

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 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 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) „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				
	2024	2025	2026	2027	2028
Udział długości eksploatowanych linii kolejowych spełniających standardy do ogólnej długości eksploatowanych linii kolejowych	≥90,0	≥90,0	≥90,0	≥95,0	≥98,0

**B. Średnia prędkość kursowania pociągów (prędkość handlowa w km/h) na eksploatowanych liniach pomniejszona o planowe postoje przewoźników wg rozkładu jazdy**

1. Nazwa

- 2) „Średnia prędkość kursowania pociągów (prędkość handlowa w km/h) na eksploatowanych liniach kolejowych będących w zarządzie DSDiK pomniejszona o planowe postoje przewoźników wg rozkładu jazdy”. **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, będących w zarządzie DSDiK;
- 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

Wykorzystywane w obliczeniach średniej prędkości kursowania pociągów (prędkości handlowej w km/h) czasy jazdy pociągów oraz długości ich tras dotyczą pociągów, których rozkład jazdy został zarządzony do realizacji w Systemie Konstrukcji Rozkładu Jazdy.

4. Wartość oczekiwana

- 4.1. Wskaźnik podlega monitorowaniu w cyklu rocznym, z zastrzeżeniem pkt 3;
- 4.2. Zarządca zobowiązany jest zapewnić uzyskanie następujących wartości wskaźnika w latach 2024-2028 roku:

Wskaźnik [km/h]	Oczekiwana wartość wskaźnika w latach				
	2024	2025	2026	2027	2028
Średnia prędkość kursowania pociągów (prędkość handlowa w km/h) na eksploatowanych liniach kolejowych będących w zarządzie DSDiK pomniejszona o planowe postoje przewoźników wg rozkładu jazdy	≥35,00	≥35,00	≥36,00	≥37,00	≥38,00

## **C. Punktualność Kwalifikowana Pociągów**

### 1. Nazwa

- 3) „Punktualność kwalifikowana pociągów na eksploatowanych liniach kolejowych będących w zarządzie DSDiK” **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 eksploatowanych liniach kolejowych będących w zarządzie DSDiK pociągów pasażerskich,  
2.3 Punktualność Pociągów Kwalifikowaną wylicza się w sposób następujący:

$$PP_{Zarządca} = \frac{100 * (K_{ogółem} - O_{Zarządca})}{K_{ogółem}} \quad [\%]$$

we wzorze przyjmuje się:

$PP_{Zarządca}$  – procent punktualności,

$K_{ogółem}$  – liczba kursujących pociągów,

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

### 3 Źródła danych

Dane wykorzystywane w obliczeniach Punktualności Kwalifikowanej, pozyskiwane od PKP PLK S.A.

### 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 z dokładnością do 1%;  
4.3. Zarządca zobowiązany jest zapewnić uzyskanie następujących wartości wskaźnika w poszczególnych latach obowiązywania Umowy:

Wskaźnik [%]	Oczekiwana wartość wskaźnika w latach				
	2024	2025	2026	2027	2028
Punktualność kwalifikowana pociągów	≥80	≥80	≥82	≥84	≥86

## **D. Efektywność kosztowa**

### 1. Nazwa

- 4) „Koszty działalności związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową ponoszone na 1 pockm pracy eksploatacyjnej wykonanej na liniach kolejowych zarządzanych przez DSDiK (zł/pockm)” **Wskaźnik obligatoryjny. Trzeci wskaźnik monitorowania realizacji celu głównego Programu.**
- 5) „Koszty działalności związanej z wykonywaniem zadań zarządców infrastruktury ponoszone na 1 km linii kolejowej zarządzanej przez DSDiK (tys. zł/km)”. **Wskaźnik obligatoryjny. Wskaźnik uzupełniający monitorowania realizacji Programu.**

### 2. Definicja

- 2.1. Wskaźnik efektywności kosztowej nr 4) wymieniony w pkt 1, definiowany jest jako iloraz kosztów działalności związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową i ilości wykonanej pracy eksploatacyjnej na liniach kolejowych zarządzanych przez DSDiK;

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

- 2.2. Wskaźnik efektywności kosztowej nr 5) wymieniony w pkt 1, definiowany jest jako iloraz kosztów działalności związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową i długości linii kolejowych zarządzanych przez DSDiK;

Wskaźnik wyznaczany jest dla rocznych kosztów działalności związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową (kosztów działalności DSDiK) oraz długości linii kolejowych zarządzanych przez DSDiK wg stanu na dzień 31 grudnia danego roku.

