



DSDiK

Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu

Zarządca infrastruktury

Plan Biznesowy

**Województwa Dolnośląskiego –
Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu**

Na rok 2023

Wrocław, lipiec 2022

Spis treści

1.	WSTĘP	3
2.	INFORMACJA O ZARZĄDCY	3
3.	INFRASTRUKTURA W ZARZĄDZIE DSDiK	4
4.	OTOCZENIE REGULACYJNE	5
4.1.	Przepisy prawa.....	5
4.2.	Dokumenty strategiczne.....	6
5.	CELE, WSKAŹNIKI, I DZIAŁANIA DLA ICH OSIĄGNIĘCIA	8
5.1.	Techniczne.....	8
5.2.	Handlowe.....	12
5.3.	Związane z zarządzaniem finansowym, w tym sposób osiągnięcia równowagi finansowej	13
5.3.1.	Finansowanie działalności operacyjnej	13
5.3.2.	Finansowanie działalności inwestycyjnej	15
6.	PROGRAM INWESTYCYJNY	15

1. WSTĘP

Plan Biznesowy Województwa Dolnośląskiego - Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu został sporządzony zgodnie z art. 38f ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (Dz.U. 2021 poz. 1984 z późn. zmianami).

Plan Biznesowy określa sposób osiągnięcia przez zarządcę przyjętych celów technicznych, handlowych i związanych z zarządzaniem finansowym, w tym sposób osiągnięcia równowagi finansowej oraz plany inwestycyjne zarządcy.

Zarządca poprzez udostępnienie projektu Planu Biznesowego na swojej stronie internetowej zapewnia, aby współpracujący z nim aplikanci oraz potencjalni aplikanci mieli dostęp do odpowiednich informacji oraz mieli możliwość wyrażenia swoich poglądów dotyczących treści planu biznesowego w odniesieniu do warunków dostępu do infrastruktury, korzystania z niej i jej charakteru, udostępniania i rozwoju infrastruktury.

2. INFORMACJA O ZARZĄDCY

Zarządcą sporządzającym niniejszy plan biznesowy jest Województwo Dolnośląskie – Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu, ul. Krakowska 28 (NIP: 8992803047, REGON: 93193644).

Województwo Dolnośląskie - Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu wykonuje zadania Zarządu Województwa Dolnośląskiego w zakresie praw i obowiązków należących do zarządcy infrastruktury kolejowej określonych w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. 2021 poz. 1984 z późn. zmianami).

Województwo Dolnośląskie - Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu (dalej DSDiK) jest samorządową jednostką organizacyjną będącą zarządcą infrastruktury kolejowej jak i zarządem dróg, finansowaną przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego. Nie posiada osobowości prawnej i działa na zasadach określonych dla jednostek budżetowych.

DSDiK wykonuje z upoważnienia Zarządu Województwa Dolnośląskiego zadania zarządcy infrastruktury kolejowej na terenie województwa dolnośląskiego w zakresie:

- 1) budowy i utrzymania infrastruktury kolejowej,
- 2) prowadzenia ruchu pociągów na liniach kolejowych,
- 3) utrzymywania infrastruktury kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego,
- 4) udostępniania tras pociągów dla przejazdu pociągów na liniach kolejowych i świadczeniu usług z tym związanych,
- 5) zarządzania nieruchomościami wchodzącymi w skład infrastruktury kolejowej.

DSDiK jest upoważniona do wykonywania wszelkich czynności związanych z gospodarowaniem zarządzanym majątkiem na podstawie odrębnie udzielonych pełnomocnictw Zarządu Województwa Dolnośląskiego.

DSDiK kieruje Dyrektorem powoływanym i odwoływanym przez Zarząd Województwa Dolnośląskiego, który jest również organem sprawującym nadzór nad DSDiK. Szczegółową organizację określa Regulamin Organizacyjny DSDiK zatwierdzony uchwałą nr 4487/VI/21 Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 2 listopada 2021 r.

