

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 8.2.6. 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 – pierwszy wskaźnik monitorowania realizacji celu głównego Programu**

### 1. Nazwa

- 1) „Udział długości eksploatowanych linii kolejowych, spełniających standardy, do ogólnej długości eksploatowanych linii kolejowych (%)”. **Wskaźnik obligatoryjny**

### 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. Za odcinki eksploatowane uważa się, takie na których prędkość maksymalna była większa od 0;
- 2.5. Jednostką miary wskaźnika jest procent (%);
- 2.6. 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.
- 2.7. W dokonywanych ocenach wyników badań, o których mowa w punkcie 2.6., 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:

Numer wskaźnika	Wskaźnik [%]	Oczekiwana wartość wskaźnika w latach				
		2024	2025	2026	2027	2028
1	Udział długości eksploatowanych linii kolejowych spełniających standardy do ogólnej długości eksploatowanych linii kolejowych	≥89,0	≥89,0	≥89,5	≥90,0	≥90,5

## **B. Średnia prędkość kursowania pociągów (prędkość handlowa w km/h) pomniejszona o postoje, zamawiane przez przewoźników w rozkładzie jazdy na liniach kolejowych<sup>1</sup>, zarządzanych przez PKP PLK w latach 2024 -2028 – drugi wskaźnik monitorowania realizacji celu głównego Programu**

### 1. Nazwa

- 2) „Średnia prędkość kursowania pociągów ekspresowych na sieci linii PKP PLK (prędkość handlowa w km/h) pomniejszona o postoje, zamawiane przez przewoźników w rozkładzie jazdy na liniach kolejowych<sup>2</sup>, zarządzanych przez PKP PLK w latach 2024 -2028 r.”. **Wskaźnik obligatoryjny. Drugi wskaźnik monitorowania realizacji celu głównego Programu.**
- 3) „Średnia prędkość kursowania pociągów pospiesznych na sieci linii PKP PLK (prędkość handlowa w km/h) pomniejszona o postoje, zamawiane przez przewoźników w rozkładzie jazdy na liniach kolejowych<sup>3</sup>, zarządzanych przez PKP PLK w latach 2024 -2028 r.”. **Wskaźnik obligatoryjny. Drugi wskaźnik monitorowania realizacji celu głównego Programu.**
- 4) „Średnia prędkość kursowania pociągów regionalnych na sieci linii PKP PLK (prędkość handlowa w km/h) pomniejszona o postoje, zamawiane przez przewoźników w rozkładzie jazdy na liniach kolejowych<sup>4</sup>, zarządzanych przez PKP PLK w latach 2024 -2028 r.”. **Wskaźnik obligatoryjny. Drugi wskaźnik monitorowania realizacji celu głównego Programu.**
- 5) „Średnia prędkość kursowania pociągów towarowych na sieci linii PKP PLK (prędkość handlowa w km/h) pomniejszona o postoje, zamawiane przez przewoźników w rozkładzie jazdy na liniach kolejowych<sup>5</sup>, zarządzanych przez PKP PLK w latach 2024 -2028 r.”. **Wskaźnik obligatoryjny. Drugi wskaźnik monitorowania realizacji celu głównego Programu.**
- 6) „Średnia prędkość kursowania pociągów towarowych intermodalnych na sieci linii PKP PLK (prędkość handlowa w km/h) pomniejszona o postoje, zamawiane przez przewoźników w rozkładzie jazdy na liniach kolejowych<sup>6</sup>, zarządzanych przez PKP PLK w latach 2024 -2028 r.”. **Wskaźnik obligatoryjny. Drugi wskaźnik monitorowania realizacji celu głównego Programu.**

### 2. Definicja

- 2.1. Wskaźnik definiowany jest jako iloraz całkowitej długości tras pociągów i całkowitego czasu jazdy pociągów wpływającego wg rozkładu jazdy od odjazdu ze stacji początkowych do przyjazdu do stacji końcowych; Wskaźnik nie uwzględnia postojów, zamawianych przez przewoźników w rozkładzie jazdy na liniach kolejowych<sup>7</sup>, zarządzanych przez PKP PLK w latach 2024-2028 r.;
- 2.2. Wskaźnik wyznaczany jest dla wszystkich pociągów ujętych w rozkładzie jazdy, oddzielnie dla pociągów pasażerskich: ekspresowych, pospiesznych i regionalnych oraz dla

---

<sup>1</sup> Bez postojów technicznych, wynikających z infrastruktury PKP PLK.

<sup>2</sup> Bez postojów technicznych, wynikających z infrastruktury PKP PLK.

<sup>3</sup> Bez postojów technicznych, wynikających z infrastruktury PKP PLK.

<sup>4</sup> Bez postojów technicznych, wynikających z infrastruktury PKP PLK.

<sup>5</sup> Bez postojów technicznych, wynikających z infrastruktury PKP PLK.

<sup>6</sup> Bez postojów technicznych, wynikających z infrastruktury PKP PLK.

pociągów towarowych, towarowych intermodalnych.- zgodnie z klasyfikacją pociągów stosowaną w konstrukcji rozkładów jazdy zawartą w obowiązującym Regulaminie Sieci

