połączenie Pierwszej i Drugiej Strefy Biletowej.

Monika Fisz



Autor: Michał Krawczyk

Niezbędnik pasażera

DLACZEGO WARTO KASOWAĆ BILETY?

Zasada jest prosta – gdyby wszyscy kasowali bilety w komunikacji miejskiej – kontrolerzy biletów byłiby niepotrzebni. Tak niestety nie jest. Prawie 350 mln zł musi zwrócić miejskim przewoźnikom w całej Polsce 300 tys. gapowiczów przyłapanych na jeździe bez biletu – tak wynika z najnowszego raportu Krajowego Rejestru Długów.

Brak biletu za przejazd komunikacją miejską w zdecydowanej większości przypadków, to świadome i intencjonalne zachowanie. Motywowane jest najczęściej chęcią zaoszczędzenia na bilecie. Ci, którzy jadą na gapę, tłumaczą się różnie – a to, że nie było gdzie kupić biletu, a to, że pani w kiosku nie miała, że biletomat był popsuty. Gapowicze zasłaniają się również zapominalstwem lub tym, że do przejechania mają tylko jeden przystanek. Zdarzają się jednak też tacy, którzy udają cudzoziemców zdziwionych, że za jazdę autobusem trzeba zapłacić.

350 mln zł to kwota, za którą można by kupić około 150 nowych autobusów, które z pewnością ucieszyłyby pasażerów. Te liczby mówią same za siebie. Mniej gapowiczów to więcej pieniędzy ze sprzedaży biletów, a te są przeznaczane na zakup nowoczesnego taboru czy infrastruktury przystankowej. Większe wpływy z biletów, to także więcej środków finansowych na uruchamianie nowych linii, zwiększanie częstotliwości kursowania czy wydłużanie tras.

Koronnym jednak argumentem za koniecznością kasowania biletów jest z pewnością kwestia uczciwości. Korzystając z konkretnej usługi musimy za nią zapłacić. W innym przypadku oszukujemy. Idąc do kina kupujemy bilet, korzystając z usług fryzjera czy kosmetyczki również płacimy za wykonany zabieg. Takie same zasady obowiązują w komunikacji miejskiej. Korzystając ze środków transportu publicznego uiszczamy opłatę za przejazd w postaci biletu. Nie kasując biletu okradamy innych pasażerów, tych którzy uczciwie płacą.

Ponadto kupując bilet, dbamy o własną kieszeń. Bilet normalny 30-minutowy kosztuje 3,20. Jadąc na gapę narażamy się na koszt pięćdziesięciokrotnie wyższy. Opłata dodatkowa za przejazd bez odpowiedniego dokumentu przewozu wynosi 160 zł. Za niezapłacony mandat można trafić także do biura informacji gospodarczej, a figurowanie w Krajowym Rejestrze Długów ogranicza dostęp do kredytów, pożyczek czy usług abonamentowych. Zatem kasowanie biletów jest w naszym własnym interesie.

Wielu dłużników liczy jednak na to, że uda im się uniknąć płacenia kary, poprzez odwołanie zapłaty w czasie. Nic to jednak nie daje. Jadący na gapę pasażerowie powinni mieć się na baczności. – *Zarząd Transportu Miejskiego w Lublinie wszystkie niezapłacone sprawy kieruje na drogę postępowania sądowego, a następnie egzekucyjnego* – przestrzega Janusz Stanicki, kierownik działu windykacji należności ZTM w Lublinie.

Podejmowane są także inne działania, aby zmotywować „gapowiczów” do płacenia za bilety. – *Ważnym elementem są częste kontrole biletów, dlatego zwiększamy systematycznie ich liczbę oraz liczbę kontrolerów. Skuteczna jest także nieuchronność kary. Pracujemy stale nad podnoszeniem skuteczności windykacji* – mówi Grzegorz Malec, dyrektor ZTM w Lublinie.

Na przejazdach bez biletów tracimy zatem wszyscy. „Gapiostwo” ma konsekwencje zarówno dla miejskiej komunikacji, jak i własnej kieszeni. To właśnie z pieniędzy uzyskanych ze sprzedaży biletów miasta mają fundusze do utrzymywania i powiększania floty, a także polepszania bezpieczeństwa pasażerów i dbania o komfort jazdy. Ludzie zaczynają być tego coraz bardziej świadomi i akceptacja społeczna gapowiczów staje się coraz mniejsza. Dlatego „Nie gap się. Skasuj Bilet”.

