

do Umowy na realizację programu "Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku"

Wskaźniki monitorowania Umowy oraz oceny poziomu zarządzania

Postanowienia ogólne

1. Zarządca zobowiązany jest do objęcia systemem monitorowania wskaźników, dokonywania ocen poziomu realizacji oraz ewaluacji bieżącej Umowy.
2. Monitorowanie prowadzone jest w całym okresie obowiązywania Umowy.
Zarządca przedstawia Ministrowi informację o wielkościach uzyskiwanych wskaźników w raporcie rocznym z realizacji Umowy za rok poprzedni, odnosząc się do odchylenia od wartości prognozowanych na dany rok, występujących trendów zmian na przestrzeni lat, w tym także od wartości określonych jako bazowe.
3. Lista wskaźników według niniejszego załącznika nie ma charakteru zamkniętego.
Strony Umowy w ramach uzgodnień wzajemnych mogą wprowadzić jej uzupełnienie, w formie aneksu do Umowy. W tej formie mogą również ograniczyć listę do wybranych wskaźników.
4. Załącznik niniejszy określa:
 - a) definicje wskaźników;
 - b) wielkości wskaźników uzyskanych w roku bazowym oraz do uzyskania przez Zarządcę w toku realizacji Umowy;
 - c) sposoby określania wartości wskaźników, źródła danych do ich wyliczeń oraz inne obowiązujące w tym zakresie warunki.
5. Zarządca, zgodnie z postanowieniami punktu 8.2.4. Umowy, zobowiązany jest do odniesienia się do uzyskanych wielkości wskaźników w raporcie rocznym.
6. Wielkości wskaźników zaprognozowane do uzyskania w kolejnych latach obowiązywania Umowy – w ramach wzajemnych uzgodnień Stron – mogą być skorygowane w rezultacie zaistnienia nowych okoliczności, zmian sposobów wyliczania będących rezultatem zmiany systemów pozyskiwania i magazynowania danych bazowych lub ujawnienia nowych potrzeb.
7. Wskaźnik obligatoryjny – wskaźnik stanowiący zadanie planowe, którego wartość Zarządca zobowiązany jest uzyskać w okresie obowiązywania Umowy i który podlega rozliczaniu w Karcie Oceny działalności Zarządcy, o której mowa w pkt 9.1.7. i 9.1.8. Umowy oraz postanowieniom pkt 9.2.1. lit. f Umowy.
8. Wskaźnik informacyjny – podlega rozliczaniu oraz postanowieniom pkt 9.2.1. lit. f Umowy, o ile został ujęty w *Karcie Oceny działalności Zarządcy*, o której mowa w pkt 9.1.7. i 9.1.8. Umowy oraz z zastrzeżeniem terminów określonych przy nazwach poszczególnych wskaźników (o ile występują).

A. Udział długości eksploatowanych linii kolejowych spełniających standardy do ogólnej długości eksploatowanych linii kolejowych (%)

1. Nazwa

1.1. „Udział długości eksploatowanych linii kolejowych spełniających standardy do ogólnej długości eksploatowanych linii kolejowych (%)”. **Wskaźnik obligatoryjny. Pierwszy wskaźnik realizacji celu głównego Programu.**

2. Definicja

- 2.1. Wskaźnikiem monitorowania realizacji celu głównego Programu jest wskaźnik określający efektywność zarządzania infrastrukturą kolejową poprzez poprawę i zapewnienie trwałości jej parametrów;
- 2.2. Wskaźnik wyrażony jako udział długości eksploatowanych linii kolejowych spełniających standardy do ogólnej długości eksploatowanych linii kolejowych;
- 2.3. Wartość wskaźnika wyznaczana jest w oparciu o długość torów głównych zasadniczych i szlakowych;
- 2.4. Jednostką miary wskaźnika jest procent (%);
- 2.5. Za spełniające standardy uznaje się te odcinki linii kolejowych, które zgodnie z wynikami dokonywanych przez Zarządcę badań diagnostycznych, pomiarów i oględzin kwalifikuje się jako uzyskujące syntetyczną ocenę dobrą i dostateczną. Standardy utrzymania określono w załączniku nr 3 do Umowy;
- 2.6. W dokonywanych ocenach wyników badań, o których mowa w punkcie 2.5., obowiązujące są następujące kryteria:
 - a) ocena dobra – wymagana tylko konserwacja, niezbędne pojedyncze wymiany elementów nawierzchni, brak ograniczeń eksploatacyjnych;
 - b) ocena dostateczna – potrzeba wymian elementów nawierzchni do 30%, obniżenie prędkości rozkładowych lub wprowadzenie ograniczeń eksploatacyjnych;
 - c) ocena niezadowolająca – konieczna kompleksowa wymiana nawierzchni, znaczne obniżenie prędkości rozkładowych oraz duża ilość ograniczeń eksploatacyjnych.