DSDiK przy wykonywaniu zadań w zakresie budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony infrastruktury kolejowej i dróg wojewódzkich oraz zarządzania nimi finansowana jest z budżetu Samorządu Województwa Dolnośląskiego.

3. INFRASTRUKTURA W ZARZĄDZIE DSDiK

DSDiK zarządza obecnie około 250 km linii kolejowych.

Wśród całej sieci obecnie na trzech odcinkach prowadzony jest czynny ruch kolejowy, tj.:

- a) linii kolejowej nr 311 odcinek Szklarska Poręba Górna – Granica Państwa,
- b) linii kolejowej nr 326 odcinek Wrocław Zakrzów – Trzebnica,
- c) linii kolejowej nr 341 odcinek Bielawa Zachodnia – Dzierżoniów od km -0,530 do km 5,118.

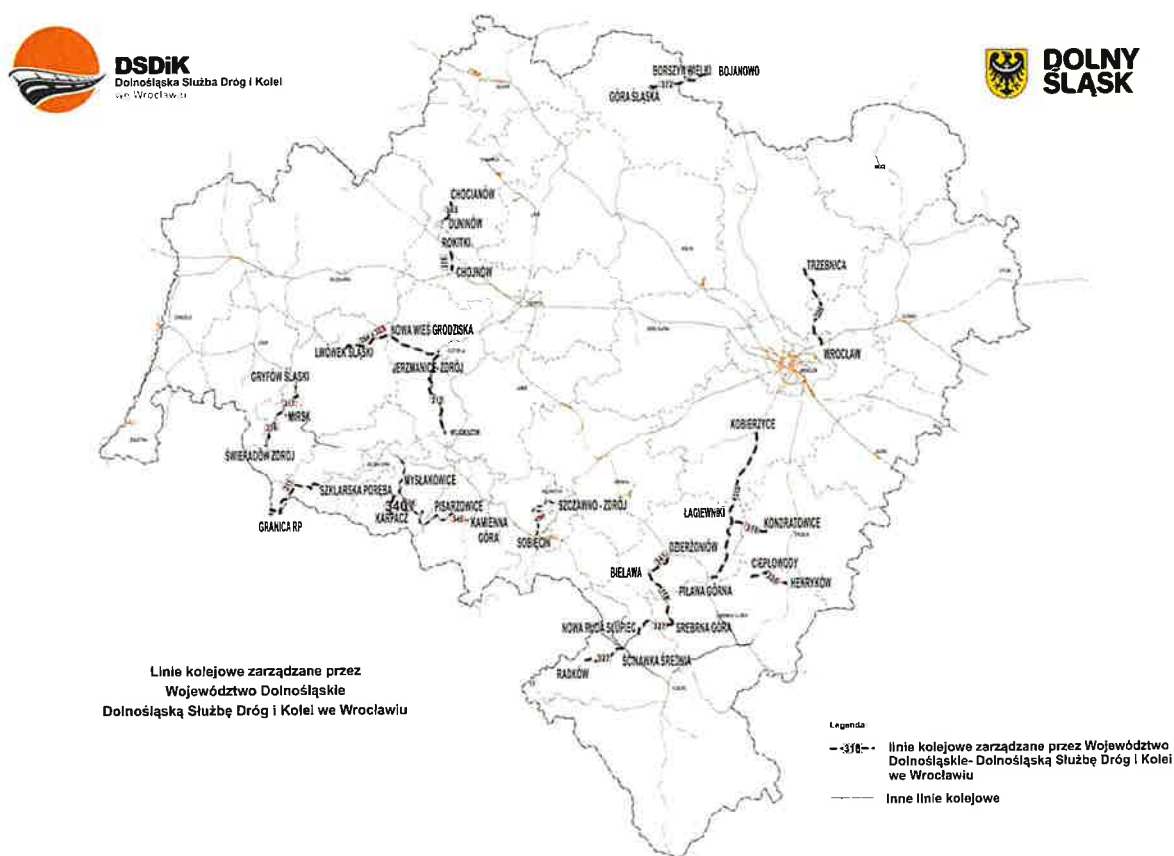
Ponadto aktualnie prowadzone są prace rewitalizacyjne w celu przywrócenia ruchu kolejowego na następujących odcinkach:

- a) linia kolejowa nr 303 odcinek Duninów – Chocianów od km 7,880 do km 10,970,
- b) linia kolejowa nr 308 odcinek Pisarzowice – Jelenia Góra od km 7,945 do km 37,818,
- c) linia kolejowa nr 310 odcinek Kobierzyce – Piława Górna od km 0,174 do km 38,645,
- d) linia kolejowa nr 316 odcinek Chojnów – Rokitki od km 21,832 do km 26,755,
- e) linia kolejowa nr 317 odcinek Gryfów Śląski - Mirsk od km 72,905 do km 80,850,
- f) linia kolejowa nr 336 odcinek Mirsk – Świeradów-Zdrój od km -0,182 do km 7,360.

Dodatkowo w zarządzie DSDiK znajdują się odcinki linii kolejowych, które aktualnie nie są rewitalizowane i na których aktualnie nie odbywa się ruch kolejowy, tj.:

- a) linia kolejowa nr 284 odcinek Jerzmanice Zdrój – Lwówek Śląski od km 24,444 do km 48,157,
- b) linia kolejowa nr 291 odcinek Szczawno Zdrój- Sobięcin od km 3,400 do km 17,140,
- c) linia kolejowa nr 312 odcinek Wojcieszów – Nowy Kościół od km 16,090 do km 33,430,
- d) linia kolejowa nr 318 odcinek Srebrna Góra – Bielawa Zachodnia od km 12,380 do km 28,295,
- e) linia kolejowa nr 319 odcinek Kondratowice – Łagiewniki od km 46,200 do km 51,139,
- f) linia kolejowa nr 320 odcinek Ciepłowody – Ciepłowody od km 9,982 do km 13,282,

- g) linia kolejowa nr 323 odcinek Nowa Wieś Grodziska – Nowa Wieś Grodziska od km 0,303 do km 2,065,
- h) linia kolejowa nr 327 odcinek Ścinawka Średnia – Radków od km 6,248 do km 14,255,
- i) linia kolejowa nr 327 odcinek Wolibórz – Nowa Ruda Słupiec od km -5,380 do km 0,000,
- j) linia kolejowa nr 335 odcinek Henryków – Ciepłowody od km -0,279 do km 10,080,
- k) linia kolejowa nr 340 odcinek Mysłakowice – Karpacz od km -0,247 do km 7,055,
- l) linia kolejowa nr 345 odcinek Kamienna Góra - Pisarzowice od km 1,780 do km 3,040,
- m) linia kolejowa nr 372 odcinek Bojanowo – Góra Śląska od km 0,600 do km 15,305.



4. OTOCZENIE REGULACYJNE

4.1. Przepisy prawa

DSDiK jako zarządca infrastruktury kolejowej działa na podstawie:

- ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tj. Dz.U. 2021 poz. 1984 z późn. zmianami),
- ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (tj. Dz.U. 2022 poz. 547 z późn. zm.),
- ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (tj. Dz.U. 2022 poz. 1079 z późn. zm.),
- uchwały Nr XVI/195/07 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 30 października 2007 r. w sprawie przekształcenia Dolnośląskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich we Wrocławiu w Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu i nadania jej statutu.

Szczegółowy zakres działania i zadania DSDiK wynikają z nadanego jednostce Statutu (Załącznik do uchwały nr XV/337/15 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 29 października 2015 r.)

W dniu 21.08.2019 została zawarta umowa, o której mowa w art. 38a ust. 5 Ustawy o transporcie kolejowym, tj. umowa między ministrem właściwym do spraw transportu i Województwem Dolnośląskim - Dolnośląską Służbą Dróg i Kolei we Wrocławiu, na okres obowiązywania programu wieloletniego w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 305, 1236, 1535 i 1773), tj. programu „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku”.