Justyna Gózdź

„Od zaplecza”

„TELEROZKŁADY” JAZDY

Przeobrażenia na polskim rynku pracy, w tym powstanie wielu nowych zawodów i branż, przyczyniły się do zmiany potrzeb zarówno pracowników, jak i pracodawców. Dodatkowo proces globalizacji, dynamiczny rozwój technologii informatycznych i telekomunikacyjnych oraz rozwój sektora usług powodują wzrost znaczenia konkurencyjności firm na rynku. W tym aspekcie dostosowują one swoje działania do zmieniających się wymagań rynkowych. Dlatego też coraz większe znaczenie ma poszukiwanie i stosowanie przez pracodawców elastycznych form zatrudnienia. Jedną z nich jest telepraca.

Co to jest telepraca?

Telepraca nie jest nowym rodzajem zatrudnienia, ale formą wykonywania pracy. Jest jednym ze sposobów świadczenia pracy, który ma służyć uelastycznieniu warunków zatrudnienia oraz umożliwiać pracownikom odejście od sztywnej organizacji pracy. Ma ona na celu ułatwienie pogodzenia życia zawodowego z prywatnym, a także aktywizację osób, których mobilność i dyspozycyjność jest z różnych powodów ograniczona.

Termin „telepraca” pochodzi od angielskiego *telework* (*teleworking*), przedrostek *tele* oznacza odległość (gr. *tele* – daleko), zatem telepraca jest pracą na odległość. Pojęcie telepracy i telepracownika zostało wprowadzone do Kodeksu pracy w 2007 roku. Zgodnie z art. 675 §1 tej ustawy „telepraca to praca regularnie wykonywana poza zakładem pracy przy wykorzystywaniu środków komunikacji elektronicznej w rozumieniu przepisów o świadczeniu usług drogą elektroniczną”. Zatem telepraca to zdalne, regularne wykonywanie obowiązków służbowych za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej, takich jak: telefon, internet, faks, skaner czy poczta elektroniczna. Należy podkreślić, że termin telepraca „może być stosowany wyłącznie do pracy, która spełnia wszystkie warunki wskazane w ww. artykule Kodeksu pracy oraz jest wykonywana w ramach stosunku pracy.

Praca, która nie zawiera chociażby jednego ze wskazanych elementów nie może być w polskim prawie pracy określana mianem telepracy”. Z kolei Komisja Europejska proponuje następującą definicję telepracy: „Telepraca jest to metoda organizowania i wykonywania pracy, w której pracownik pracuje poza miejscem pracy pracodawcy przez znaczną część swojego czasu pracy, dostarczając do pracodawcy wyniki (rezultaty) pracy przy wykorzystaniu technologii informacyjnych oraz technologii przekazywania danych, zwłaszcza Internetu”.

Jak się jednak okazuje, nie każdy może być telepracownikiem, ponieważ wykonywanie pracy w tej formie jest uzależnione w znacznym stopniu od predyspozycji osoby, która zamierza w ten sposób świadczyć pracę. Nie wszyscy są predysponowani do wykonywania telepracy, bowiem aktywność taka wymaga samodyscypliny i odporności psychicznej koniecznej do spędzania przed komputerem po kilkanaście godzin dziennie. Potencjalny telepracownik powinien umieć również kreatywnie zarządzać swoim czasem, odpowiednio zorganizować sobie pracę oraz potrafić pracować bez nadzoru, a tym samym być zorientowanym na cele, wyniki i rezultaty. W literaturze poświęconej telepracy podkreśla się także, że „ważna jest umiejętność pracy w społecznej izolacji, czyli zdolność do normalnego wykonywania zadań pracowniczych przy małej stymulacji kontaktami towarzyskimi oraz umiejętność oddzielenia sfery prywatnej od zawodowej”.