- 2.3. Pociąg ekspresowy definiowany jest jako pociąg pasażerski kursujący w połączeniach krajowych (EI) lub międzynarodowych (EC, EN) z maksymalną prędkością > 130 km/h, wykonujący przewóz łącząc ze sobą miasta aglomeracyjne lub centra turystyczne, który charakteryzuje się brakiem lub niewielką liczbą postojów, ograniczoną do dużych miast i ważnych węzłów kolejowych, w składzie którego znajduje się strefa o podwyższonym standardzie oraz wyodrębniona strefa gastronomiczna.
- 2.4. Pociąg pospieszny (międzywojewódzki) definiowany jest jako pociąg pasażerski kursujący w połączeniach międzynarodowych i krajowych z przekroczeniem granicy województwa, inny niż pociąg regionalny (wojewódzki)
- 2.5. Pociąg regionalny (wojewódzki) definiowany jest jako pociąg pasażerski kursujący w połączeniach międzynarodowych i krajowych w granicach administracyjnych województwa lub do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiającej przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu oraz pociąg powrotny lub pociąg do stacji w województwie sąsiednim, położonej nie dalej niż 30 km od granicy województwa, inny niż pociąg pospieszny (międzywojewódzki).
- 2.6. Pociąg towarowy intermodalny definiowany jest jako pociąg towarowy z oznaczeniem rodzaju TC lub TD zestawiony jedynie z wagonów z jednostkami transportu intermodalnego lub wagonów próżnych po przewozie lub do przewozu jednostek intermodalnych.
- 2.7. Pociąg towarowy definiowany jest jako pociąg przeznaczony do przewozu ładunków (rzeczy) jednego bądź różnorodnego rodzaju towaru.
3. Przyjmuje się równoważność roku sprawozdawczego z okresem obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów.

#### 4. Źródła danych

Wykorzystywane w obliczeniach prędkości handlowej, czasy jazdy pociągów oraz długości ich tras dotyczą pociągów, których rozkład jazdy został zarządzony do realizacji w Systemie Konstrukcji Rozkładu Jazdy.

#### 5. Wartość oczekiwana

- 5.1. Wskaźnik podlega monitorowaniu w cyklu rocznym, z zastrzeżeniem pkt. 3.,
- 5.2. Zarządca zobowiązany jest zapewnić uzyskanie następujących wartości wskaźnika w poszczególnych latach obowiązywania Umowy:

Numer wskaźnika	Wskaźnik [km/h]	Oczekiwana wartość wskaźnika w latach				
		2024	2025	2026	2027	2028
2	Średnia prędkość kursowania pociągów ekspresowych na sieci linii PKP PLK (prędkość handlowa w km/h) pomniejszona o postoje, zamawiane przez przewoźników w rozkładzie jazdy na liniach kolejowych <sup>8</sup> , zarządzanych przez PKP PLK w latach 2024 -2028 r.	≥95	≥95	≥95	≥96	≥97
3	Średnia prędkość kursowania pociągów pospiesznych	≥79	≥79	≥79		

<sup>8</sup> Bez postojów technicznych, wynikających z infrastruktury PKP PLK.

	na sieci linii PKP PLK" (prędkość handlowa w km/h) pomniejszona o postoje, zamawiane przez przewoźników w rozkładzie jazdy na liniach kolejowych <sup>9</sup> , zarządzanych przez PKP PLK w latach 2024-2028 r.				≥81	≥82
4	Średnia prędkość kursowania pociągów regionalnych na sieci linii PKP PLK (prędkość handlowa w km/h) pomniejszona o postoje, zamawiane przez przewoźników w rozkładzie jazdy na liniach kolejowych <sup>10</sup> , zarządzanych przez PKP PLK w latach 2024-2028 r.	≥61	≥61	≥61	≥62	≥62
5	Średnia prędkość kursowania pociągów towarowych na sieci linii PKP PLK (prędkość handlowa w km/h) pomniejszona o postoje, zamawiane przez przewoźników w rozkładzie jazdy na liniach kolejowych <sup>11</sup> , zarządzanych przez PKP PLK w latach 2024-2028 r.	≥40	≥40	≥40	≥41	≥42
6	Średnia prędkość kursowania pociągów towarowych intermodalnych na sieci linii PKP PLK (prędkość handlowa w km/h) pomniejszona o postoje, zamawiane przez przewoźników w rozkładzie jazdy na liniach kolejowych <sup>12</sup> , zarządzanych przez PKP PLK w latach 2024 -2028 r.	≥45	≥45	≥45	≥46	≥47

<sup>9</sup> Bez postojów technicznych, wynikających z infrastruktury PKP PLK.

<sup>10</sup> Bez postojów technicznych, wynikających z infrastruktury PKP PLK.

<sup>11</sup> Bez postojów technicznych, wynikających z infrastruktury PKP PLK.

<sup>12</sup> Bez postojów technicznych, wynikających z infrastruktury PKP PLK.

## **B.1. Średnia prędkość kursowania pociągów (prędkość handlowa w km/h)**

### 1. Nazwa

- 7) „Średnia prędkość kursowania pociągów ekspresowych na sieci linii PKP PLK”  
**Wskaźnik informacyjny**
- 8) „Średnia prędkość kursowania pociągów pospiesznych na sieci linii PKP PLK”  
**Wskaźnik informacyjny**
- 9) „Średnia prędkość kursowania pociągów regionalnych na sieci linii PKP PLK”  
**Wskaźnik informacyjny**
- 10) „Średnia prędkość kursowania pociągów towarowych na sieci linii PKP PLK”  
**Wskaźnik informacyjny**

### 2. Definicja

- 2.1. Wskaźnik definiowany jest jako iloraz całkowitej długości tras pociągów i całkowitego czasu jazdy pociągów upływającego wg rozkładu jazdy od odjazdu ze stacji początkowych do przyjazdu do stacji końcowych;
- 2.2. Wskaźnik wyznaczany jest dla wszystkich pociągów ujętych w rozkładzie jazdy, oddzielnie dla pociągów pasażerskich: ekspresowych, pospiesznych i regionalnych oraz dla pociągów towarowych, towarowych intermodalnych.
- 2.3. Przyjmuje się równoważność roku sprawozdawczego z okresem obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów.

