

do Umowy na realizację programu wieloletniego „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 odchyień 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 pkt 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 9.1.8. 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 (%) – pierwszy wskaźnik monitorowania realizacji Programu

1. Nazwa

1.1. Udział długości eksploatowanych linii kolejowych spełniających standardy do ogólnej długości eksploatowanych linii kolejowych (%). Wskaźnik obligatoryjny. Pierwszy wskaźnik monitorowania realizacji 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.

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.

4.3. Zarządca zobowiązany jest zapewnić uzyskanie następujących wartości wskaźnika w poszczególnych latach obowiązywania Umowy:

Wskaźnik	2026	2027	2028
Udział długości eksploatowanych linii kolejowych spełniających standardy do ogólnej długości eksploatowanych linii kolejowych (%)	100	100	100

B. Średnia prędkość kursowania pociągów (prędkość handlowa) pomniejszona o planowane postoje przewoźników kolejowych, zamawiane wg rozkładu jazdy pociągów (km/h)– drugi wskaźnik monitorowania realizacji Programu

1. Nazwa
 - 1.1. „Średnia prędkość kursowania pociągów (prędkość handlowa) pomniejszona o planowane postoje przewoźników kolejowych, zamawiane wg rozkładu jazdy pociągów (km/h)”. Wskaźnik obligatoryjny. Drugi wskaźnik monitorowania realizacji Programu.
2. Definicja
 - 2.1. Wskaźnik definiowany jest jako **iloraz całkowitej długości tras pociągów i całkowitego czasu jazdy pociągów upływającego wg rozkładu jazdy.**
 - 2.2. Wskaźnik wyznaczany jest dla wszystkich pociągów ujętych w rozkładzie jazdy.
3. Źródła danych
 - 3.1. Wykorzystywane w obliczeniach prędkości handlowej, czasy jazdy pociągów oraz długości ich tras dotyczą pociągów, których rozkład jazdy został wprowadzony do realizacji.
4. Wartość oczekiwana
 - 4.1. Wskaźnik podlega monitorowaniu w cyklu rocznym.
 - 4.2. Z uwagi na aglomeracyjny charakter linii Zarządca zobowiązany jest utrzymać średnią prędkość kursowania pociągów (prędkość handlową w km/h) na eksploatowanych liniach kolejowych, pomniejszoną o planowe postoje przewoźników wg rozkładu jazdy. Wartości wskaźnika w poszczególnych latach obowiązywania Umowy:

Wskaźnik	2026	2027	2028
Średnia prędkość kursowania pociągów (prędkość handlowa) pomniejszona o planowane postoje przewoźników, zamawiane wg rozkładu jazdy pociągów (km/h)	≥30	≥30	≥30

C. Koszty działalności, związanej z wykonywaniem zadań zarządcy infrastruktury, ponoszone na 1 pockm pracy eksploatacyjnej wykonanej na zarządzanych liniach kolejowych (zł/1pockm) - trzeci wskaźnik monitorowania realizacji Programu

1. Nazwa
 - 1.1. „Koszty działalności, związanej z wykonywaniem zadań zarządcy infrastruktury, ponoszone na 1 pockm pracy eksploatacyjnej wykonanej na zarządzanych liniach kolejowych (zł/1pockm)”. Wskaźnik obligatoryjny. Trzeci wskaźnik monitorowania realizacji Programu.
2. Definicja
 - 2.1. Wskaźnik definiowany jest jako **iloraz kosztów działalności związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową** (kosztów działalności gospodarczej PKM jako zarządcy) **i ilości wykonanej pracy eksploatacyjnej** na liniach kolejowych zarządzanych przez PKM.
 - 2.2. Wskaźnik wyznaczany jest dla rocznych kosztów działalności związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową oraz ilości wykonanej pracy eksploatacyjnej wg stanu na dzień 31 grudnia danego roku.