Warto również wspomnieć, że wyróżnia się kilka rodzajów telepracy. Z telepracą domową mamy do czynienia wtedy, gdy pracownik wykonuje powierzone mu zadania w domu. Kiedy realizuje swoje obowiązki w podróży, mówimy o telepracy mobilnej. Pracownik może pracować również w telecentrum lub telechatce, czyli miejscu, którego lokalizacja jest najbardziej dogodna dla jego potrzeb, wyposażonym w odpowiedni sprzęt teleinformatyczny.

Obustronne korzyści

Tak wiele odmian telepracy może ułatwić pracodawcom dopasowanie odpowiedniego wariantu do swoich potrzeb i spodziewanych korzyści.



„Od zaplecza”

Telepraca niesie bowiem ze sobą korzyści zarówno dla pracodawcy, jak i pracownika.

Telepraca sprzyja rozwojowi społeczeństwa informacyjnego, zwiększa popyt na urządzenia i usługi teleinformatyczne oraz przeciwdziała wykluczeniu społecznemu, przez co jest sposobem na walkę z bezrobociem. Ponadto niekwestionowaną korzyścią telepracy w czasach, kiedy firmy akcentują ekologiczne podejście do prowadzonej działalności, jest mniejsze obciążenie środków transportu i mniejsze korki na drogach, mniej osób dojeżdżających do pracy, a przez to mniejsze szkody dla środowiska. Dla pracodawcy bezcenną korzyścią jest również poprawa wizerunku firmy, postrzeganie jej jako nowoczesnej i społecznie zaangażowanej.

Pracodawca, stosując tę nowoczesną formę zatrudnienia może osiągnąć wiele korzyści. Po pierwsze wzrasta konkurencyjność organizacji, ponieważ zyskuje ona wykwalifikowanego telepracownika, nierzadko specjalistę. Po drugie telepraca oznacza maksymalną redukcję kosztów związanych ze stworzeniem specjalnego stanowiska oraz ograniczenie kosztów stałych, takich jak opłaty za wynajem i utrzymanie pomieszczeń biurowych. Po trzecie firma uzyskuje dostęp do osób z regionów o niższym poziomie płac i redukuje koszty, stosując zadaniowy system pracy.

W telepracy liczy się przede wszystkim wykonanie zadania, a pracownik ma dość dużą swobodę przy ustalaniu, kiedy będzie wykonywał powierzone obowiązki. Takie elastyczne warunki pozwalają na podejmowanie wielu kontraktów. Znaczenie ma również oszczędność czasu. Osoby pracujące w domu nie tracą go na dojazdy do biura. Na wzrost efektywności pracy w domu duży wpływ ma również możliwość jej wykonywania w porze największej aktywności danej osoby, która u każdego może być inna.

Telepraca jako alternatywna forma zatrudnienia jest szczególnie korzystna dla osób niepełnosprawnych, zwłaszcza ruchowo, bo tracą na znaczeniu dwie ważne przeszkody. Znikają ograniczenia związane z przestrzenią i czasem oraz bariery architektoniczne. Pracę można wykonywać wszędzie i zawsze, nie występuje problem dojazdu do pracy oraz tego, czy budynek pracodawcy

jest dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych. Ta przyjazna forma pracy pozwala także na aktywizację zawodową i usamodzielnienie ekonomiczne, a jednocześnie umożliwia rehabilitację zawodową, która w przypadku osób niepełnosprawnych jest równie ważna co rehabilitacja medyczna i społeczna.

Praca uwolniona od ograniczeń czasu i miejsca jest ogromną szansą również dla kobiet chcących połączyć opiekę nad dzieckiem z życiem zawodowym. W takiej sytuacji telepraca wydaje się doskonałym rozwiązaniem, pozwala bowiem kobiecie realizować się zarówno w roli matki, jak i pracownika, który jednocześnie ma zapewnioną ciągłość pracy i płynność finansową. Telepraca jest również korzystnym rozwiązaniem dla osób sprawujących opiekę nad chorym członkiem rodziny.

Należy jednak wspomnieć, że telepraca, obok niewątpliwych zalet, wiąże się z pewnymi uciążliwościami. Ujemną stroną telepracy może być poczucie wyalienowania pracownika. Dla telepracującego niepełnosprawnego najpoważniejszą wadą jest niezaspokojona potrzeba kontaktów międzyludzkich. Wśród czynników hamujących rozwój pracy zdalnej wymienia się zmniejszoną możliwość kontroli działań pracownika przez pracodawcę oraz mniejsze możliwości motywowania do pracy lub pobudzania kreatywności.

