

RAPORT ROCZNY
ANNUAL REPORT

2
0
0
5



Metro Warszawskie Sp. z o.o.

ul. Wilczy Dół 5
02-798 Warszawa
www.metro.waw.pl



METRO WARSZAWSKIE Sp. z o.o.



RAPORT ROCZNY 2005

ANNUAL REPORT 2005





Warszawa 2006 r.

Szanowni Państwo,

Rok 2005 był dla Metra Warszawskiego przede wszystkim rokiem przygotowań do realizacji inwestycji, których budowa będzie realizowana w kilku kolejnych latach. Prace specjalistów metra skupione były głównie wokół pierwszej linii – budowie czterokilometrowego odcinka na terenie dzielnicy Bielany oraz dobudowaniu dwóch stacji w centrum miasta.

Pod względem przygotowań był to rzeczywiście rok wyjątkowy. Przygotowane zostały projekty budowlane, oraz komputerowe symulacje ewakuacji pasażerów w przypadku pożaru. Powstała również koncepcja programowo-przestrzenna stacji Plac Konstytucji i Muranów, które za kilka lat uzupełnią linię metra, a także koncepcja nowej Centralnej Dyspozytorni. Podjęta została także decyzja o zakupie 30 dodatkowych wagonów pośrednich do pociągów serii „81” oraz przeprowadzono przetarg na zakup 14 z nich. W ubiegłym roku zakończyliśmy gromadzenie wszelkich niezbędnych pozwoleń wymaganych w procesie inwestycyjnym budowy końcowego odcinka pierwszej linii metra. Dysponujemy prawem do gruntów, dokumentacją budowlaną, pozwoleniami na usunięcie drzew oraz pozwoleniami na budowę urządzeń kolejowych. W samym roku 2005 otrzymaliśmy aż 9 pozwoleń na budowę obiektów metra, co w porównaniu ze średnio jednym pozwoleniem uzyskiwanym w latach ubiegłych, wskazuje na ogrom pracy wykonanej przez pracowników Metra. Ogłosiliśmy i rozstrzygnęliśmy trzy przetargi na budowę, w których wybierani byli wykonawcy, w sumie, 4 stacji, 4 tunele szlakowych i węzła komunikacyjnego Młociny. Wartość tych kontraktów wynosi w sumie około 800 milionów złotych! Takie tempo przygotowań inwestycji nie było dotąd notowane w historii warszawskiego metra. Niestety pomimo tego, że przetargi zostały rozstrzygnięte już w zeszłym roku, budowa tych obiektów opóźniła się o około sześć miesięcy za sprawą przeciągających się procedur protestów i odwołań składanych przez firmy, których oferty okazały się słabsze. Metro, jako zamawiający nie miało żadnego wpływu na tempo procedur odwoławczych i nie było w stanie przewidzieć dat zakończenia poszczególnych postępowań. Ostatecznie wszystkie spawy rozpatrywane przez Sąd Arbitrażowy Urzędu Zamówień Publicznych i sąd powszechny potwierdziły prawidłowość wyboru zwycięzców przeprowadzonych przetargów.

W 2005 roku oddano do użytku nową stację - Plac Wilsona i rozpoczęto budowę kolejnej – Marymont. Dzięki wydłużeniu eksploatowanej linii, w 2005 roku zanotowaliśmy kolejny wzrost liczby pasażerów. W ciągu 12 miesięcy z naszych usług skorzystało około 93,4 milionów osób, czyli aż o 12,5 miliona więcej niż rok wcześniej.

Był to również rok, w którym nasza firma otrzymała Certyfikat Systemu Zarządzania Jakością ISO 9001, będący gwarancją jakości zarządzania spółką.

Ważnym wydarzeniem, o którym pragnę wspomnieć, była decyzja Zgromadzenia Wspólników, podjęta w grudniu 2005r., o podwyższeniu kapitału zakładowego Spółki o ponad 45 mln zł, poprzez wniesienie aportem środków trwałych, stanowiących wyposażenie linii metra na odcinku od stacji Kabaty do stacji Ratusz. W tej chwili Spółka jest, więc właścicielem nie tylko taboru metra, ale również systemów sterowania i bezpieczeństwa ruchu metra na wyżej wymienionym odcinku.

Jerzy Lejk
Dyrektor Generalny
Prezes Zarządu

Warsaw 2006

Ladies & Gentlemen,

The year 2005 was for the Metro Warszawskie (Warsaw Underground), first of all, a period of preparations for the investment projects, whose implementation will be performed in the following years. The works of underground engineers concentrated mainly on the first line – the construction of the 4-kilometer section within the Bielany district and the addition of two stations in the Downtown Warsaw.