### 3. Źródła danych

Wykorzystywane w obliczeniach prędkości handlowej, 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 poszczególnych latach obowiązywania Umowy:

Numer wskaźnika	Wskaźnik [km/h]	Oczekiwana wartość wskaźnika w latach				
		2024	2025	2026	2027	2028
7	Średnia prędkość kursowania pociągów ekspresowych na sieci linii PKP PLK	88	88	90	93	96
8	Średnia prędkość kursowania pociągów pospiesznych na sieci linii PKP PLK	71	71	73	76	79
9	Średnia prędkość kursowania pociągów regionalnych na sieci linii PKP PLK	54	54	55	56	57
10	Średnia prędkość kursowania pociągów towarowych na sieci linii PKP PLK	32	32	34	35	36

## **B.2.Średnia ważona prędkość drogowa w torach głównych zasadniczych i szlakowych na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK w latach 2024-2028 r.**

### 1. Nazwa

11) „Średnia ważona prędkość drogowa na liniach kolejowych, zarządzanych przez PKP PLK” **Wskaźnik informacyjny**

### 2. Definicja

- 2.1. Wskaźnik definiowany jest jako średnia ważona maksymalna dopuszczalna prędkość na zarządzanych przez PKP PLK odcinkach linii kolejowych, wynikająca z ich geometrii, stanu nawierzchni i podtorza oraz zainstalowanych urządzeń sterowania ruchem kolejowym, mierzona w km/h;
- 2.2. Wskaźnik wyznaczany jest w odniesieniu do torów głównych zasadniczych i szlakowych na liniach kolejowych PKP PLK;
- 2.3. Przyjmuje się równoważność roku sprawozdawczego z okresem obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów.

### 3. Źródła danych

Wielkości do wyliczenia wskaźnika Zarządca określa z bazy POS (Prowadzenie Opisu Sieci).

### 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 poszczególnych latach obowiązywania Umowy:

Numer wskaźnika	Wskaźnik [km/h]	Oczekiwana wartość wskaźnika w latach				
		2024	2025	2026	2027	2028
11	Średnia ważona prędkość drogowa w torach głównych zasadniczych i szlakowych na liniach kolejowych, zarządzanych przez PKP PLK wg stanu na dzień 31 grudnia każdego roku	95,5	96	96,5	97,25	98

## **C. Punktualność Kwalifikowana Pociągów**

### 1. Nazwa

12) „Punktualność kwalifikowana pociągów pasażerskich” **Wskaźnik obligatoryjny.**  
**Wskaźnik uzupełniający monitorowania realizacji Programu**

13) „Punktualność kwalifikowana pociągów towarowych” **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 pociągów, oddzielnie dla pociągów pasażerskich i pociągów towarowych;

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, ewidencjonowane są w System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej II, zgodnie ze szczegółowo określonymi procedurami w procesie konstrukcji rozkładu jazdy w PKP PLK wg *Instrukcji o kontroli biegu pociągów pasażerskich i towarowych Ir-14*.

### 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 0,01%

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

Numer wskaźnika	Wskaźnik [%]	Oczekiwana wartość wskaźnika w latach				
		2024	2025	2026	2027	2028
12	Punktualność kwalifikowana pociągów pasażerskich	≥92,20	≥92,40	≥92,60	≥92,80	≥93,00
13	Punktualność kwalifikowana pociągów towarowych	≥90,20	≥90,40	≥90,60	≥90,80	≥91,00



## **D. Efektywność kosztowa**

### 1. Nazwa

- 14) „Koszty działalności, związanej z wykonywaniem zadań zarządców infrastruktury, ponoszone na 1 pockm pracy eksploatacyjnej wykonanej na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK” **Wskaźnik obligatoryjny. Trzeci wskaźnik monitorowania realizacji celu głównego Programu**
- 15) „Koszty działalności, związanej z wykonywaniem zadań zarządcy infrastruktury, ponoszone na 1 km linii kolejowych będących w zarządzie PKP PLK” **Wskaźnik obligatoryjny. Wskaźnik uzupełniający monitorowania realizacji Programu**
- 16) „Udział kosztów działalności utrzymaniowo-naprawczej w całkowitych kosztach działalności gospodarczej PKP PLK (zaangażowanie Spółki w realizację procesu utrzymaniowo – naprawczego)” **Wskaźnik obligatoryjny**
- 17) „Koszty działalności związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową (koszty działalności gospodarczej PKP PLK) ponoszone na 1 km torów zarządzanych przez PKP PLK” **Wskaźnik obligatoryjny**
- 18) „Koszty prowadzenia ruchu kolejowego ponoszone na 1 km eksploatowanych linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK” **Wskaźnik obligatoryjny**
- 19) „Koszty prowadzenia ruchu kolejowego ponoszone na 1 pockm pracy eksploatacyjnej wykonanej na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK” **Wskaźnik obligatoryjny**
- 20) „Koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej ponoszone na 1 pockm pracy eksploatacyjnej wykonanej na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK” **Wskaźnik informacyjny**
- 21) „Koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej ponoszone na 1 km torów zarządzanych przez PKP PLK” **Wskaźnik informacyjny**

### 2. Definicja

- 2.1. Wskaźniki efektywności kosztowej nr 14), 15) i 16), wymienione w pkt 1, definiowane są jako:
  - 2.1.1. wskaźnik nr 14) – iloraz kosztów działalności związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową (kosztów działalności gospodarczej PKP PLK) i ilości wykonanej pracy eksploatacyjnej przez pociągi pasażerskie i towarowe (w tym towarowe intermodalne) na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK;
  - 2.1.2. wskaźnik nr 15) – iloraz kosztów działalności związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową (kosztów działalności gospodarczej PKP PLK) i długości linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK;
  - 2.1.3. wskaźnik nr 16) – procentowy udział kosztów działalności utrzymaniowo-naprawczej (kosztów utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej) w całkowitych kosztach działalności związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową (kosztach działalności gospodarczej PKP PLK), tj. poziom zaangażowania Spółki w realizację procesu utrzymaniowo-naprawczego.