3. Źródła danych
 - 3.1. Wielkości do wyliczenia wskaźnika Zarządca określa na bazie danych z systemu księgowego Symfonia ERP, na podstawie której jest sporządzane sprawozdanie z realizacji rocznego planu finansowego oraz na podstawie danych z systemu EDR.
4. Wartość oczekiwana
 - 4.1. Wskaźnik podlega monitorowaniu w cyklu rocznym.
 - 4.2. Zarządca zobowiązany jest zapewnić uzyskanie następujących wartości wskaźników w poszczególnych latach obowiązywania Umowy:

Wskaźnik	2026	2027	2028
Koszty działalności, związanej z wykonywaniem zadań zarządcy infrastruktury, ponoszone na 1 pockm pracy eksploatacyjnej wykonanej na zarządzanych liniach kolejowych [zł/pockm]	≤58,1	≤57,2	≤60,2

D. Koszty działalności, związanej z wykonywaniem zadań zarządcy infrastruktury, ponoszone na 1 km zarządzanej linii kolejowej (tys.zł/km) – czwarty wskaźnik monitorowania realizacji Programu

1. Nazwa
 - 1.1. „Koszty działalności, związanej z wykonywaniem zadań zarządcy infrastruktury, ponoszone na 1 km zarządzanej linii kolejowej (tys.zł/km)” Wskaźnik obligatoryjny. Wskaźnik uzupełniający monitorowania realizacji Programu.
2. Definicja
 - 2.1. Wskaźnik definiowany jest jako **iloraz kosztów działalności związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową** (kosztów działalności gospodarczej PKM jako zarządcy) i długości linii kolejowych zarządzanych przez PKM;
 - 2.2. Wskaźnik wyznaczany jest dla rocznych kosztów działalności związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową oraz długości linii kolejowych zarządzanych przez PKM wg stanu na dzień 31 grudnia danego roku.
3. Źródła danych
 - 3.1. Wielkości do wyliczenia wskaźnika Zarządca określa na bazie danych z systemu księgowego Symfonia ERP, na podstawie której jest sporządzane sprawozdanie z realizacji rocznego planu finansowego oraz na podstawie danych z systemu EDR.
4. Wartość oczekiwana
 - 4.1. Wskaźnik podlega monitorowaniu w cyklu rocznym.
 - 4.2. Zarządca zobowiązany jest zapewnić uzyskanie następujących wartości wskaźników w poszczególnych latach obowiązywania Umowy:

Wskaźnik	2026	2027	2028
Koszty działalności, związanej z wykonywaniem zadań zarządcy infrastruktury, ponoszone na 1 km zarządzanej linii kolejowej [tys. zł/km]	≤1900	≤1900	≤2000

E. Punktualność Kwalifikowana Pociągów – piąty wskaźnik monitorowania realizacji Programu

1. Nazwa

1.1. „Punktualność Kwalifikowana Pociągów (%)” Wskaźnik obligatoryjny. Wskaźnik uzupełniający monitorowania realizacji Programu.

2. Definicja

2.1. Punktualność kwalifikowana wskaźnik określający **procentowy udział liczby pociągów, które kursowały punktualnie i bez opóźnień z przyczyn leżących po stronie Zarządcy.**

2.2. Wskaźnik wyznaczany jest dla wszystkich kursujących po liniach kolejowych nr 248 i 253 pociągów pasażerskich.

2.3. Punktualność Kwalifikowaną Pociągów wylicza się w sposób następujący:

$$PPK_{Zarządca} = \frac{100 \times (K_{ogółem} - O_{Zarządca})}{K_{ogółem}} [\%]$$

gdzie:

$PPK_{Zarządca}$ – Punktualność Kwalifikowana Pociągów

$K_{ogółem}$ – liczba kursujących pociągów

$O_{Zarządca}$ – liczba opóźnionych pociągów z przyczyn leżących po stronie Zarządcy

3. Źródła danych

Dane wykorzystywane w obliczeniach Punktualności Kwalifikowanej Pociągów pochodzą z Systemu Ewidencji Opóźnień Pociągów (SEOP).