Regarding the preparations, it was really a very special year. Construction projects were developed, together with computer simulations of passenger evacuation programmes in case of fire. A programme-spatial concept of the Plac Konstytucji Station and the Muranów Station was also developed; the stations will complement the underground line within the next few years. A concept of a new Central Dispatch Office was initiated. A decision was also made to purchase 30 additional intermediate cars for the „81” series trains and a tender was completed for the purchase of 14 of those cars. Last year we finished collecting all the necessary permissions required for the investment process of building the final section of the first underground line. We are now legally entitled to the grounds, we have construction documentation and we have obtained permits for the removal of trees and for the construction of railway facilities. Only during the year 2005 did we obtain as many as nine permits for the construction of underground facilities, which – when compared with one permission a year obtained on the average during previous years – demonstrates the gigantic work performed by the employees of the Underground. We announced and solved three tenders for construction projects, in the course of which contractors were selected, concerning in total 4 stations, 4 railway tunnels and one Młociny railway junction. The total value of these contracts amounts to approx. 800 million PLN! Such speed in the preparations for the investment has never been observed in the history of the Warsaw Underground. Unfortunately, despite the completed tenders, no construction works have been started on any object of the Bielany section in 2005. The six month delay has been so in result of the prolonging legal procedures in approaching various protests and appeals submitted by companies whose offers had been rejected as weaker options. The Underground, as the Ordering Party in tender, can neither influence in any way the speed of appealing procedures nor predict any deadlines for their solution. All the cases investigated by the Court of Arbitration of the Public Tenders Office and the law court, have confirmed the correctness of decisions in the selection of winners in performed tenders.

In 2005, a new station – the Plac Wilsona Station – was put to use and building of another one – the Marymont Station – was initiated. Another increase in the number of transported passengers was noted during the year 2005 as a result of the line extension. Approximately 93.4 million passengers used the underground during 12 months of 2005, i.e., 12.5 million more than during the previous year.

It was also a year, during which our Company was granted the ISO 9001 Quality Management System Certificate, as a guarantee of the quality of management procedures in the Company.

A significant, worth mentioning event was the decision of the Assembly of Partners, made in December 2005, about an increase of the Company's equity capital by more than 45 million PLN via contribution of new assets, namely the facilities of the Underground line on the section from the Kabaty Station to the Ratusz Station. At present, the Company owns not only the underground trains but all the control and safety systems, installed on that section as well.

Jerzy Lejk
CEO
President of the Board





1. Właściciel i przedmiot działalności

Wyłącznym właścicielem firmy Metro Warszawskie Sp. z o.o. jest miasto stołeczne Warszawa.

Podstawową działalność spółki stanowią:

- realizowanie przewozów pasażerskich na oddanym do eksploatacji odcinku linii metra,
- bieżące utrzymanie i eksploatacja środków przewozowych, urządzeń i obiektów metra,
- nadzór nad całością procesu inwestycyjnego przy rozbudowie metra jako inwestor zastępczy na zlecenie miasta stołecznego Warszawy,
- wykonywanie prac przygotowawczych do budowy kolejnych linii metra.

Działalność przewozową spółka wykonuje na podstawie umowy podpisanej z Zarządem Transportu Miejskiego (ZTM). Działalność inwestycyjną Metro Warszawskie realizuje w imieniu i na rzecz miasta stołecznego Warszawy reprezentowanego na podstawie umowy o Inwestorstwo Zastępcze z 23 stycznia 2003 r., poprzez nadzór nad całością procesu inwestycyjnego, począwszy od etapu przygotowania inwestycji, przez organizację i realizację procesu inwestycyjnego, aż po rozliczenie zadań.

1. The owner and subject of activity

The Capital City of Warsaw is the exclusive owner of the Metro Warszawskie Ltd.

The main scope of the Company's activity includes:

- providing passenger transport on the put to use section of the underground line,
- current maintenance and operation of transport units and underground facilities and objects,
- supervision of the investment process of the underground project development, with duties of Deputy Investor, entrusted by the Capital City of Warsaw,
- execution of preparatory tasks for the construction of subsequent underground lines.

The passenger transport service is provided on the basis of an agreement concluded with the Warsaw Transport Authority (WTA). The investment activity is performed by the Warsaw Underground on behalf of the Capital City of Warsaw, represented by Agreement about Deputy Investor of the 23rd January 2003, comprising the supervision over the entire investment process, beginning from the stage of investment project preparation, via the investment process organization and implementation, to the final settlement of performed tasks.