Wskaźniki wyznaczone są dla rocznych kosztów działalności związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową (kosztów działalności gospodarczej PKP PLK) oraz odpowiednio: całkowitej ilości rocznej pracy eksploatacyjnej wykonanej przez pociągi pasażerskie i towarowe (w tym towarowe intermodalne) , długości linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK wg stanu na dzień 31 grudnia danego roku, rocznych kosztów działalności utrzymaniowo-naprawczej (kosztów utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej).

2.2. Pozostałe wskaźniki kosztowe, wymienione w pkt 1 definiowane są jako:

- 2.2.1. wskaźnik nr 17) – iloraz kosztów działalności związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową (kosztów działalności gospodarczej PKP PLK) i długości torów zarządzanych przez PKP PLK;
- 2.2.2. wskaźnik nr 18) – iloraz kosztów prowadzenia ruchu kolejowego i długości eksploatowanych linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK;
- 2.2.3. wskaźnik nr 19) – iloraz kosztów prowadzenia ruchu kolejowego i ilości wykonanej pracy eksploatacyjnej przez pociągi pasażerskie i towarowe (w tym towarowe intermodalne) na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK;
- 2.2.4. wskaźnik nr 20) – iloraz kosztów utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej i ilości wykonanej pracy eksploatacyjnej przez pociągi pasażerskie i towarowe (w tym towarowe intermodalne) na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK;
- 2.2.5. wskaźnik nr 21) – iloraz kosztów utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej i długości torów zarządzanych przez PKP PLK;

Wskaźniki wyznaczone są dla rocznych kosztów działalności związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową (kosztów działalności gospodarczej PKP PLK), kosztów prowadzenia ruchu kolejowego, kosztów utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej, oraz odpowiednio: długości torów zarządzanych przez PKP PLK wg stanu na dzień 31 grudnia danego roku, długości eksploatowanych linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK wg stanu na dzień 31 grudnia danego roku, całkowitej ilości rocznej pracy eksploatacyjnej wykonanej przez pociągi pasażerskie i towarowe (w tym towarowe intermodalne) .

### 3. Źródła danych

Wielkości do wyliczenia wskaźników Zarządca określa na bazie danych pozyskanych z systemu księgowo-finansowego SAP ERP, SEPE II (System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej II), bazy POS (Prowadzenie Opisu Sieci), ZMIPEL (Zmiana Parametrów Eksploatacyjnych Linii Kolejowych) oraz corocznej sprawozdawczości.

### 4. Wartość oczekiwana

- 4.1. Wszystkie 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 wartość wskaźnika w latach				
			2024	2025	2026	2027	2028
14	Koszty działalności, związanej z wykonywaniem zadań zarządców infrastruktury, ponoszone na 1 pockm pracy eksploatacyjnej wykonanej na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK	zł/ 1 pockm	≤ 40,1	≤ 43,4	≤ 45,9	≤ 47,5	≤ 50,3
15	Koszty działalności związanej z wykonywaniem zadań zarządców infrastruktury, ponoszone na 1 km linii kolejowej zarządzanej przez PKP PLK	tys. zł/1km	≤539,3	≤ 596,4	≤ 645,1	≤684,0	≤ 740,5
16	Udział kosztów działalności utrzymaniowo-naprawczej w całkowitych kosztach działalności gospodarczej PKP PLK (zaangażowanie Spółki w realizację procesu utrzymaniowo – naprawczego).	%	≥ 52,3	≥ 52,8	≥ 54,1	≥ 55,5	≥ 56,1

4.3. Wartości pozostałych wskaźników kosztowych, w poszczególnych latach obowiązywania Umowy:

Nr wskaźnika	Wskaźnik	Jednostka miary	Oczekiwana wartość wskaźnika w latach				
			2024	2025	2026	2027	2028
17	Koszty działalności związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową (koszty działalności gospodarczej PKP PLK) ponoszone na 1 km torów zarządzanych przez PKP PLK	tys. zł/1km	377,8	417,9	452,0	479,3	518,8
18	Koszty prowadzenia ruchu kolejowego ponoszone na 1 km eksploatowanych linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK	tys. zł/1km	104,3	110,5	115,5	120,0	124,6
19	Koszty prowadzenia ruchu kolejowego ponoszone na 1 pockm pracy eksploatacyjnej wykonanej na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK	zł/1pockm	7,8	8,0	8,2	8,3	8,5
20	Koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej ponoszone na 1 pockm pracy eksploatacyjnej wykonanej na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK	zł/1pockm	21,0	22,9	24,8	26,4	28,2
21	Koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej ponoszone na 1 km torów zarządzanych przez PKP PLK	tys. zł/1km	197,6	220,6	244,6	266,2	290,9

## **E. Poprawa poziomu bezpieczeństwa**

### 1. Nazwa

- 22) „Liczba dwupoziomowych skrzyżowań linii kolejowych z drogami kołowymi na eksploatowanych liniach kolejowych będących w zarządzie PLK” **Wskaźnik obligatoryjny**
- 23) „Liczba poważnych wypadków i wypadków kolejowych zaistniałych na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK z przyczyn leżących po stronie tego Zarządcy, przypadająca na 1 tysiąc kilometrów eksploatowanych linii kolejowych.” **Wskaźnik obligatoryjny.**
- 24) „Liczba poważnych wypadków i wypadków zaistniałych na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK, z przyczyn leżących po stronie tego Zarządcy, przypadająca na 1 mln pockm pracy eksploatacyjnej.” **Wskaźnik obligatoryjny. Wskaźnik uzupełniający monitorowania realizacji Programu**
- 25) Liczba poważnych wypadków i wypadków kolejowych zaistniałych na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK, przypadająca na 1 milion pockm pracy eksploatacyjnej. **Wskaźnik informacyjny**
- 26) Łączna liczba obiektów będących w zarządzie PKP PLK umożliwiających legalne przekraczanie torów kolejowych wyłącznie przez pieszych. **Wskaźnik obligatoryjny.**