Dlatego to właśnie organizacja jako pracodawca musi zadbać o to, żeby jej pracownik miał korzyści niwelujące wady telepracy. Niezbędne jest zapewnienie relacji społecznych i udzielenie wsparcia zawodowego. Telepracownik nie może być traktowany mniej korzystnie od innych pracowników w kwestiach nawiązywania i rozwiązywania stosunku pracy, warunków zatrudnienia, awansowania oraz dostępu do szkolenia w celu podnoszenia kwalifikacji, uwzględniając przy tym odrębności związane z telepracą. Należy również wspomnieć, iż obowiązkiem pracodawcy jest umożliwienie telepracownikowi przebywania na terenie zakładu pracy oraz kontaktowania się z innymi pracownikami na takich samych zasadach, jakie dotyczą ogółu zatrudnionych.



„Od zaplecza”

Telepracownik w ZTM

Zarząd Transportu Miejskiego w Lublinie od 6 lat zatrudnia pracownika na teleposadzie.

– *W dobie ciągłych zmian na rynku pracy pracodawcy nie mogą pozostawać obojętni na najnowsze tendencje pojawiające się na tym rynku. Rozwój technologii sprzyja nowej formie pracy jaką jest praca zdalna. Dlatego zdecydowaliśmy się na takie rozwiązanie, dając szansę zatrudnienia osobie niepełnosprawnej oraz chcąc działać jako skuteczna i profesjonalna jednostka* – podkreśla Grzegorz Malec, dyrektor ZTM w Lublinie.

Paweł Lis pracuje jako telepracownik w ZTM w Lublinie od początku czerwca 2010 roku. Obecnie jest zatrudniony na pół etatu jako podinspektor w dziale organizacji przewozów. Do jego obowiązków należy m.in. układanie rozkładów jazdy oraz ich koordynacja. Dodatkowo Paweł wykonuje też różnego rodzaju analizy i zestawienia.

– *Dotyczą one np. napelnienia na wybranych liniach na podstawie zapisów monitoringu czy przydziału pojazdów niskopodłogowych lub klimatyzowanych do poszczególnych linii* – wyjaśnia Marek Czarnocki, kierownik działu organizacji przewozów ZTM w Lublinie i bezpośredni przełożony Pawła.

W przypadku telepracy nie jest istotny wiek i wygląd pracownika, liczą się tylko jego umiejętności i wydajność. Paweł ukończył studia na kierunku matematyka z informatyką. Jednak marzeniem Pawła od zawsze była praca związana z komunikacją miejską. Dlatego na praktyki zawodowe wybrał Chełmskie Linie Autobusowe, co zaowocowało umową o pracę.

– *To tam przez półtora roku zdobywałem doświadczenie zawodowe. Poznałem od kuchni specyfikę organizacji komunikacji miejskiej* – wspomina Paweł. Gdy natknął się na informację, że ZTM w Lublinie poszukuje pracownika, natychmiast wysłał aplikację. Paweł najlepiej spełniał stawiane warunki i wygrał nabór.

– *Paweł jest osobą niepełnosprawną, porusza się na wózku inwalidzkim, więc praca w domu jest dla niego optymalnym rozwiązaniem. Dlatego zaproponowaliśmy zatrudnienie w formie telepracy* – mówi Magdalena Kiszka, podinspektor ds. kadrowych ZTM w Lublinie. Z taką inicjatywą może wystąpić zarówno pracodawca, jak i pracownik.