### 3. Źródła danych

Księgowość Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei

### 4. Wartość oczekiwana

- 4.1. Wskaźniki, wymienione w pkt 1, podlegają monitorowaniu w cyklu rocznym;
- 4.2. Zarządca zobowiązany jest zapewnić uzyskanie następujących wartości wskaźników w poszczególnych latach obowiązywania Umowy:

Nr wskaźnika	Wskaźnik	Jedn. miary	Oczekiwana maksymalna wartość wskaźnika w latach				
			2024	2025	2026	2027	2028
4	Koszty działalności związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową ponoszone na 1 pockm pracy eksploatacyjnej wykonanej na liniach kolejowych zarządzanych przez DSDiK (zł/pockm)*	zł/1 pockm	≤ 69,04	≤ 73,24	≤ 84,22	≤ 75,27	≤ 79,79

5	Koszty działalność związanej z wykonywaniem zadań zarządców infrastruktury ponoszone na 1 km linii kolejowej zarządzanej przez DSDiK (tys. zł/km)	tys.zł/pocmk m	≤110,69	≤116,23	≤121,76	≤166,04	≤171,57

\*- Przyjęto założenie, że linie kolejowe, które są obecnie rewitalizowane (linia nr 317, 336, 308, 303, 340) oraz linie kolejowe, których rewitalizacja jest przewidziana w kolejnych latach (linia n 345, 372), obejmujących wskazany okres prognozowania kosztów, będą liniami eksploatowanymi. Konieczne zatem będzie ponoszenie kosztów związanych z eksploatacją oraz ich utrzymaniem, tj.:

- bieżące utrzymanie wraz z odśnieżaniem infrastruktury kolejowej
- prowadzenie ruchu
- diagnostyka infrastruktury kolejowej
- obchody infrastruktury kolejowej
- zakup materiałów i urządzeń eksploatacyjnych
- serwis i diagnostyka urządzeń sterowania ruchem kolejowym
- energia elektryczna do oświetlenia i zasilania urządzeń
- wycinka drzew i krzewów
- bieżące remonty i naprawy infrastruktury kolejowej

Za podstawę do wyliczeń dla rewitalizowanych linii przejęto koszty obowiązujących umów dla ostatnio zrewitalizowanej linii kolejowej w odniesieniu do jednego km linii przy jednoczesnym założeniu, że stawki będą rosły każdego roku w stosunku do poprzedniego o ok. 5%. Wyliczone stawki następnie pomnożono przez długość danego odcinka linii. Do bazy kosztowej doliczono również koszty administracyjne, tj. np. trwałe zarząd, szkolenia pracowników, BHP oraz koszty pozostałe, tj. np. ujawnianie trwałego zarządu w księgach wieczystych.

Ponadto sporządzona prognoza kosztów na 1 pocmk pracy eksploatacyjnej uwzględnia ponoszenie kosztów, związanych z utrzymaniem linii przejętych od PKP S.A. przez województwo dolnośląskie, a jeszcze nie przewidzianych do rewitalizacji oraz koszty obecnie zarządzanych linii kolejowych ujętych w programie.

## **E. Poprawa poziomu bezpieczeństwa**

### 1. Nazwa

- 6) „Liczba poważnych wypadków i wypadków zaistniałych na sieci kolejowej zarządzanej przez DSDiK, z przyczyn leżących po stronie tego zarządcy, przypadająca na 1 mln pocmk pracy eksploatacyjnej. **Wskaźnik obligatoryjny. Wskaźnik uzupełniający monitorowania realizacji Programu.**
- 7) „Liczba wyremontowanych obiektów inżynierskich na liniach kolejowych zarządzanych przez DSDiK ” **Wskaźnik obligatoryjny**
- 8) „Długość wyciętego obszaru zalesionego wzdłuż linii kolejowych zarządzanych przez DSDiK” **Wskaźnik obligatoryjny**
- 9) „Długość wyremontowanego odwodnienia na liniach kolejowych zarządzanych przez DSDiK” **Wskaźnik obligatoryjny**