### 2. Definicja

2.1. Wskaźniki poprawy poziomu bezpieczeństwa definiowane są jako:

- 2.1.1 wskaźnik nr 22) – liczba dwupoziomowych skrzyżowań linii kolejowych z drogami kołowymi na eksploatowanych liniach kolejowych będących w zarządzie PLK SA (wartość bezwzględna) – stan na koniec roku kalendarzowego;
- 2.1.2. wskaźnik nr 23) – iloraz liczby wypadków i poważnych wypadków kolejowych zaistniałych na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK, z przyczyn leżących po stronie tego Zarządcy i długości (wielkości) eksploatowanej sieci kolejowej;
- 2.1.3. wskaźnik nr 24) – iloraz liczby wypadków i poważnych wypadków kolejowych zaistniałych na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK, z przyczyn leżących po stronie tego Zarządcy i zrealizowanej rocznej pracy eksploatacyjnej wykonanej przez wszystkie pociągi;
- 2.1.4. wskaźnik nr 25) – iloraz liczby wypadków i poważnych wypadków kolejowych zaistniałych na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK i zrealizowanej rocznej pracy eksploatacyjnej wykonanej przez wszystkie pociągi;
- 2.1.5. wskaźnik nr 26) – łączna liczba obiektów będących w zarządzie PKP PLK umożliwiających legalne przekraczanie torów kolejowych wyłącznie przez pieszych. Do obiektów, umożliwiających legalne przekraczanie torów kolejowych wyłącznie przez pieszych zalicza się przejścia kolejowo – drogowe kat. E oraz kładki dla pieszych i przejścia pod torami w rozumieniu Instrukcji utrzymania kolejowych obiektów inżynierskich na liniach kolejowych do prędkości 200/250 km/h Id-16, będących w zarządzie PKP PLK umożliwiających legalne przekraczanie torów kolejowych wyłącznie przez pieszych wg stanu na koniec roku kalendarzowego.

2.2. Wypadek i Poważny Wypadek definiowane są w art. 4 pkt 45 i 46 Ustawy o transporcie kolejowym oraz w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 11 czerwca 2021 r. w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) (Dz. U. 2021 poz. 1245), przy czym zaliczenie tychże jako zaistniałe z przyczyn leżących po stronie Zarządcy dokonywane jest z uwzględnieniem:

- 2.2.1. przyczyn Poważnego Wypadku/Wypadku i ich kwalifikacji dokonanej przez komisje kolejowe,

2.2.2. podmiotu zatrudniającego osoby, których działania przyczyniły się do powstania wypadku,

2.2.3. dysponenta pojazdów, urządzeń oraz elementów infrastruktury związanych z wypadkiem.

### 3. Źródła danych

Ewidencja obiektów inżynierskich, System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej II, System POS, Baza Wypadki i Wydarzenia

### 4. Wartości oczekiwane

4.1. Wskaźniki podlegają monitorowaniu w cyklu rocznym;

4.2. Wskaźniki ujęte w Programie:

4.2.1. wskaźnik liczby wszystkich wypadków kolejowych (poważne wypadki, wypadki), przypadająca na 1 mln pockm pracy eksploatacyjnej ma charakter wyłącznie informacyjny i nie jest prognozowany na kolejne lata;

4.2.2. liczba poważnych wypadków i wypadków zaistniałych na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK, z przyczyn leżących po stronie tego Zarządcy, przypadająca na 1 mln pockm pracy eksploatacyjnej – Zarządca zobowiązany jest zapewnić uzyskanie wartości wskaźnika nr 24 w poszczególnych latach obowiązywania Umowy na poziomie maksymalnym określonym w Programie:

4.3. Wskaźniki dodatkowe:

Numer wskaźnika	Wskaźnik	Oczekiwana wartość wskaźnika w latach				
		2024	2025	2026	2027	2028
24	Liczba poważnych wypadków i wypadków zaistniałych na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK, z winy tego zarządcy, przypadająca na 1 mln pockm pracy eksploatacyjnej [szt./1 mln pockm]	≤0,23	≤0,22	≤0,21	≤0,20	≤0,19

4.3.1. liczba dwupoziomowych skrzyżowań linii kolejowych z drogami kołowymi na eksploatowanych liniach kolejowych – oczekuje się, że wartość wskaźnika w danym roku będzie wyższa w odniesieniu do wartości wskaźnika dla roku poprzedniego;

4.3.2. iloraz liczby wypadków i poważnych wypadków kolejowych zaistniałych na sieci PKP PLK, z przyczyn leżących po stronie tego Zarządcy i długości (wielkości) eksploatowanej sieci kolejowej – oczekuje się, że wartość wskaźnika będzie mniejsza w odniesieniu do średniej wartości wskaźnika z 5 poprzednich lat;

4.3.3. łączna liczba obiektów będących w zarządzie PKP PLK umożliwiających legalne przekraczanie torów kolejowych wyłącznie przez pieszych - oczekuje się, że wartość wskaźnika w danym roku będzie równa bądź wyższa w odniesieniu do wartości wskaźnika dla roku poprzedniego