Telepraca ma takie same cechy jak tradycyjny stosunek pracy. Telepracownik zatrudniony w ramach umowy o pracę ma takie samo prawo do urlopu i świadczeń związanych np. z chorobą, jak pracownicy wykonujący pracę w siedzibie firmy. Pracodawca odprowadza również do ZUS odpowiednie składki z tytułu zatrudnienia takiego pracownika. Telepracownika obowiązują normy bhp, a koszty szkoleń z nimi związanych pokrywa pracodawca. Biorąc jednak pod uwagę szczególną specyfikę telepracy, zwłaszcza tę wykonywaną w domu pracownika, ograniczone zostały niektóre wymagania dotyczące zapewnienia przez pracodawcę bezpiecznych i higienicznych warunków pracy. I tak, zgodnie z art. 6717 Kodeksu Pracy, w przypadku telepracy nie mają zastosowania przepisy bhp dotyczące obowiązku dbałości o bezpieczny i higieniczny stan pomieszczeń przez osoby kierujące pracownikami, przepisy dotyczące wymagań dla obiektów budowlanych i pomieszczeń pracy, a także obowiązki związane z zapewnieniem pomieszczeń higieniczno-sanitarnych.

Jednym z podstawowych obowiązków pracodawcy jest natomiast zapewnienie telepracownikowi narzędzi do wykonywania pracy, a tym samym zorganizowanie mu właściwego, odpowiadającego rodzajowi pracy, spełniającego wymagania bhp stanowiska pracy zgodnie z art. 212 pkt 1 Kodeksu Pracy. Paweł ma w pełni wyposażone stanowisko pracy – zarówno w niezbędny sprzęt, czyli komputer, telefon, drukarkę, jak i oprogramowanie. Podstawowym narzędziem pracy Pawła jest program Busman.

– *Paweł kontaktuje się z nami za pomocą poczty elektronicznej, komunikatorów internetowych oraz telefonicznie. Zakres jego obowiązków pozwala na ich zdalne wykonywanie* – mówi Marek Czarnocki. Do tak wyposażonego stanowiska pracy mają zastosowanie przepisy rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 1 grudnia 1998 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy na stanowiskach wyposażonych w monitory ekranowe. Wszystkie elementy stanowiska pracy powinny spełniać określone przepisami minimalne wymagania bezpieczeństwa i higieny pracy oraz w zakresie ergonomii. Warto w tym miejscu zaznaczyć, że pracodawca i telepracownik mogą w odrębnej umowie ustalić, że telepracownik będzie świadczył pracę na swoim sprzęcie prywatnym w zamian za ekwiwalent z tego tytułu.

„Od zaplecza”

Fakt wykonywania zadań służbowych przez telepracownika przy użyciu własnych urządzeń nie stanowi oczywiście okoliczności zwalniającej pracodawcę z obowiązku, aby stanowisko pracy było zgodne z wymogami bhp.

Największy opór wobec telepracy pochodzi ze strony kadry zarządzającej, która obawia się, że straci kontrolę nad telepracownikiem. Kierownictwo odczuwa potrzebę wzrokowego kontaktu w efektywnym zarządzaniu pracownikami. Postawa ta opiera się na założeniu, że pracownik nie pracuje dobrze, gdy szef nad nim nie stoi. Zdaniem dyrektora ZTM w Lublinie, skuteczne zarządzanie opiera się zupełnie na czymś innym.

– *W przypadku telepracy ważne jest dokonanie precyzyjnej specyfikacji zadań oraz skoncentrowanie się bardziej na rezultatach wytworzonych przez telepracownika niż na samym procesie pracy* – wyjaśnia Grzegorz Malec. Warto również przypomnieć, że z przepisów Kodeksu pracy wynika, że pracodawca ma prawo przeprowadzać kontrole w miejscu, w którym telepracownik wykonuje pracę. Wcześniej jednak musi uzgodnić z pracownikiem jej przeprowadzenie. – *Celem kontroli może też być inwentaryzacja, konserwacja, serwis lub naprawa powierzonego sprzętu. Kolejną przesłanką kontroli może być sprawdzenie, czy telepracownik wykonuje pracę zgodnie z zasadami bezpieczeństwa i higieny pracy* – precyzuje Jerzy Kurowski, inspektor ds. bhp w lubelskim ZTM.

Niepełnosprawni są wykształceni, kreatywni i pełni inicjatywy. Mimo tego, trudno jest im znaleźć zatrudnienie i często skazani są na bezrobocie. Dzięki telepracy sytuacja zmienia się na lepsze – osoby niepełnosprawne mogą poczuć się pełnowartościowymi członkami społeczeństwa.