### 2. Definicja

- 2.1. Wskaźnik 6) wyrażony jest jako iloraz liczby poważnych wypadków i wypadków zaistniałych na sieci kolejowej zarządzanej przez DSDiK, z przyczyn leżących

- po stronie tego zarządcy i zrealizowanej pracy eksploatacyjnej wykonanej przez wszystkie pociągi.
- 2.2. Wskaźnik 7) wyrażony jest jako liczba corocznie wyremontowanych obiektów inżynierskich na liniach kolejowych zarządzanych przez DSDiK;
  - 2.3. Jednostką miary wskaźnika 7) jest sztuka [szt.];
  - 2.4. Wskaźnik 8) odnosi się do długości corocznie wyciętego obszaru zalesionego wzdłuż linii kolejowych zarządzanych przez DSDiK. W celu zabezpieczenia terenu oraz ograniczenia ryzyka wypadków poprzez spadające na tory wiatrołomy.
  - 2.5. Wskaźnik 8) stanowi długość corocznie wyciętego obszaru zalesionego wzdłuż linii kolejowych zarządzanych przez DSDiK;
  - 2.6. Jednostką miary wskaźnika 8) jest metr [m];
  - 2.7. Wskaźnik 9) wyrażony jest jako długość wyremontowanego odwodnienia na liniach kolejowych zarządzanych przez DSDiK. W celu poprawy bezpieczeństwa należy systematycznie udrażniać i remontować rowy boczne, których większości stan jest uznany jako „do renowacji”. Do tej pory zostały wykonane prace doraźne zabezpieczające przed dalszą degradacją;
  - 2.8. Jednostką miary wskaźnika 9) jest metr [m];
3. Źródła danych  
System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej, Baza Wypadki i Wydarzenia, Protokoły z okresowych kontroli obiektów inżynierskich, raporty z okresowych obchodów linii kolejowych zarządzanych przez DSDiK.

#### 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				
	2024	2025	2026	2027	2028
Liczba poważnych wypadków i wypadków zaistniałych na sieci kolejowej zarządzanej przez DSDiK, z winy tego zarządcy, przypadająca na 1 mln pockm pracy eksploatacyjnej	0	0	0	0	0
Liczba wyremontowanych obiektów inżynierskich na liniach kolejowych zarządzanych przez DSDiK [metry]	≥3	≥3	≥3	≥3	≥3
Długość wyciętego obszaru zalesionego wzdłuż linii kolejowych zarządzanych przez DSDiK [metry]	≥500	≥500	≥500	≥500	≥500
Długość wyremontowanego odwodnienia linii kolejowych zarządzanych przez DSDiK [metry]	≥400	≥400	≥400	≥400	≥400

## **F. Niezawodność**

1. Nazwa  
10) „Liczba wykrytych wad w szynach eksploatowanych przez DSDiK liniach kolejowych, na których dokonano badań defektoskopowych.” **Wskaźnik obligatoryjny.**

## 2. Definicja

- 2.1. Wskaźnik liczby wykrytych wad w szynach na eksploatowanych przez DSDiK liniach kolejowych, na których dokonano badań defektoskopowych w sposób obiektywny przedstawia stan techniczny nawierzchni torowej pod kątem stanu szyn kolejowych. Za spełnienie warunku właściwego utrzymania uważa się stan, w którym Wskaźnik w kolejnych latach obowiązywania umowy osiągać będzie wartości mniejsze lub równe od wartości oczekiwanych. Wskaźnik w każdym roku trwania umowy będzie wyliczany po badaniu defektoskopowym szyn wykonywanym przez pracowników centrum diagnostycznego PKP PLK S.A.  
Badanie defektoskopowe szyn przeprowadzane jest co najmniej raz w roku, z zastrzeżeniem, że wymóg ten dotyczy tych odcinków linii, których eksploatację rozpoczęto przed 1 lipca danego roku.;
- 2.2. Wskaźnik określany jest jako liczba wykrytych wad w szynach na eksploatowanych przez DSDiK liniach kolejowych, na których dokonano badań defektoskopowych.

## 3. Źródła danych

Wskaźnik określany będzie na podstawie protokołu z przeprowadzonego badania defektoskopowego

## 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				
	2024	2025	2026	2027	2028
Liczba wykrytych wad w szynach przypadająca na eksploatowanych przez DSDiK liniach kolejowych, na których dokonano badań defektoskopowych.	≤50	≤45	≤40	≤35	≤30