4.2. Dokumenty strategiczne

Strategia Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2030

Program inwestycyjny DSDiK jest spójny ze Strategią Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2030 i przyczyni się do realizacji jej celów. Jego realizacja przyczyni się do odwrócenia niekorzystnego trendu zmniejszania gęstości infrastruktury kolejowej. Gęstość sieci kolejowej w regionie w przeliczeniu na 100 km² spadła od 2010 do 2016 roku z 8,9 km/100 km² do 8,8 km/100 km²

Program przyczyni się do realizacji celu strategicznego nr 5. Wzmocnienie Przestrzennej Spójności Regionu, a w jego ramach priorytetu (celu operacyjnego) nr 5.1 Rozwój regionalnej sieci transportowej. W ramach tego priorytetu program wpisuje się w Przedsięwzięcia Strategiczne – Grupę Zadań Strategicznych nr 5.1.2 Modernizacja i rozbudowa linii kolejowych na terenie województwa, ze szczególnym uwzględnieniem rozwoju linii kolejowych łączących główne ośrodki regionu oraz przejmowania i uruchamiania nieczynnych linii obsługujących ośrodki miejskie, główne obszary turystyczne i obszary wydobywania surowców mineralnych.

Ponadto program przyczyni się do realizacji celu strategicznego nr 2. Poprawa Jakości i Dostępności Usług Publicznych, a w jego ramach priorytetu (celu operacyjnego) nr 2.3 Rozwój

i doskonalenie usług publicznych. W ramach tego priorytetu projekt wpisuje się w Przedsięwzięcia Strategiczne – Grupę Zadań Strategicznych nr 2.3.6 Podejmowanie działań służących poprawie jakości usług publicznego transportu zbiorowego.

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Dla Województwa Dolnośląskiego.

Realizacja programu inwestycyjnego DSDiK jest zgodna z Planem Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Dla Województwa Dolnośląskiego, ponieważ realizuje założone w nim utrzymanie priorytetu dla transportu kolejowego, który stanowić ma szkielet transportu zbiorowego w regionie.

Program wpisuje się w trzecią fazę rozwoju transportu publicznego w województwie, która zakłada nie tylko utrzymanie sieci połączeń, ale jej dalszy rozwój o nowe połączenia kolejowe i autobusowe, ale przede wszystkim zastępowanie, tam gdzie jest to możliwe ze względów infrastrukturalnych, połączeń autobusowych bardziej wydajnym transportem kolejowym.

Plan inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim

Realizacja programu inwestycyjnego DSDiK jest zgodna z Planem inwestycji transportowych o znaczeniu regionalnym w województwie dolnośląskim realizowanych ze środków EFRR 2014-2020 stanowi integralny element Regionalnej Polityki Transportowej dla województwa dolnośląskiego i wypełnia warunek ex ante dla działań w zakresie rozwoju transportu o znaczeniu regionalnym dążąc do uzyskania efektu synergii, definiując multimodalną sieć transportową w ścisłym powiązaniu z kierunkami rozwoju społeczno-gospodarczego w przestrzeni regionu.

5. CELE, WSKAŹNIKI, I DZIAŁANIA DLA ICH OSIĄGNIĘCIA

5.1. Techniczne

Cel:

Efektywne zarządzanie infrastrukturą kolejową poprzez poprawę i zapewnienie trwałości jej parametrów

Wskaźnik:

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

Wartość oczekiwana: 100 %

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.

- Wskaźnik wyrażony jako udział długości eksploatowanych linii kolejowych spełniających standardy do ogólnej długości eksploatowanych linii kolejowych.
- Wartość wskaźnika wyznaczana jest w oparciu o długość torów głównych zasadniczych i szlakowych.
- Jednostką miary wskaźnika jest procent (%).
- Źródła danych: Syntetyczna ocena stanu technicznego linii kolejowych (nawierzchni kolejowej) na podstawie badań diagnostycznych, pomiarów i oględzin.