– *Pochodzę z Chełma, oddalonego 60 km od Lublina, więc dojazd do pracy w moim przypadku był poważnym wyzwaniem. Telepraca okazała się dla mnie idealnym rozwiązaniem* – mówi Paweł. – *Dzięki niej zniknęły zasadnicze problemy, z którymi się dotychczas borykałem, czyli dotarcie do pracy i brak dostosowań architektonicznych* – dodaje Paweł. Paweł dostrzega potencjał telepracy i ma nadzieję, że będzie ona coraz bardziej popularna na polskim rynku pracy.

– *Uważam, że telepraca jest szansą dla osób niepełnosprawnych, w szczególności pochodzących z małych miejscowości. Muszą tylko umieć sobie zorganizować czas pracy w domu. Mam nadzieję, że pracodawcy będą chętniej sięgać po tę formę zatrudnienia, a osoby niepełnosprawne będą mogły z niej jeszcze bardziej korzystać* – podsumowuje Paweł.

Dzięki telepracy osoby niepełnosprawne mają szansę na rozwój i realizowanie swoich marzeń.

– *Paweł jest miłośnikiem komunikacji miejskiej, zna wszystkie trasy linii i doskonale orientuje się w topografii miasta, mimo że nie mieszka w Lublinie. Może więc w praktyce realizować swoją pasję i dzielić się z nami swoją wiedzą* – mówi Grzegorz Malec.

Teleprzyszłość

Coraz więcej potencjalnych pracowników i pracodawców czuje się psychicznie gotowych do pracy w tym systemie i dostrzega pozytywne aspekty telepracy. Wciąż jednak telepraca nie jest w Polsce popularną formą zatrudnienia. Według danych Eurostatu w 2014 roku tylko 4,6% osób w wieku od 15 do 64 lat pracowało w ramach telepracy. Tak niski odsetek osób zatrudnionych w tej formie może mieć przyczynę m.in. w przyzwyczajeniu pracodawców do tradycyjnego sposobu zarządzania firmą, gdzie pracownik wykonuje obowiązki zawodowe w siedzibie firmy.

Jak zwykle najtrudniejszym do zreformowania ogniwem jest element ludzki, który niełatwo adaptuje się do nowych sytuacji. Trudno przekonać pracodawcę, że telepraca pozwala oceniać pracownika właśnie za osiągnięcia, a nie liczbę godzin spędzonych za biurkiem i że ten system pracy wydaje się o wiele efektywniejszy. Telepraca promowana jest przez Unię Europejską jako pomoc dla niepełnosprawnych i kobiet pragnących pogodzić życie rodzinne z zawodowym. Pozytywne doświadczenia związane z zastosowaniem telepracy poza granicami naszego kraju powinny stać się bodźcem do rozpowszechnienia tej formy zatrudnienia w Polsce.

Justyna Gózdź

„Od zaplecza”

PRZYDZIAŁ TABORU – DŁUGI CZY KRÓTKI?

Przydział taboru autobusowego do realizacji poszczególnych rozkładów jazdy na liniach komunikacyjnych uzależniony jest od liczby pasażerów korzystających z danej linii komunikacyjnej a także parametrów ulic, po których poruszają się pojazdy.

Na linie autobusowe o największym napełnieniu kierowane są w pierwszej kolejności autobusy wielkopojemne, tj. pojazdy 15- i 18-metrowe. Natomiast linie, z których korzysta niewielka liczba pasażerów obsługiwane są przez autobusy klasy midi, czyli tabor o długości 9 metrów. Tabor wielkopojemny obsługuje z reguły linie podstawowe, takie jak np. 10, 26, 31 czy 57, które przez cały dzień charakteryzują się dużym ruchem pasażerskim. Dodatkowo pojazdy klasy mega kierowane są od realizacji wybranych kursów na liniach, np. nr 20 czy 55. Wybór poszczególnych kursów, na które kierowane są przegubowce lub tabor 15-metrowy poprzedzony został obserwacjami wykonywanymi przez pracowników ZTM w Lublinie. Należy w tym miejscu zaznaczyć, że liczba taboru wielkopojemnego ulegnie jeszcze w 2016 r. znacznemu zwiększeniu za sprawą wprowadzenia przez firmę Warbus od 15 grudnia do ruchu 20 fabrycznie nowych autobusów przegubowych.