3. Źródła danych

Syntetyczna ocena stanu technicznego linii kolejowych (nawierzchni kolejowej) na podstawie badań diagnostycznych, pomiarów i oględzin.

4. Wartość oczekiwana

- 4.1. Wskaźnik podlega monitorowaniu w cyklu rocznym;
- 4.2. Wskaźnik określany jest na ostatni dzień roku sprawozdawczego z dokładnością do 0,1%;
- 4.3. Zarządca zobowiązany jest zapewnić uzyskanie następujących wartości wskaźnika w poszczególnych latach obowiązywania Umowy:

Wskaźnik [%]	Oczekiwana wartość wskaźnika w latach		
	2026	2027	2028
Udział długości eksploatowanych linii kolejowych spełniających standardy do ogólnej długości eksploatowanych linii kolejowych	100,0	100,0	100,0

B. Średnia prędkość kursowania pociągów na eksploatowanych liniach kolejowych (prędkość handlowa w km/h)

1. Nazwa

- 1.1. „Średnia prędkość kursowania pociągów na eksploatowanych liniach kolejowych (prędkość handlowa w km/h)”. **Wskaźnik obligatoryjny. Drugi wskaźnik realizacji celu głównego Programu.**

2. Definicja

- 2.1 Wskaźnik definiowany jest jako iloraz całkowitej długości tras pociągów i całkowitego czasu jazdy pociągów upływającego wg rozkładu jazdy od odjazdu z punktu początkowego do przyjazdu do punktu końcowego biegu pociągu na eksploatowanych liniach kolejowych nr: 865, 866, 867 i 906 będących w zarządzie CARGOTOR;
- 2.2 Wskaźnik wyznaczany jest dla wszystkich pociągów ujętych w rozkładzie jazdy;
- 2.3 Przyjmuje się równoważność roku sprawozdawczego z okresem obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów.

3. Źródła danych

Dzienniki ruchu R-146.

4. Wartość oczekiwana

- 4.1. Wskaźnik podlega monitorowaniu w cyklu rocznym;
- 4.2. Zarządca zobowiązany jest zapewnić uzyskanie następujących wartości wskaźnika w latach 2026-2028:

Wskaźnik [km/h]	Oczekiwana wartość wskaźnika w latach		
	2026	2027	2028
Średnia prędkość kursowania pociągów na eksploatowanych liniach kolejowych (prędkość handlowa)	≥17	≥20	≥23

C. Efektywność kosztowa

1. Nazwa

- 1.1. „Koszty działalności związanej z wykonywaniem zadań zarządcy infrastruktury, ponoszone na 1 pockm pracy eksploatacyjnej wykonanej na zarządzanych liniach kolejowych (zł/1 pockm)” **Wskaźnik obligatoryjny. Trzeci wskaźnik monitorowania realizacji celu głównego Programu.**
- 1.2. „Koszty działalności związanej z wykonywaniem zadań zarządcy infrastruktury ponoszone na 1 km zarządzanej linii kolejowej (tys. zł/km)”. **Wskaźnik obligatoryjny. Czwarty wskaźnik monitorowania realizacji celu głównego Programu.**
- 1.3. „Udział kosztów działalności utrzymaniowo-remontowej w całkowitych kosztach działalności gospodarczej CARGOTOR (zaangażowanie w realizację procesu utrzymaniowo-remontowego) (%)”. **Wskaźnik obligatoryjny. Wskaźnik uzupełniający monitorowania realizacji Programu.**

2. Definicja

- 2.1. Wskaźnik efektywności kosztowej nr 1.1. wymieniony w pkt 1, definiowany jest jako iloraz kosztów działalności związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową (kosztów działalności gospodarczej CARGOTOR) i ilości wykonanej pracy eksploatacyjnej na liniach kolejowych nr: 865, 866, 867 i 906 zarządzanych przez CARGOTOR;

Wskaźnik wyznaczany jest dla rocznych kosztów działalności związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową oraz ilości wykonanej pracy eksploatacyjnej na liniach kolejowych zarządzanych przez CARGOTOR wg stanu na dzień 31 grudnia danego roku.

- 2.2. Wskaźnik efektywności kosztowej nr 1.2. wymieniony w pkt 1, definiowany jest jako iloraz kosztów działalności związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową (kosztów działalności gospodarczej CARGOTOR jako zarządcy) i długości linii kolejowych nr: 865, 866, 867 i 906 zarządzanych przez CARGOTOR;

Wskaźnik wyznaczany jest dla rocznych kosztów działalności związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową oraz długości linii kolejowych nr: 865, 866, 867 i 906 zarządzanych przez CARGOTOR wg stanu na dzień 31 grudnia danego roku.