4. Wartość oczekiwana

4.1. Wskaźnik podlega monitorowaniu w cyklu rocznym (wartość średnioroczna za okres styczeń – grudzień danego roku).

4.2. Wskaźnik określany jest na koniec roku sprawozdawczego.

4.3. Zarządca zobowiązany jest zapewnić uzyskanie następujących wartości wskaźnika w poszczególnych latach obowiązywania Umowy:

Wskaźnik	2026	2027	2028
Punktualność Kwalifikowana Pociągów [%]	≥96,00	≥96,00	≥96,00

F. Liczba poważnych wypadków i wypadków zaistniałych na sieci kolejowej z winy zarządcy, przypadająca na 1 mln pockm pracy eksploatacyjnej – szósty wskaźnik monitorowania realizacji Programu

1. Nazwa

1.1. Liczba poważnych wypadków i wypadków zaistniałych na sieci kolejowej z winy zarządcy infrastruktury, przypadająca na 1 mln pockm pracy eksploatacyjnej (szt./mln pockm). Wskaźnik obligatoryjny. Wskaźnik uzupełniający monitorowania realizacji Programu.

2. Definicja

2.1. Wskaźnik określający iloraz liczby poważnych wypadków i wypadków zaistniałych na sieci kolejowej zarządzanej przez PKM, z przyczyn leżących po stronie zarządcy i zrealizowanej rocznej pracy eksploatacyjnej.

3. Źródła danych

3.1. Rejestr poważnych wypadków, wypadków, incydentów i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych.

4. Wartość oczekiwana

4.1. Zarządca zobowiązany jest zapewnić uzyskanie następujących wartości wskaźnika w poszczególnych latach obowiązywania Umowy:

Wskaźnik	2026	2027	2028
Liczba poważnych wypadków i wypadków zaistniałych na sieci kolejowej z winy zarządcy infrastruktury, przypadająca na 1 mln pockm pracy eksploatacyjnej (szt./mln pockm)	≤ 1,82	≤ 1,82	≤ 1,82

G. Niezawodność

5. Nazwa

5.1. „Liczba usterek technicznych, awarii i uszkodzeń elementów sieci trakcyjnej lub jej zasilania powodujących wstrzymanie lub ograniczenie ruchu” Wskaźnik informacyjny.

5.2. „Liczba usterek technicznych, awarii i uszkodzeń systemu srk powodujących wstrzymanie lub ograniczenie ruchu”. Wskaźnik informacyjny.

5.3. „Liczba usterek technicznych, awarii i uszkodzeń systemu łączności, powodujących wstrzymanie lub ograniczenie ruchu” Wskaźnik informacyjny.

6. Definicja

6.1. Sieć trakcyjna - Wskaźnik oceny stanu technicznego stanowić będzie liczba awarii sieci trakcyjnej powodującą opóźnienia lub odwołania pociągów na liniach kolejowych nr 248 i 253. Do liczby awarii nie wlicza się zdarzeń wynikających z zaniku napięcia w sieci trakcyjnej. Za warunek spełniony ustala się liczbę usterek w ilości mniejszej bądź równej określonej w tabeli ilości usterek w poszczególnych latach.

6.2. Urządzenia srk - wskaźnik oceny stanu technicznego stanowić będzie liczba usterek urządzeń srk powodującą opóźnienia lub odwołania pociągów na liniach kolejowych nr 248 i 253. Za warunek spełniony ustala się liczbę usterek w ilości mniejszej bądź równej określonej w tabeli ilości usterek w poszczególnych latach.

6.3. System łączności - wskaźnik oceny stanu technicznego stanowić będzie liczba usterek systemu łączności powodującą opóźnienia lub odwołania pociągów na liniach kolejowych nr 248 i 253. Za warunek spełniony ustala się liczbę usterek w ilości mniejszej bądź równej określonej w tabeli ilości usterek w poszczególnych latach.

7. Źródła danych

Dane pochodzą z Książki kontroli, Rejestru usterek.

8. Wartość oczekiwana

8.1. Zarządca zobowiązany jest zapewnić uzyskanie następujących wartości wskaźnika w poszczególnych latach obowiązywania Umowy:

Wskaźnik	2026	2027	2028
Liczba usterek technicznych, awarii i uszkodzeń elementów sieci trakcyjnej lub jej zasilania powodujących wstrzymanie lub ograniczenie ruchu	≤ 10	≤ 10	≤ 10

Liczba usterek technicznych, awarii i uszkodzeń systemu srk powodujących wstrzymanie lub ograniczenie ruchu	≤ 50	≤ 50	≤ 50
Liczba usterek technicznych, awarii i uszkodzeń systemu łączności, powodujących wstrzymanie lub ograniczenie ruchu	≤ 10	≤ 10	≤ 10