Zadanie realizowane przez:

- określenie obszaru utrzymania, remontów i rewitalizacji oraz wyposażania w urządzenia srk,
- zaplanowanie wszystkich prac w tym obszarze,
- przydział odpowiedzialności za poszczególne elementy i rozliczanie z wykonania zadań,
- synchronizację działań modernizacyjnych oraz remontowych i bieżącego utrzymania infrastruktury kolejowej,
- stosowanie bezpiecznych, optymalnych jakościowo oraz cenowo materiałów i wyrobów stosowanych w procesie utrzymania infrastruktury.

Narzędzia monitorowania realizacji celu to:

- badania defektoskopowe szyn na eksploatowanych liniach kolejowych,
- diagnostyka infrastruktury kolejowej,
- cotygodniowe obchody infrastruktury.

Standard utrzymania sieci kolejowej zarządzanej przez Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu: za wypełnienie standardu uważa się spełnienie następujących parametrów:

1. Maksymalna prędkość – 50 km/h dla linii nr 311 i 80 km/h dla linii 326 i 341.
2. Dopuszczalny nacisk osi na całej długości linii kolejowej nr 311 wynosi 196 kN/oś, dopuszczalny nacisk osi na całej długości linii kolejowych nr 326 i 341 wynosi 200kN/oś.
3. Skrajnia budowli – skrajnia typu SM-1.
4. Nawierzchnia z szyn typu S49.
5. Nawierzchnia klasyczna z podkładów drewnianych o rozstawie maksymalnie 60cm i podkładów betonowych o rozstawie 70 cm na podsypce tłuczniowej.
6. Minimalny rozstaw osi torów – 3500 mm.
7. Minimalna odległość urządzeń – 2200 mm od osi toru.
8. Nominalna wysokość peronu – 550 mm, w odległości min. 1650 mm od osi toru.
9. Minimalna długość peronów przystanków na linii – 100 metrów.
10. Długość drogi hamowania – 500 metrów.

Stan dobry – wymagana tylko konserwacja, niezbędne pojedyncze wymiany elementów nawierzchni, brak ograniczeń eksploatacyjnych.

Stan dostateczny – potrzeba wymian elementów nawierzchni do 30%, obniżenie prędkości rozkładowych lub wprowadzenie ograniczeń eksploatacyjnych.

Stan niezadowalający – konieczna kompleksowa wymiana nawierzchni, znaczne obniżenie prędkości rozkładowych oraz duża ilość ograniczeń eksploatacyjnych.

Cel:

utrzymanie Autoryzacji Bezpieczeństwa

Wskaźnik:

Posiadanie ważnej Autoryzacji Bezpieczeństwa przez cały rok 2023

Województwo Dolnośląskie Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu posiada autoryzację bezpieczeństwa nr PL2120200001 z 2 kwietnia 2020 r. - dokument potwierdzający spełnienie przez zarządcę wymagań niezbędnych do bezpiecznego projektowania, eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej.

Realizacja tego celu wiąże się z dostosowaniem sposobu zarządzania bezpieczeństwem do wymagań Rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2018/762 z dnia 8 marca 2018 r. ustanawiającego wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 i (UE) nr 1169/2010. Dokument ten wprowadza zmiany w obszarze monitorowania, zaangażowania najwyższego kierownictwa w działania na rzecz bezpieczeństwa, czynnika ludzkiego i proaktywnego podejścia do minimalizacji ryzyka zaistnienia zdarzeń niepożądanych wskutek zidentyfikowanych zagrożeń. Obecna

autoryzacja została udzielona w oparciu o wytyczne z uchylonego rozporządzenia 1169/2010, jednak wnioski o przedłużenie autoryzacji rozpatrywany będzie zgodnie z wytycznymi zawartymi w Rozporządzeniu 762/2018 i w tym czasie DSDiK musi spełniać wszystkie wymagania systemowe wynikające z tego dokumentu.