3. Źródła danych

Arkusz Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej, System Finansowo-Księgowy

4. Wskaźnik efektywności kosztowej nr 1.3. wymieniony w pkt 1, definiowany jest jako iloraz kosztów dla pozycji Utrzymania i napraw bieżących infrastruktury kolejowej, Likwidacji zaległości utrzymaniowych i Kosztów całkowitych na liniach kolejowych nr 865, 866, 867, 906 zarządzanych przez CARGOTOR sp. z o.o.;

5. Źródła danych

System Finansowo-Księgowy

6. Wartość oczekiwana

- 5.1. Wskaźniki, wymienione w pkt 1, podlegają monitorowaniu w cyklu rocznym;

5.2. Zarządca zobowiązany jest zapewnić uzyskanie następujących wartości wskaźników w poszczególnych latach obowiązywania Umowy:

Wskaźnik	Jedn. miary	Oczekiwana maksymalna wartość wskaźnika w latach		
		2026	2027	2028
Koszty działalności związanej z wykonywaniem zadań zarządcy infrastruktury ponoszone na 1 pockm pracy eksploatacyjnej wykonanej na zarządzanych liniach kolejowych (zł/1 pockm)	zł/1 pockm	≤1494	≤1531	≤1526
Koszty działalności związanej z wykonywaniem zadań zarządcy infrastruktury ponoszone na 1 km zarządzanej linii kolejowej (tys. zł/km)	tys.zł/km	≤890	≤910	≤930
Udział kosztów działalności utrzymaniowo-remontowej w całkowitych kosztach działalności gospodarczej CARGOTOR (zaangażowanie w realizację procesu utrzymaniowo-remontowego) (%)	%	≥75	≥75	≥75

D. Poprawa poziomu bezpieczeństwa

1. Nazwa

1.1. „Liczba poważnych wypadków i wypadków zaistniałych na sieci kolejowej z winy zarządcy infrastruktury przypadająca na 1 tys. pockm pracy eksploatacyjnej (szt./tys. pockm).”
Wskaźnik obligatoryjny. Szósty wskaźnik monitorowania realizacji celu głównego Programu.

2. Definicja

2.1. Wskaźnik 1.1. wyrażony jest jako iloraz liczby poważnych wypadków i wypadków zaistniałych na sieci normalnotorowej kwalifikowanej zarządzanej przez CARGOTOR z przyczyn leżących po stronie tego zarządcy i zrealizowanej pracy eksploatacyjnej wykonanej przez wszystkie pociągi na powyższej sieci.

3. Źródła danych

Arkusze Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej, Rejestr zdarzeń kolejowych na sieci kolejowej kwalifikowanej,

4. Wartość oczekiwana

- 4.1. Wskaźniki podlegają monitorowaniu w cyklu rocznym;
- 4.2. Wskaźniki będą przyjmowały następujące wartości w kolejnych latach:

Wskaźnik	Oczekiwana wartość wskaźnika w latach		
	2026	2027	2028
Liczba poważnych wypadków i wypadków zaistniałych na sieci kolejowej z winy zarządcy infrastruktury przypadająca na 1 tys. pockm pracy eksploatacyjnej (szt./tys. pockm)	≤0,018	≤0,015	≤0,012

E. Niezawodność

1. Nazwa

1.1. „Średnia liczba wykrytych nieprawidłowości w infrastrukturze kwalifikowanej powodujących zamknięcie lub wyłączenie z eksploatacji, przypadająca na 1 km infrastruktury” **Wskaźnik informacyjny. Wskaźnik uzupełniający monitorowania realizacji Programu.**

2. Definicja

2.1. Wskaźnik 1.1.

2.1.1. Wskaźnik średniej liczby wykrytych nieprawidłowości w infrastrukturze kolejowej kwalifikowanej (tory, rozjazdy, przejazdy, skrzyżowania) przypadających na 1 km eksploatowanej infrastruktury kolejowej, dla których dokonano badań technicznych. Za spełnienie warunku właściwego uważa się stan, w którym Wskaźnik w kolejnych latach obowiązywania umowy osiągać będzie wartości nie większe od wartości oczekiwanych. Wskaźnik w każdym roku trwania umowy będzie wyliczany po badaniu technicznym całej infrastruktury kolejowej.

2.1.2. Wskaźnik określany jest jako średnia liczba wykrytych nieprawidłowości przypadająca na 1 km eksploatowanej infrastruktury, na której dokonano badań. Każdego roku badanie przeprowadza się na całej eksploatowanej infrastrukturze kolejowej.

3. Źródła danych

Wskaźnik określany będzie na podstawie protokołu z przeprowadzonego badania technicznego stacji.

4. Wartość oczekiwana

4.1. Wskaźniki podlegają monitorowaniu w cyklu rocznym;

4.2. Wskaźniki będą przyjmowały następujące wartości w kolejnych latach:

Wskaźnik	Oczekiwana wartość wskaźnika w latach		
	2026	2027	2028
Średnia liczba wykrytych nieprawidłowości w infrastrukturze kwalifikowanej powodujących zamknięcie lub wyłączenie z eksploatacji, przypadająca na 1 km eksploatowanej infrastruktury (nieprawidłowość/km)	≤0,33	≤0,29	≤0,25