

Załącznik nr 4 do Umowy z dnia 21 sierpnia 2019 r. na realizację programu "Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 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. Wskaźnik realizacji celu głównego

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. 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 2 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 [%]	Wartość bazowa	Oczekiwana wartość wskaźnika w latach					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	efekt Programu
Udział długości eksploatowanych linii kolejowych spełniających standardy do ogólnej długości eksploatowanych linii kolejowych	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

B. Średnia prędkość kursowania pociągów (prędkość rozkładowa)

1. Nazwa

- 2) „Średnia prędkość kursowania pociągów na eksploatowanych liniach kolejowych będących w zarządzie DSDiK”. **Wskaźnik obligatoryjny w latach 2021 i 2023, Wskaźnik informacyjny w latach 2019, 2020 i 2022.**

2. Definicja

- 2.1. Wskaźnik definiowany jest jako iloraz całkowitej długości tras pociągów i całkowitego czasu jazdy pociągów wpływającego 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 czasu 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 2021 i 2023 roku:

Wskaźnik [km/h]	Wartość bazowa	Oczekiwana wartość wskaźnika w latach		
	2018	2021	2023	efekt Programu
Średnia prędkość kursowania pociągów na eksploatowanych liniach kolejowych będącego w zarządzie DSDiK	31,28	≥31,00	≥31,00	≥31,00

C. Punktualność Kwalifikowana Pociągów

1. Nazwa

- 3) „Punktualność kwalifikowana pociągów na eksploatowanych liniach kolejowych będących w zarządzie DSDiK” **Wskaźnik obligatoryjny**

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 [%]	Wartość bazowa	Oczekiwana wartość wskaźnika w latach				
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Punktualność kwalifikowana pociągów	90	90	92	94	96	97

D. **Efektywność kosztowa**

1. Nazwa

- 4) „Koszty działalności związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową będącą w zarządzie DSDiK ponoszone na 1 km linii kolejowej” **Wskaźnik obligatoryjny**

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 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 we Wrocławiu

4. Wartość oczekiwana

- 4.1. Wskaźnik, wymieniony w pkt 1, podlega monitorowaniu w cyklu rocznym;
4.2. Zarządca zobowiązany jest zapewnić uzyskanie następujących wartości wskaźnika w poszczególnych latach obowiązywania Umowy:

Lp.	Wskaźnik	Jedn. miary	Wartość bazowa	Oczekiwana maksymalna wartość wskaźnika w latach					efekt Programu *
			2018	2019	2020	2021	2022	2023	
1	Koszty działalności związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową ponoszone na 1 km linii będących w zarządzie DSDiK	tys. zł/1km	91,71	118,00	119,50	98,50	46,00	105,00	105,00

* Koszty działalności, związane z zarządzaniem infrastrukturą ulegają zmianie m.in. w związku z:

- kolejnymi przejmowanymi do zarządzania liniami kolejowymi,
- niższymi kosztami, związanymi z utrzymaniem w zakresie nieeksploatowanych nowo przejętych w danym roku linii kolejowych,
- etapowaniem prac modernizacyjnych, przejmowanych linii kolejowych do zarządzania.

E. Poprawa poziomu bezpieczeństwa i działania ukierunkowane na ochronę środowiska

1. Nazwa

- 5) „Liczba wyremontowanych obiektów inżynierskich na liniach kolejowych zarządzanych przez DSDiK ” **Wskaźnik obligatoryjny**
- 6) „Długość wyciętego obszaru zalesionego wzdłuż linii kolejowych zarządzanych przez DSDiK” **Wskaźnik obligatoryjny**
- 7) „Długość wyremontowanego odwodnienia na liniach kolejowych zarządzanych przez DSDiK” **Wskaźnik obligatoryjny**

2. Definicja

- 2.1. Wskaźnik 5) wyrażony jest jako liczba corocznie wyremontowanych obiektów inżynierskich na liniach kolejowych zarządzanych przez DSDiK;
- 2.2. Jednostką miary wskaźnika 5) jest sztuka [szt.] ;
- 2.3. Wskaźnik 6) 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.
- 2.4. Wskaźnik 6) stanowi długość corocznie wyciętego obszaru zalesionego wzdłuż linii kolejowych zarządzanych przez DSDiK;
- 2.5. Jednostką miary wskaźnika 6) jest metr [m];
- 2.6. Wskaźnik 7) 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;
- 2.7. Jednostką miary wskaźnika 7) jest metr [m];

3. Źródła danych

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	Wartość bazowa	Oczekiwana wartość wskaźnika w latach				
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Liczba wyremontowanych obiektów inżynierskich na liniach kolejowych zarządzanych przez DSDiK [metry]	0	3	3	3	11	11
Długość wyciętego obszaru zalesionego wzdłuż linii kolejowych zarządzanych przez DSDiK [metry]	0	473	1 000	3 000	4 000	4000
Długość wyremontowanego odwodnienia linii kolejowych zarządzanych przez DSDiK [metry]	436	700	700	700	700	700

F. Niezawodność

1. Nazwa

8) „Stan techniczny toru kolejowego” **Wskaźnik obligatoryjny**

2. Definicja

2.1. Wskaźnik stanu technicznego toru kolejowego w sposób obiektywny przedstawia stan techniczny nawierzchni torowej pod kątem stanu szyn kolejowych. Za spełnienie warunku właściwego utrzymania ustala się, że Wskaźnik w kolejnych latach obowiązywania umowy osiągać będzie określone, maksymalne wartości. 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 od 2021 r. 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 dla linii nr 311.

2.3. Od 2021 r. wskaźnik określany jest jako średnia liczba wykrytych wad w szynach przypadająca na 1 km eksploatowanych linii 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	Wartość bazowa	Oczekiwana wartość wskaźnika w latach				
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Stan techniczny toru kolejowego na linii 311	110	95	85	-	-	-
Średnia liczba wad w szynach przypadająca na 1 km eksploatowanych linii kolejowych, na których dokonano badań defektoskopowych.	-	-	-	5,7	4,9	4,0

Przykład wyliczenia propozycji wskaźnika na rok 2021:

Wartość oczekiwana w roku 2021 - 75 wad (dla linii 311, długość 13,294 km – zgodność z aktualnie obowiązującym wskaźnikiem - przed aneksem).

Obliczenie nowego wskaźnika:

75 [wad]

= 5,642 wad/km

13,294 [km]