Powyższe zwiększenie liczby pojazdów klasy mega pozwoli skierować autobusy przegubowe na kolejne linie komunikacyjne.

Przygotowując przydział taboru do poszczególnych linii komunikacyjnych ZTM w Lublinie zmuszony jest wziąć pod uwagę również parametry dróg, po których będą poruszały się autobusy. I niektóre linie komunikacyjne z racji szerokości drogi lub parametrów skrzyżowań i pętli komunikacyjnych muszą być obsługiwane pojazdami mniejszymi, tj. autobusami standardowej długości lub busikami. Jako przykład wpływu infrastruktury drogowej na przydział taboru można podać pętlę uliczną dla linii nr 6 przy ul. Niepodległości, która wymusza kierowanie na omawianą linię pojazdów 12-metrowych czy zbyt małą szerokość ulicy i pętli zlokalizowanej przy ul. Wądołnej, która powoduje, że linie nr 54 mogą obsługiwać tylko i wyłącznie najmniejsze pojazdy będące w taborze MPK Lublin.

Zaplanowany przez organizatora transportu miejskiego w Lublinie przydział poszczególnych typów pojazdów do realizacji zadań przewozowych może ulegać zmianom, dzieje się tak np. w okresie letnim, gdy pojazdy przegubowe kierowane są do obsługi linii komunikacyjnych kursujących nad Zalew Zemborzycki czy w okresie Wszystkich Świętych, gdzie tabor wielkopojemny obsługuje linie kursujące w pobliżu lubelskich cmentarzy, które z reguły nie są obsługiwane przegubowcami.

Paweł Paszko



Autor: Mikołaj Panasiuk

DLACZEGO KOMUNIKACJA MIEJSKA? 5 POWODÓW

Korki są problemem każdego większego miasta. Kierowcy tracą przez nie czas, mieszkańcy miast – zdrowie, a budżety publiczne obciążają milionowe inwestycje. Co gorsza, budowa nowych dróg często powoduje dalszy wzrost ruchu, hałasu i emisji szkodliwych substancji. Alternatywą jest transport miejski. Konkurencyjny i wybierany przez zmotoryzowanych – staje się elementem przyjaznego, rozwijającego się w sposób zrównoważony miasta. Istnieje przynajmniej 5 powodów, żeby stawiać na komunikację publiczną!

Powód 1: mniejsza emisja zanieczyszczeń

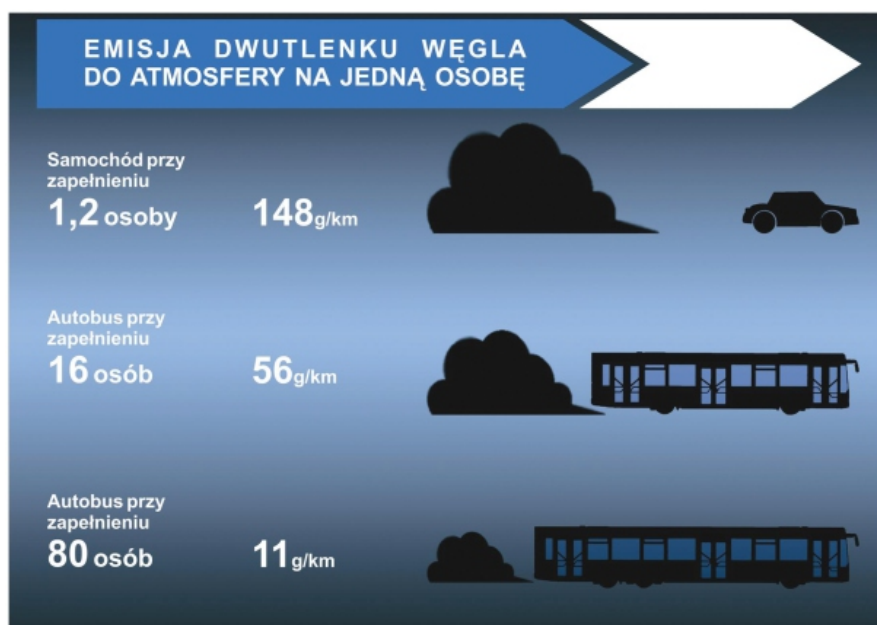
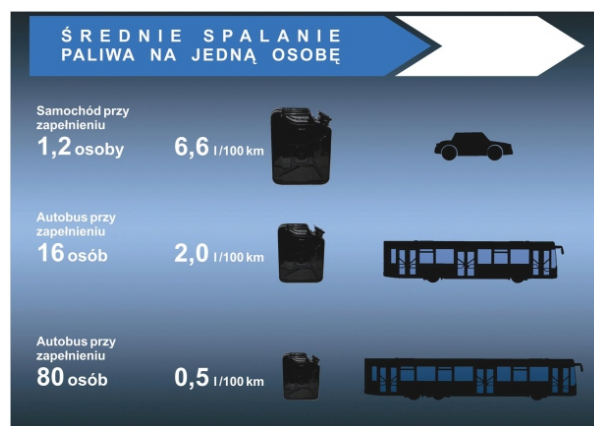
Poszanowanie środowiska naturalnego jest jednym z największych wyzwań naszych czasów. Ważnym elementem lokalnej polityki ekologicznej jest również transport publiczny. Inwestuje się w niego, gdyż pozwala to zmniejszyć emisję szkodliwych substancji. Przesiadając się do autobusu, każdy podróżujący spowoduje 14-krotnie mniejszą emisję CO₂ niż wybierając własny samochód!

