Warszawa, 5 grudnia 2024 r.

# Polska w 100 minut jest możliwa dzięki pracom PLK SA. Rozmowa z Michałem Gilem, członkiem Zarządu i dyrektorem ds. eksploatacji, podsumowująca wyzwania stojące przed zespołem oraz sukcesy, które osiągnięto w obszarze eksploatacji w 2024 r.

## Panie Prezesie, z końcem marca tego roku objął Pan stanowisko członka Zarządu, dyrektora do spraw eksploatacji. Jakie główne cele postawił Pan przed sobą?

MG: Za główne wyzwania na najbliższe lata uważam przede wszystkim bezpieczne, punktualne i niezakłócone prowadzenie ruchu pociągów na podstawie efektywnego rozkładu jazdy, uwzględniającego trwające prace modernizacyjne. Kluczowe jest również wsparcie realizowanych inwestycji kolejowych na każdym etapie: począwszy od określenia potrzeb eksploatacyjnych - na etapie przygotowawczym, do możliwie elastycznego udzielania zamknięć torowych - na etapie realizacji, z poszanowaniem praw użytkowników infrastruktury, szczególnie w zakresie otrzymania produktu najwyższej jakości.

## Nadzoruje Pan opracowywanie korekt i rocznego rozkładu jazdy, czy w 2024 roku możemy mówić o sukcesach na sieci?

MG: Sukcesywnie skracamy czasy przejazdów na najważniejszych magistralach kolejowych, jak i na liniach regionalnych i lokalnych. To przede wszystkim efekt działań inwestycyjnych i utrzymaniowych PLK SA oraz współpracy z przewoźnikami. Od czerwca przejazd między Warszawą Centralną a Gdańskiem Głównym wynosi 2 h 25 min, wcześniej jeździły 4 minuty dłużej. Od połowy grudnia między Warszawą Centralną a Białymstokiem pociągi pojadą w półtorej godziny – wcześniej ta sama podróż wyniosła dwie godziny. Kolejne minuty zyskaliśmy na trasach od Warszawy Centralnej do Łodzi Fabrycznej i do Szczecina.   
Wspólnie z przewoźnikami, w tym z PKP Intercity, doskonalimy i poprawiamy ofertę podróży na najważniejszych trasach poprzez zwiększanie ilości połączeń i wdrażanie cyklicznego rozkładu jazdy. Ten wysiłek się opłaca: na trasach od Warszawy Centralnej do Poznania Głównego i Gdańska Głównego od połowy grudnia składy będą jeździć w równych odstępach czasu. Łącznie to aż 48 relacji pociągów jeżdżących cyklicznie. To dobra wiadomość dla pasażerów. Dzięki staraniom mojego zespołu, kolej staje się bardziej przewidywalna.

## Co jeszcze wpływa na stabilizację rozkładu jazdy?

MG: W tym roku wprowadziliśmy ZOT, czyli zamknięcia operatywne terminowe. To nowe założenie, usprawniające prowadzenie krótkich prac na torach i ograniczające zmiany w rozkładach jazdy. Wyobraźmy sobie, że szybkie prace związane z regulacją toru na krótkim odcinku linii kolejowej wymuszają wprowadzenie do rozkładu kilku zmian dla kursujących pociągów. Te zmiany były mylące dla pasażerów. ZOT ujednolica w tym samym przypadku rozkład i wprowadza do niego tylko jedną zmianę. To też ważny aspekt nie tylko dla planowania podróży przez pasażerów, ale również dla pracy maszynistów – im mniej zmian w rozkładach, tym mniejsze szanse na pomyłki w prowadzeniu ruchu. To osiągnięcie, które usprawnia prowadzenie krótkich prac na torach i ogranicza zmiany w rozkładach jazdy już na etapie planowania zmienionych organizacji ruchu pociągów.

## Wspomniał Pan, że priorytetem dla Pana jest bezpieczeństwo w ruchu kolejowym.

MG: To duże wyzwanie przed którym stanąłem. Jako zarządca infrastruktury prowadzimy wiele inicjatyw na rzecz poprawy bezpieczeństwa, od szkoleń naszych pracowników, przez modernizację urządzeń, po poprawę wewnętrznych instrukcji związanych z ruchem pociągów. W efekcie, do 30 września tego roku odnotowaliśmy spadek o 45% liczby zdarzeń na sieci spowodowanych z winy zarządcy infrastruktury. O 12% spadła liczba wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych. Stan naszych torów stale poprawia się, co wpłynęło na zmniejszenie liczby wypadków zawinionych przez zły stan infrastruktury aż o 80% w porównaniu z poprzednim rokiem! Takie liczby cieszą i motywują do dalszej wytężonej pracy na rzecz bezpieczeństwa.

## Zmiany w instrukcjach służą poprawie bezpieczeństwa i usprawniają proces przewozowy. O jakich wykonanych korektach w tym obszarze może Pan powiedzieć?

MG: Ten rok to przede wszystkim dwie ważne zmiany. Pierwsza w instrukcji Ir1 w zakresie ograniczenia ilości SPAD związanych z niezatrzymaniem się przez maszynistów przed sygnalizatorami (zdarzenia związane z niezatrzymaniem się pojazdu kolejowego w miejscu, gdzie powinien się zatrzymać) oraz zmiany do procedury Pr03 w zakresie możliwości bezpiecznego podniesienia prędkości po modernizacji linii kolejowej do czasu otrzymania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji wydanych przez prezesa UTK. Każde takie korekty mają na celu poprawę bezpieczeństwa oraz umożliwić sprawniejsze przejazdy pociągów.  
W tym roku wdrożyliśmy także przygotowania Spółki do odnowienia autoryzacji w zakresie przygotowania regulacji wewnętrznych prowadzenia ruchu z prędkością maksymalną 250 km/h. To ważny krok, aby w przyszłości pociągi mogły jeździć jeszcze szybciej i jeszcze krócej.

## Powiedział Pan przed chwilą, że jedną z inicjatyw poprawiającą system bezpieczeństwa w PLK SA są szkolenia. Co w tym obszarze się zmieniło?

MG: W tym roku odbudowaliśmy Zespół ds. szkoleń i instruktażu w Biurze Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej. To specjalna komórka, która zajmuje się poprawą jakości pracy instruktorów, którzy szkolą pracowników odpowiedzialnych za prowadzenie ruchu pociągów. Wyszedłem z założenia, że lepiej przygotowany instruktor, wyposażony w nowe narzędzia do pracy, będzie mógł lepiej przygotować dyżurnych ruchu, zawiadowców, toromistrzów do ich pracy.

**Dziękujemy za rozmowę.**