Cel:

zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego

Wskaźnik:

Liczba wypadków kolejowych (wypadki, poważne wypadki) zaistniałych na sieci w zarządzie DSDiK, z winy DSDiK, przypadająca na 100 000 pockm pracy eksploatacyjnej

Wartość oczekiwana:

0 szt./100 000 pockm

Cel realizowany przede wszystkim poprzez wdrażanie zapisów Programu Poprawy Bezpieczeństwa – dokumentu opracowanego i zatwierdzonego do stosowania w DSDiK. Program Poprawy Bezpieczeństwa określa zadania związane z utrzymaniem linii kolejowych, rewitalizacją linii nieczynnych w celu przywrócenia na nich ruchu kolejowego oraz poprawą bezpieczeństwa w ramach posiadanych środków.

Dolnośląska Służba Dróg i Kolei wykazuje zdolność do zachowania i zwiększenia poziomu bezpieczeństwa poprzez:

- mierzenie wyników działań w zakresie bezpieczeństwa (monitorowanie, wewnętrzny audyt),
- określenie najlepszych i wykonalnych środków za pomocą dostępnych zasobów (planowanie bezpieczeństwa),
- stosowanie zaplanowanych środków (działanie),
- ocenę skuteczności środków (monitorowanie, wewnętrzny audyt, przekazywanie raportów dotyczących bezpieczeństwa),
- wyniki kontroli,
- wyniki audytów,
- analizę przyczyn zdarzeń kolejowych.

Stosuje się również procedury w celu ustalenia odpowiednich działań w zakresie bezpieczeństwa zgodnie z ramami prawnymi, rodzajem, zakresem i odpowiednim ryzykiem. Cele bezpieczeństwa ustalane są na początku każdego roku kalendarzowego.

System Zarządzania Bezpieczeństwem organizacji uwzględnia wszystkie zidentyfikowane zagrożenia ujęte w rejestrze zagrożeń, a w szczególności:

- 1) ryzyko powstałe wskutek bezpośredniej działalności, związane z:

- personelem,
 - utrzymaniem urządzeń sterowania ruchem kolejowym, łączności, nawierzchni infrastruktury kolejowej,
- 2) wspólne ryzyko, które jest wspólnym ryzykiem resztkowym powstającym wskutek podziału działań lub zadań między różnymi uczestnikami zajmującymi się prowadzeniem systemu kolejowego (np. przedsiębiorstwo kolejowe, zarządcę infrastruktury, wykonawców).

Podsumowanie oczekiwanego poziomu wskaźników realizacji celów technicznych:

Lp.	Wskaźnik	Plan na rok 2023
1.	Udział długości eksploatowanych linii kolejowych spełniających standardy do ogólnej długości eksploatowanych linii kolejowych	100 %
2.	Posiadanie ważnej Autoryzacji Bezpieczeństwa przez cały rok 2023	utrzymanie statusu
3.	Liczba wypadków kolejowych (wypadki, poważne wypadki) zaistniałych na sieci w zarządzie DSDiK, z winy DSDiK, przypadająca na 100 000 pockm pracy eksploatacyjnej [szt./100 000 pockm]	0/100 000 pckm

5.2. Handlowe

Cel:

Utrzymanie na stałym poziomie pracy eksploatacyjnej na udostępnianych drogach kolejowych

Wskaźnik:

Praca eksploatacyjna [pockm]

Wartość oczekiwana:

341 761,58 pockm

Narzędzia do zwiększenia pracy eksploatacyjnej na udostępnianych drogach kolejowych:

- utrzymanie na stałym poziomie czasu przejazdów pociągów,
- utrzymanie na stałym poziomie prędkości jazdy pociągów,
- utrzymanie na stałym poziomie przepustowości na liniach,
- połączenie ważnych ośrodków z rewitalizowanymi liniami,
- modernizację przystanków osobowych, w tym dostosowanie ich do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

Cel:

Poprawa poziomu punktualności pociągów

Wskaźnik:

Punktualność Kwalifikowana Pociągów [%]

Wartość oczekiwana:

90 %

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

Działania dla realizacji tego celu to w szczególności:

- ciągły nadzór nad systemami związanymi z bezpieczeństwem ruchu kolejowego,
- krótki czas potrzebny na powzięcie przez służby techniczne wiadomości o nieprawidłowościach,
- krótki czas reakcji służb technicznych na nieprawidłowości,
- bieżące monitorowanie opóźnień i ich przyczyn,
- bieżąca współpraca z przewoźnikami i sprawna komunikacja z nimi.

