



## **Doplnění ředitele společnosti KORID LK, spol. s r.o.**

Dne 19. 9. 2017 jsem měl jednání s předsedou představenstva a ředitelem společnosti BusLine,a.s. Ing. Radkem Chobotem.

Jedním z bodů jednání byla problematika neshod reálných jízdních dob autobusů a platných jízdních řádů. Výčet neshod byl obsahem výstupů z dispečinku za měsíc červen 2017, které poskytl úsek Centrálního dispečinku KORIDu v týdnu od 11.9.2017 odboru dopravy. Na úvod tohoto bodu Ing. Chobot vyjádřil znepokojení nad drakonickými sankcemi, které údajně byly na dopravci uplatněny a vyjádřil velkou nespokojenost i obavu z dopadu mezi řidiče. Vysvětlil jsem Ing. Chobotovi, že se jedná o nedorozumění a nepochopení obsahu a formy sdělení, které obdržel z Krajského úřadu, zejména:

- Jedná se o protokol o zjištěných neshodách reálného provozu proti platným jízdním řádům s vyčíslením hypotetických sankcí dle Smlouvy a s užitím obecných algoritmů stanovených ve smluvních podmínkách. Nikoli o skutečné uplatnění sankcí.
- Jedná se jen o porovnání trajektorie vozidla v reálném čase a polohy vozidla proti platným jízdním řádům a přirovnal jsem je k pohledu cestujícího, protože ten vidí právě ty neshody (ujelo mu to, protože bus jel dřív, nebo naopak jel pozdě a následný spoj už nečekal) a nezajímá ho, kdo spoj objednal či jaká situace neshodu způsobila.
- Právě z výše uvedených důvodů nebyl výstup jakkoli filtrován a obsahoval i zpoždění, která náš dispečer nařídil řidiči (aby počkal na návazný spoj), neshody vzniklé dopravní situací případně i neshody na linkách a spojích či jejich částech, které nejsou plně v objednávce Libereckého kraje. Odfiltrování právě těchto neshod bude předmětem dalších jednání mezi odborem dopravy, dispečinkem KORIDu a dopravcem a sankce budou uplatněny za ty neshody, v nichž je vina na straně dopravce, plně v souladu se smlouvou.
- KORID LK připravil v průběhu srpna (nikoli jako reakce na protokol) a v pondělí 18.9.2017 spustil systém denního reportingu dopravcům, aby dopravci mohli s max. jednodenním zpožděním projednat neshody s řidiči případně s dispečery. Dopravci sice tyto informace měli již dříve jako standardní výstup ze SW dispečinku, ale pravděpodobně s ním nepracovali.

Ing. Chobot toto vysvětlení přijal a domnívám se, že dopis z KÚ LK si dopravce chybně interpretoval.

Požádal jsem dále Ing. Chobota, aby:

- až do doby projednání neshod s odborem dopravy KÚ LK a KORIDem nepouštěl tyto informace do nižších pater společnosti, Ing. Chobot však zmínil, že některé kroky dopravce již proběhly v minulém týdnu jako primární reakce na dopis KÚ LK a že budou námi pravděpodobně negativně vnímány,
- se nerozeštvávali řidiči proti dispečerům, protože musí být oboustranným zájmem na úzké spolupráci těchto profesí v běžném provozu (měl jsem od jednoho ze svých dispečerů, z nichž někteří ve volném čase pracují jako řidiči, o velmi prudkých výpadech řidičů dopravce vůči našemu zaměstnanci).
- se problém nehrotil na výboru dopravy, protože jsem již věděl o písemném návrhu Mgr. Vařila na zrušení centrálního dispečinku na odpolední výbor dopravy, a nedělaly se v emocích krátkozraké kroky s dlouhodobým dopadem.

Ve shrnující části schůzky jsme se shodli, že problém vznikl částečně chybnou interpretací protokolu o neshodách a následnými emocemi a že se oba pokusíme situaci uklidnit. Na odpoledním jednání výboru dopravy pak proběhla hodinová, ale věcná diskuse s Mgr. Vařilem o poslání centrálního dispečinku, činnostech, které centrální dispečink již nyní vykonává a o námětech na další zlepšení jeho služby.