## **F. Niezawodność**

### 1. Nazwa

- 27) „Liczba pociągów odwołanych z przyczyn leżących po stronie PKP PLK” **Wskaźnik obligatoryjny**
- 28) „Liczba korekt zastępczego rozkładu jazdy dla pociągów pasażerskich w ramach jednego cyklu zamknięciowego z przyczyn leżących po stronie PKP PLK” **Wskaźnik informacyjny**
- 29) „Liczba pociągów o wydłużonym czasie przejazdu z przyczyn leżących po stronie PKP PLK” **Wskaźnik informacyjny**
- 30) „Liczba usterek urządzeń i systemów sterowania ruchem kolejowym (srk) na sieci PKP PLK powodujących opóźnienia lub odwołania pociągów” **Wskaźnik informacyjny**

### 2. Definicja

- 2.1. Wskaźnik nr 27 wyznaczany jest w oparciu o dane pozyskiwane w aplikacji „Odwołane pociągi” Systemu Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej II.
- 2.2. Wskaźnik nr 28 - liczba korekt dotyczy terminu obowiązywania zmienionej organizacji ruchu zgodnie z Regulaminem Sieci, dla danego rozkładu jazdy.
- 2.3. Wskaźnik nr 29 - liczba pociągów o czasie przejazdu wydłużonym w zastępczym rozkładzie jazdy w stosunku do ustalonego w rocznym rozkładzie jazdy.
- 2.4. Wskaźnik nr 30 – liczba usterek urządzeń i systemów sterowania ruchem kolejowym (srk) odnotowywanych w Systemie Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej II oraz w „Książce kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym/na przejeździe kolejowym oraz o wprowadzeniu i odwołaniu obostrzeń” (E1758) powodujących opóźnienia lub odwołania pociągów.

### 3. Źródła danych

System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej II, System Konstrukcji Rozkładów Jazdy, Książka kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym/na przejeździe kolejowym oraz o wprowadzeniu i odwołaniu obostrzeń (E1758).

### 4. Wartość oczekiwana

- 4.1. Wskaźniki podlegają monitorowaniu w cyklu rocznym
- 4.2. Zarządca zobowiązany jest zapewnić uzyskanie następujących wartości wskaźnika nr 27 w poszczególnych latach obowiązywania Umowy:

Numer wskaźnika	Wskaźnik	Oczekiwana wartość wskaźnika w latach				
		2024	2025	2026	2027	2028
27	Liczba pociągów odwołanych z przyczyn leżących po stronie PKP PLK [szt.]	640	620	600	580	560

- 4.3. Wskaźniki nr 28), 29), 30) nie są prognozowane na kolejne lata.

## **G. Dostępność**

### 1. Nazwa

**31)** „Procentowa wartość dostępnych dla osób z niepełnosprawnością oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się peronów dostosowanych do potrzeb ww. osób (dostosowanie poprzez urządzenia oraz pochylnie umożliwiające dojście do peronu).” **Wskaźnik obligatoryjny**

### 2. Definicja

2.1. Wskaźnik dostępności określony jest procentową wartością liczby peronów do których dostęp dla osób z niepełnosprawnością oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się jest możliwy.

2.2. Wskaźnik wyznaczany jest na podstawie uzyskiwanych przez PKP PLK informacji od zakładów linii kolejowych.

2.3. Wskaźnik nie uwzględnia wyłączenia z użytkowania urządzeń z uwagi na obowiązkowe kontrole, przeglądy urządzeń, prowadzone roboty modernizacyjne w zakresie tych urządzeń i infrastruktury umożliwiającej z nich korzystanie pod warunkiem, że łączny okres wyłączenia z użytkowania danego urządzenia z ww. przyczyn jest nie dłuższy niż 3 miesiące w roku.

### 3. Źródła danych

Baza danych „Stan urządzeń PRM” sporządzana przez PKP PLK, na podstawie informacji uzyskiwanych od zakładów linii kolejowych.

### 4. Wartość oczekiwana

4.1. Wskaźnik podlega monitorowaniu w cyklu rocznym.

4.2. Wskaźnik określany jest na koniec roku sprawozdawczego z dokładnością do 0,1%

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

Numer wskaźnika	Wskaźnik	Oczekiwana wartość wskaźnika w latach				
		2024	2025	2026	2027	2028
31	Procentowa wartość dostępnych dla osób z niepełnosprawnością oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się peronów dostosowanych do potrzeb ww. osób	98,60%	98,80%	99,00%	99,20%	99,40%

Wskaźnik roczny dostępności peronów dla PRM obliczany jest zgodnie z nw. wzorem:

$$WPRMR = 100\% \times \frac{\Sigma WPRMd - \Sigma WPRMdusz}{\chi \Sigma WPRMd}$$

$\Sigma WPRMd$  – Liczba peronów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnością oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w skali całego roku. Wartość liczona jako suma liczb peronów dostosowanych do potrzeb PRM z każdego dnia w ciągu roku.

$\Sigma WPRMdusz$  – Liczba peronów dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnością oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ale niedostępnych dla ww. osób z powodu np. awarii wind. Wartość liczona jako suma liczb peronów dostosowanych, ale niedostępnych dla ww. osób z każdego dnia w ciągu roku.

## **H. Wskaźniki jakości infrastruktury**

### 1. Nazwa

**32) „Długość torów z szynami bezстыkowymi”. Wskaźnik obligatoryjny**

### 2. Definicja

- 2.1. Wskaźnik definiowany jest jako łączna długość torów szlakowych, głównych zasadniczych oraz głównych dodatkowych, na których zabudowane są szyny bezстыkowe.
- 2.2. Wskaźnik wyliczany jest jako iloraz długości torów z szynami bezстыkowymi w roku sprawozdawczym do długości torów z szynami bezстыkowymi w roku poprzedzającym wg stanu na 31 grudnia.