Cel:

Poprawa wskaźnika średniej prędkości kursowania pociągów (handlowej)

Wskaźnik:

Średnia prędkość kursowania pociągów [km/h]

Wartość oczekiwana:

≥ 31,00 km/h

Wskaźnik definiowany jest jako iloraz całkowitej długości tras pociągów i całkowitego czasu

jazdy pociągów od odjazdu z punktu początkowego do przyjazdu do punktu końcowego biegu pociągu na eksploatowanych liniach kolejowych, będących w zarządzie DSDiK.

Podsumowanie oczekiwanego poziomu wskaźników realizacji celów handlowych:

Lp.	Wskaźnik	Plan na rok 2023
1.	Praca eksploatacyjna na udostępnianych drogach kolejowych	341 761,58 pockm
2.	Punktualność kwalifikowana pociągów	90 %
3.	Średnia prędkość kursowania pociągów	≥ 31,00 km/h

5.3. Związane z zarządzaniem finansowym, w tym sposób osiągnięcia równowagi finansowej

Głównym celem związanym z zarządzaniem finansowym, jest osiągnięcie równowagi finansowej, tj. zbilansowaniem działalności operacyjnej i działalności inwestycyjnej. Oznacza to zbilansowanie przychodów z kosztami w taki sposób, aby realizować udostępnianie linii kolejowych i obiektów infrastruktury usługowej oraz utrzymać zarządzaną infrastrukturę w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy.

5.3.1. Finansowanie działalności operacyjnej

Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu realizuje swoje zadania w oparciu o roczny plan rzeczowo-finansowy będący integralną częścią budżetu Województwa Dolnośląskiego. Obecnie obowiązujący Plan Finansowo – Zadaniowy DSDiK realizowany z budżetu Województwa Dolnośląskiego realizowany jest w oparciu o Uchwałę nr XLI/830/21 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego.

Finansowanie działalności operacyjnej oparte jest o założenie zrównoważenia wydatków ponoszonych przez DSDiK na infrastrukturę kolejową przychodami z tytułu:

- finansowania działalności zarządcy infrastruktury kolejowej z budżetu Województwa Dolnośląskiego,
- udostępniania infrastruktury kolejowej i obiektów infrastruktury usługowej,
- pozostałej działalności operacyjnej zarządcy infrastruktury (najmu i dzierżawy terenów i budynków kolejowych, odszkodowania od ubezpieczyciela za uszkodzenia przez kierowców elementów samoczynnej sygnalizacji przejazdowej na przejazdach kolejowo-drogowych, sprzedaży drewna i złomu, kar umownych),
- działalności finansowej zarządcy infrastruktury: wpływy z odsetek bankowych,
- dotacji z budżetu państwa/ Funduszu Kolejowego w ramach programu wieloletniego pn. „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku” zmienionego uchwałą Nr 1/2021 Rady Ministrów z dnia 5 stycznia 2021 r. na „WSPARCIE ZADAŃ ZARZĄDCÓW INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ, W TYM JEJ UTRZYMANIA I REMONTÓW, DO 2023 ROKU”, zmienionego uchwałą nr 157/2021 Rady Ministrów z dnia 26 listopada 2021 r. na „Rządowy Program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2023 roku”.