2. Władze Metra Warszawskiego Sp. z o.o.

Metro Warszawskie Sp. z o.o. zarządzane jest przez Zarząd w następującym składzie:

stan na 1 czerwca 2006 r.:

ZARZĄD METRA WARSZAWSKIEGO

Prezes Zarządu, Jerzy Lejk, Dyrektor Generalny

Członek Zarządu, Dorota Popińska, Dyrektor ds. Finansowych i Handlowych

Członek Zarządu, Ewa Węglowska, Dyrektor ds. Inwestycyjno-Eksploatacyjnych

Członek Zarządu, Piotr Nogaj, Dyrektor ds. Logistyki

stan na 31 grudnia 2005 r.:

ZARZĄD METRA WARSZAWSKIEGO

Dorota Popińska – Członek Zarządu, Dyrektor ds. Administracyjno - Finansowych

Jerzy Lejk – Członek Zarządu, Dyrektor ds. Inwestycji i Eksploatacji

Organem sprawującym nadzór nad działalnością spółki jest Rada Nadzorcza w składzie:

stan na 1 czerwca 2006 r.:

RADA NADZORCZA METRA WARSZAWSKIEGO

Piotr Galas – Przewodniczący Rady Nadzorczej

Krzysztof Kurowski – Członek Rady Nadzorczej

Rafał Narkiewicz - Jodko – Członek Rady Nadzorczej

Zbigniew Górski – Członek Rady Nadzorczej

Magdalena Brzezińska – Członek Rady Nadzorczej

Krzysztof Kulik – Członek Rady Nadzorczej

stan na 31 grudnia 2005 r.:

RADA NADZORCZA METRA WARSZAWSKIEGO

Piotr Galas – Przewodniczący Rady Nadzorczej

Dorota Szymanek – Członek Rady Nadzorczej

Krzysztof Kurowski – Członek Rady Nadzorczej

Rafał Narkiewicz - Jodko – Członek Rady Nadzorczej

Zbigniew Górski – Członek Rady Nadzorczej

2. Authorities of the Metro Warszawskie Ltd

The Metro Warszawskie Ltd is managed by the Board of Directors, including:

the status for the 1st June 2006:

THE METRO WARSZAWSKIE BOARD OF DIRECTORS

President of the Board, Jerzy Lejk, CEO

Member of the Board, Dorota Popińska, Financial & Trade Director

Member of the Board, Ewa Węglowska, Investment & Maintenance Director

Member of the Board, Piotr Nogaj, Logistics Director

the status for the 31st December 2005:

THE METRO WARSZAWSKIE BOARD OF DIRECTORS

Dorota Popińska – Member of the Board, Administration & Financial Director

Jerzy Lejk – Member of the Board, Investment & Maintenance Director

The supervisory organ for the company's activity is the Board of Supervisors, including:

the status for the 1st June 2006:

THE METRO WARSZAWSKIE BOARD OF SUPERVISORS

Piotr Galas – Chairman of the Board of Supervisors

Krzysztof Kurowski – Member of the Board of Supervisors

Rafał Narkiewicz-Jodko – Member of the Board of Supervisors

Zbigniew Górski – Member of the Board of Supervisors

Magdalena Brzezińska – Member of the Board of Supervisors

Krzysztof Kulik – Member of the Board of Supervisors

the status for the 31st December 2005:

THE METRO WARSZAWSKIE BOARD OF SUPERVISORS

Piotr Galas – Chairman of the Board of Supervisors

Dorota Szymanek – Member of the Board of Supervisors

Krzysztof Kurowski – Member of the Board of Supervisors

Rafał Narkiewicz-Jodko – Member of the Board of Supervisors

Zbigniew Górski – Member of the Board of Supervisors



3. Działalność inwestycyjna

3.1 Dokończenie I linii metra

W roku 2005 została włączona do eksploatacji 16 stacja I linii – Plac Wilsona oraz rozpoczęta została budowa stacji Marymont, której oddanie do ruchu planowane jest na grudzień 2006 roku.

Do zakończenia linii na odcinku północnym pozostaje, oprócz stacji Marymont, budowa czterech stacji odcinka bielańskiego wraz z tunelami szlakowymi oraz węzła komunikacyjnego na Młocinach. Budowa tych obiektów będzie realizowana w latach 2006-2008.

Na początku 2006 roku władze Warszawy podjęły decyzję o uzupełnieniu linii o dwie stacje, które były w pierwotnych planach, a których budowę zaniechano. W 2006 roku zamierzamy przygotować przetarg na wykonawcę tych obiektów w systemie „projektuj i buduj”. Stacje Plac Konstytucji i Muranów mogłyby uzupełnić linię w 2009 roku.

3.1.1 Stacja Marymont

Stacja Marymont powstanie 860 metrów za stacją Plac Wilsona - obok Hali Marymonckiej przy skrzyżowaniu ulic Słowackiego i Popieluszki. Odcinek łączący obie stacje pociąg pokona w ciągu półtorej minuty. Według wstępnych szacunków korzystać z niej będzie codziennie ponad 25 tysięcy pasażerów.