### 3. Źródła danych:

Sprawozdawczość roczna PKP PLK

### 4. Wartość oczekiwana

- 4.1. Wskaźnik podlega monitorowaniu w cyklu rocznym
- 4.2. Zarządca zobowiązany jest zapewnić w kolejnych latach wartość wskaźnika >1 (większy od 1)

### 1. Nazwa

**33) „Długość eksploatowanych torów szlakowych i stacyjnych.” Wskaźnik informacyjny**

### 2. Definicja

- 2.1. Wskaźnik definiowany jest jako łączna długość eksploatowanych torów szlakowych i stacyjnych,
- 2.2. Wskaźnik wyliczany jest jako iloraz długości eksploatowanych torów w roku sprawozdawczym wg stanu na dzień 31 grudnia do długości wg stanu na dzień 31 grudnia w roku poprzedzającym .

### 3. Źródła danych:

Sprawozdawczość roczna PKP PLK

### 4. Wartość oczekiwana

- 4.1. Wskaźnik podlega monitorowaniu w cyklu rocznym
- 4.2. Zarządca zobowiązany jest zapewnić w kolejnych latach wartość wskaźnika  $\geq 1$  (równy lub większy od 1).

### 1. Nazwa

**34) „Liczba ograniczeń prędkości  $\leq 20$  km/h.” Wskaźnik obligatoryjny**

### 2. Definicja

- 2.1. Wskaźnik definiowany jest jako ilość stałych i doraźnych, trwających powyżej 30 dni ograniczeń prędkości  $\leq 20$  km/h w torach szlakowych, głównych zasadniczych oraz głównych dodatkowych.
- 2.2. Wskaźnik wyliczany jest jako iloraz ilości ograniczeń w roku sprawozdawczym do ilości w roku poprzedzającym odpowiednio według stanów na dzień wprowadzenia nowego rozkładu jazdy.



2.3. Wskaźnik nie uwzględnia przypadków stałych i doraźnych, trwających powyżej 30 dni ograniczeń prędkości  $\leq 20$  km/h, wynikających z konieczności wyłączenia urządzeń ssp (samoczynnej sygnalizacji przejazdowej) na czas wykonywania robót, wymagających zamknięcia torów na szlaku 2 lub więcej torowym w strefie oddziaływania urządzeń ssp.

3. Źródła danych:

System POSEOR

4. Wartość oczekiwana

4.1. Wskaźnik podlega monitorowaniu w cyklu rocznym

4.2. Zarządca zobowiązany jest zapewnić w kolejnych latach wartość wskaźnika  $< 1$  (mniejszy od 1)

1. Nazwa

**35) „Długość torów z ograniczeniami eksploatacyjnymi wprowadzonymi ze względu na zły stan torów.” Wskaźnik obligatoryjny**

2. Definicja

2.1. Wskaźnik definiowany jest jako długość stałych i doraźnych, trwających powyżej 30 dni, ograniczeń prędkości w torach szlakowych i głównych zasadniczych wprowadzonych ze względu na zły stan torów.

2.2. Wskaźnik wyliczany jest jako iloraz długości ograniczeń w roku sprawozdawczym do ilości w roku poprzedzającym odpowiednio według stanów na dzień wprowadzenia nowego rozkładu jazdy.

3. Źródła danych:

System POSEOR

4. Wartość oczekiwana

4.1. Wskaźnik podlega monitorowaniu w cyklu rocznym

4.2. Zarządca zobowiązany jest zapewnić w kolejnych latach wartość wskaźnika  $< 1$  (mniejszy od 1)

1. Nazwa

**36) „Długość torów z maksymalną dopuszczalną prędkością  $V \geq 160$  km/h.” Wskaźnik obligatoryjny**

2. Definicja

2.1. Wskaźnik definiowany jest jako suma długości odcinków min. 8 km z obowiązującą maksymalną dopuszczalną prędkością  $V \geq 160$  km/h w torach szlakowych, bez ograniczeń eksploatacyjnych.

2.2. Wskaźnik wyliczany jest jako iloraz długości odcinków z  $V \geq 160$  km/h w roku sprawozdawczym wg stanu na dzień 31 grudnia do długości wg stanu na dzień 31 grudnia w roku poprzedzającym.

3. Źródła danych:

POS, POSEOR, ZMIPEL

4. Wartość oczekiwana

4.1. Wskaźnik podlega monitorowaniu w cyklu rocznym

4.2. Zarządca zobowiązany jest zapewnić w kolejnych latach wartość wskaźnika  $> 1$  (większy od 1)

1. Nazwa

**37)** „Długość torów z dopuszczalnym naciskiem  $Q \geq 221$  kN/oś.” **Wskaźnik obligatoryjny**

2. Definicja

- 2.1. Wskaźnik definiowany jest jako suma długości całych odcinków torów szlakowych i głównych zasadniczych, zgodnie z definicją w art. 4 pkt 5 Ustawy o transporcie kolejowym, z dopuszczalnym naciskiem  $Q \geq 221$  kN/oś.
- 2.2. Wskaźnik wyliczany jest jako iloraz długości odcinków z  $Q \geq 221$  kN/oś w roku sprawozdawczym wg stanu na dzień 31 grudnia do długości wg stanu na dzień 31 grudnia w roku poprzedzającym.