Powód 2: mniejsze spalanie paliwa

Każda osoba, która przesiądzie się z samochodu do autobusu, spowoduje aż 13-krotnie mniejsze zużycie paliwa. A zatem mieszkańcy miast z dobrym transportem miejskim nie tylko oddychają lepszym powietrzem, ale też są bogatsi – bo mniej wydają!

Powód 3: mniejsze zapotrzebowanie na teren

Co robić, jeśli mieszkańcy stoją w korkach? Można na przykład zaryzykować wydzielenie pasa dla autobusów. To rozwiązanie pozwoli nam zapewnić płynny ruch, używając czterokrotnie mniej terenu. A zatem w istniejących korytarzach drogowych możliwe jest prowadzenie płynnego ruchu – pod warunkiem postawienia na komunikację zbiorową.



Powód 4: krótszy czas jazdy

Badania wskazują, że czas jazdy jest kluczowym czynnikiem wyboru środka transportu, znacznie istotniejszym niż cena czy komfort. Wydaje się, że z przystankami nie przejedzie się tak szybko, jak bez przystanków. Pozory mylą! W godzinach szczytu, kiedy w całym mieście są korki, na wydzielonym pasie ruchu tramwaje mogą osiągać prędkości komunikacyjne rzędu 28–29 km/h. Dla samochodów taka prędkość jest wówczas praktycznie nie do wyobrażenia, a z pewnością wymagałaby miliardowych inwestycji! Warto dodać, że krótszy czas jazdy pojazdów komunikacji miejskiej często nie wymaga ogromnych inwestycji. Istnieją proste rezerwy, których wykorzystanie to raczej kwestia priorytetów i sięgania po nowoczesne rozwiązania informatyczne.

Powód 5: pełna dostępność i duża akceptacja społeczna

I wreszcie piąty fakt – inwestując w komunikację miejską, jesteśmy w stanie stworzyć system transportowy zapewniający mobilność każdemu, niezależnie od wieku, statusu materialnego i stanu zdrowia. Ale byłby w błędzie ten, kto stwierdzi, że jest to oferta dla niezmotywowanych! W dużych miastach europejskich nawet 2/3 pasażerów komunikacji miejskiej ma wybór – może jechać samochodem, lecz wybiera komunikację miejską! Co więcej – rosnące przewozy atrakcyjnej komunikacji miejskiej doprowadzają do odciążania dróg i usprawnienia komunikacji samochodowej – czego przykładami mogą być Londyn i Dublin. Może gdyby to wiedzieli polscy kierowcy – duża akceptacja dla priorytetu komunikacji miejskiej byłaby w naszym kraju jeszcze większa.

Źródło: Folder „Komunikacja miejska – oddechem dla miasta” Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu '2015, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej, Warszawa, wrzesień 2015 r., s. 7–9.





www.ztm.lublin.eu
www.facebook.com/ZarządTransportuMiejskiegoWLublinie