Planowane zbilansowanie działalności operacyjnej w roku 2023:

l.p.	wskaźnik bilansowy	kwota PLN
PRZYCHODY - plan na 2023		
1.	Przychody z działalności zarządcy infrastruktury kolejowej, w tym:	12 932 446,01
1.1	Środki publiczne	9 301 234,96
1.1.1	Środki z budżetu Województwa Dolnośląskiego	6 201 234,96
1.1.2	Dotacja z BP/FK w ramach programu wieloletniego	3 100 000,00
1.2	Przychody z działalności zarządcy infrastruktury kolejowej (podstawowa działalność operacyjna, pozostała działalność operacyjna, działalność finansowa)	3 631 211,05
1.2.1	Udostępniania infrastruktury i OIU:	1 391 844,17
	udostępnianie infrastruktury lk. 311, 326, 341	1 374 498,29
	OIU	17 345,88
1.2.2	Pozostałe	2 239 366,88
KOSZTY - plan na 2023		
2.	Koszty działalności zarządcy infrastruktury kolejowej, w tym:	12 932 446,01
2.1	Koszty administracyjne	381 583,74
2.2	Koszty prowadzenia ruchu kolejowego	475 780,57
2.3	Koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej	8 546 972,83
2.4	Amortyzacja	3 276 521,62
2.5	Koszty pozostałe	251 587,25
3.	Zysk (strata) netto	0,00

5.3.2. Finansowanie działalności inwestycyjnej

Działalność inwestycyjna DSDiK polega na realizacji projektów inwestycyjnych finansowanych ze środków budżetu Województwa Dolnośląskiego wspieranych środkami Unii Europejskiej w ramach EFRR, Regionalnego Programie Operacyjnym Województwa Dolnośląskiego 2014-2020 oraz przewidzianych do realizacji w ramach aktualnej perspektywy finansowej tj. Fundusze Europejskie dla Dolnego Śląska 2021-2027.

Zaplanowano również realizację inwestycji finansowanych z budżetu państwa, w tym z programu Polski Ład.

6. PROGRAM INWESTYCYJNY

Działalność inwestycyjna Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu, która wykonuje zadania Zarządu Województwa Dolnośląskiego w zakresie praw i obowiązków należących do zarządcy infrastruktury kolejowej ma na celu zagęszczanie sieci połączeń kolejowych poprzez reaktywację wyłączonych z ruchu linii. Podstawowym celem realizowanych przedsięwzięć inwestycyjnych na terenie województwa dolnośląskiego jest zapewnienie bezpośrednich relacji łączących główne ośrodki subregionalne z miastami oraz ważnymi obszarami turystycznymi, przyrodniczymi czy zabytkowymi, które w większości są pozbawione obsługi transportem kolejowym.

DSDiK realizuje projekty inwestycyjne, które zostały ujęte w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Dolnośląskiego 2014-2020 oraz projekty, które są przewidziane do finansowane w ramach aktualnej perspektywy finansowej tj. Fundusze Europejskie dla Dolnego Śląska 2021-2027:

1. Rewitalizacja linii kolejowej nr 317 i 336 na odcinku Gryfów Śląski – Mirsk – Świeradów - Etap I (Gryfów Śląski – Mirsk) – dokończenie inwestycji, środki przeznaczone na całość inwestycji to 32 mln zł.
2. Rewitalizacja linii kolejowej nr 317 i 336 na odcinku Gryfów Śląski – Mirsk – Świeradów – Etap II (Mirsk - Świeradów Zdrój) – dokończenie inwestycji, środki przeznaczone na inwestycję to 32 mln zł.
3. Rewitalizacja linii kolejowej nr 310 na odcinku Łagiewniki – Kobierzyce – etap II – kontynuacja prac, środki przewidziane na inwestycję to 60 mln zł.
4. Rewitalizacja linii kolejowej nr 345 i 308 na odcinku Mysłakowice – Kowary – Kamienna Góra.
5. Rewitalizacja linii kolejowej nr 372 na odcinku Bojanowo – Góra Śląska.

Ponadto będą prowadzone prace związane z :

- Rewitalizacją linii kolejowej nr 308 na odcinku Jelenia Góra – Mysłakowice – dokończenie inwestycji, środki przeznaczone na inwestycję to 25 mln zł (Polski Ład).

- Rewitalizacja linii kolejowej nr 310 Kobierzyce – Piława Górna na odcinku Łagiewniki Dzierżoniowskie – Piława Górna – Etap II, – kontynuacja prac (budżet państwa).


DYREKTOR
Leszek Loch