3. Źródła danych:

POS, ZMIPEL

4. Wartość oczekiwana

- 4.1. Wskaźnik podlega monitorowaniu w cyklu rocznym
- 4.2. Zarządca zobowiązany jest zapewnić w kolejnych latach wartość wskaźnika  $> 1$  (większy od 1)

1. Nazwa

**38)** „Długość torów z prędkością maksymalną  $V > 30$  km/h.” **Wskaźnik obligatoryjny**

2. Definicja

- 2.1. Wskaźnik definiowany jest jako suma długości całych odcinków torów szlakowych i głównych zasadniczych zgodnie z definicją w art. 4 pkt 5 Ustawy o transporcie kolejowym, na których obowiązuje prędkość maksymalna  $V > 30$  km/h, bez ograniczeń prędkości.
- 2.2. Wskaźnik wyliczany jest jako iloraz długości odcinków z  $V > 30$  km/h w roku sprawozdawczym wg stanu na dzień 31 grudnia do długości wg stanu na dzień 31 grudnia w roku poprzedzającym .

3. Źródła danych:

POS, POSEOR, ZMIPEL

4. Wartość oczekiwana

- 4.1. Wskaźnik podlega monitorowaniu w cyklu rocznym
- 4.2. Zarządca zobowiązany jest zapewnić w kolejnych latach wartość wskaźnika  $> 1$  (większy od 1)

1. Nazwa

**39)** „Długość torów szlakowych i stacyjnych z prędkością maksymalną  $V \leq 20$  km/h.” **Wskaźnik informacyjny**

2. Definicja

- 2.1. Wskaźnik definiowany jest jako suma długości torów, na których obowiązuje prędkość maksymalna  $V \leq 20$  km/h.
- 2.2. Wskaźnik wyliczany jest jako iloraz długości odcinków z  $V \leq 20$  km/h w roku sprawozdawczym wg stanu na dzień 31 grudnia do długości wg stanu na dzień 31 grudnia w roku poprzedzającym .

3. Źródła danych:

## POS, ZMIPEL

### 4. Wartość oczekiwana

4.1. Wskaźnik podlega monitorowaniu w cyklu rocznym

4.2. Zarządca zobowiązany jest zapewnić w kolejnych latach wartość wskaźnika  $<1$  (mniejszy od 1)

### 1. Nazwa

**40) „Liczba peronów równych lub dłuższych niż 350 m.” Wskaźnik obligatoryjny**

### 2. Definicja

2.1. Wskaźnik definiowany jest jako ilość peronów o długości  $\geq 350$  m.

2.2. Wskaźnik wyliczany jest jako iloraz liczby peronów o długości  $\geq 350$  m w roku sprawozdawczym wg stanu na dzień 31 grudnia do liczby wg stanu na dzień 31 grudnia w roku poprzedzającym .

### 3. Źródła danych:

Sprawozdawczość roczna PLK

### 4. Wartość oczekiwana

4.1. Wskaźnik podlega monitorowaniu w cyklu rocznym

4.2. Zarządca zobowiązany jest zapewnić w kolejnych latach wartość wskaźnika  $>1$  (większy od 1).

### 1. Nazwa

**41) „Liczba torów o długości użytecznej co najmniej 740 metrów.” Wskaźnik obligatoryjny**

### 2. Definicja

2.1. Wskaźnik definiowany jest jako liczba torów o długości użytecznej  $\geq 740$  metrów

2.2. Wskaźnik wyliczany jest jako liczba torów o długości użytecznej  $\geq 740$  metrów w roku sprawozdawczym wg stanu na dzień 31 grudnia do liczby torów wg stanu na dzień 31 grudnia w roku poprzedzającym.

### 3. Źródła danych:

Baza POS

4. Wartość oczekiwana  $\geq 1$  (równy lub większy od 1)

4.1. Wskaźnik podlega monitorowaniu w cyklu rocznym

4.2. Wskaźnik ma charakter rozliczeniowy.

### 1. Nazwa:

**42) „Liczba czynnych bocznic kolejowych i OIU innych operatorów, połączonych z siecią zarządzaną przez PKP PLK” Wskaźnik informacyjny PKP PLK**

### 1. Nazwa

**43) „Długość odcinków udostępnianych torów na liniach dwutorowych i odcinków dwutorowych (stacji, mijanek) na pozostałych liniach.” Wskaźnik obligatoryjny**

### 2. Definicja

- 2.1 Wskaźnik definiowany jest jako długość odcinków udostępnianych torów na liniach dwutorowych i odcinków dwutorowych (stacji, mijanek) na pozostałych liniach.”
- 2.2 Wskaźnik wyliczany jest jako iloraz długości odcinków udostępnianych torów w roku sprawozdawczym wg stanu na dzień 31 grudnia do liczby wg stanu na dzień 31 grudnia w roku poprzedzającym.

3. Źródła danych:

Sprawozdawczość roczna PKP PLK

4. Wartość oczekiwana

4.1 Wskaźnik podlega monitorowaniu w cyklu rocznym

4.2 Zarządca zobowiązany jest zapewnić w kolejnych latach wartość wskaźnika >1 (większy od 1)

1. Nazwa

**44)** „Liczba stacji, na których minimum dwa tory pozwalające na manewry, mają dopuszczalną prędkość min. 40 km/h.” **Wskaźnik obligatoryjny**

2. Definicja

2.1 Wskaźnik definiowany jest jako liczba stacji, na których minimum dwa tory pozwalające na manewry, mają dopuszczalną prędkość min. 40 km/h.”

2.2 Wskaźnik wyliczany jest jako iloraz liczby stacji, na których minimum dwa tory pozwalające na manewry, mają dopuszczalną prędkość min. 40 km/h w roku sprawozdawczym wg stanu na dzień 31 grudnia do liczby wg stanu na dzień 31 grudnia w roku poprzedzającym .

3. Źródła danych:

Sprawozdawczość roczna PLK

4. Wartość oczekiwana

4.1 Wskaźnik podlega monitorowaniu w cyklu rocznym

4.2 Zarządca zobowiązany jest zapewnić w kolejnych latach wartość wskaźnika >1 (większy od 1)