20 stycznia 2005 r. uprawomocniło się pozwolenie na budowę stacji wydane przez Wydział Rozwoju Regionalnego Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego. Dodatkowo, przed otrzymaniem pozwolenia, przygotowana została komputerowa symulacja zadymiania stacji i ewakuacji pasażerów w przypadku pożaru, zrealizowana przez Instytut Techniki Budowlanej.

W piątek 8 kwietnia generalny wykonawca stacji metra Marymont, firma Warbud, przejął od Metra Warszawskiego plac budowy przy Hali Marymonckiej. W sobotę, 9 kwietnia, rozpoczęły się pierwsze prace przy organizacji placu budowy oraz przekładaniu instalacji ziemnych. Do końca 2005 roku, zgodnie z harmonogramem, zrealizowano część prac budowlanych obejmujących prace ziemne, wykonanie konstrukcji korpusu stacji, konstrukcji płyty dennej, stropów, ścian i słupów.

3.1.2 Bielański odcinek metra

Bielański odcinek linii metra w Warszawie, mierzący 3,9 km; usytuowany jest na terenie dzielnicy Bielany, znajdującej się w północno-zachodniej części Warszawy. W skład tego odcinka wchodzi cztery tunele szlakowe i cztery stacje (Słodowiec, Stare Bielany, Wawrzyszew i Młociny) oraz węzeł komunikacyjny Młociny. Budowa obiektów odcinka bielańskiego jest realizowana jako jedna inwestycja podzielona na trzy kontrakty budowlane. Każdy z nich realizowany jest przez osobnego generalnego wykonawcę. Pierwszy kontrakt obejmuje tunel szlakowy oznaczony symbolem B20 prowadzący od stacji Marymont (oznaczonej symbolem A19) do stacji A20 Słodowiec wraz ze stacją Słodowiec. Drugi kontrakt zakłada budowę stacji A21 Stare Bielany i A22 Wawrzyszew wraz z prowadzącymi do nich tunelami szlakowymi B21 i B22. Trzeci z nich obejmuje tunel B23 prowadzący do stacji A23 Młociny i samą stację wraz z multimodalnym węzłem komunikacyjnym.

3. Investment activity

3.1 Completion of the first underground line

In 2005, the 16th station of the first line was put to use – the Plac Wilsona Station – and construction of the Marymont Station was initiated, the opening of the station being planned for December 2006.

The construction of four stations in the Bielany section, together with railway tunnels and the railway junction at Młociny, will complete the line in its northern section. Construction of these objects will be performed during the years 2006-2008.

At the beginning of the year 2006, the Municipal Authorities of the Capital City of Warsaw made a decision to add two more stations to the line, which had been considered in the original project but whose construction was then given up. In 2006, the tender for contractor of these objects (in the “design & build” system) should be prepared. The Plac Konstytucji Station and the Muranów Station would complement the line in 2009.

3.1.1 The Marymont Station

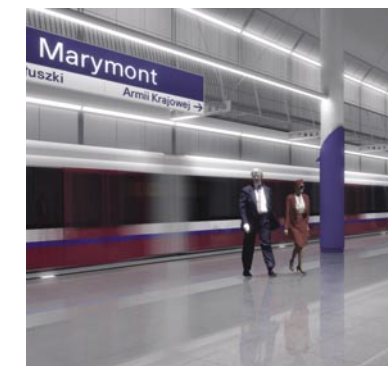
The Marymont Station will be built 860 m behind the Plac Wilsona Station – in the vicinity of the Marymont Market, at the intersection of Słowackiego and Popieluszki Streets. The train will make the distance between the two stations in 1.5 minutes. Following preliminary estimations, more than 25 thousand passengers will be using the line every day.

On the 20th January 2005 the approval for the underground station construction, issued by the Department of Regional Development of the Mazovian Province Governor’s Office, became effective. Additionally, prior to the approval, a computer simulation of smoke in the station and evacuation of passengers in case of fire was performed by the Building Research Institute.

On Friday, 8th April, the Warbud Company, the general contractor of the Marymont Station Project, took over the building site, located near the Marymont Market, from the Metro Warszawskie. On Saturday, 9th April, the first works were started, including organisation of the building site and relaying of underground installations. Till the end of 2005, following the schedule, some construction works were completed, including excavations, building of the station body, construction of the bottom plate, ceilings, walls and columns.

3.1.2 The Bielany section of the Warsaw underground

The Bielany section of the Warsaw underground, 3.9 km long, goes through the Bielany district, in the north-western part of Warsaw. The section includes four railway tunnels and four stations (Słodowiec, Stare Bielany, Wawrzyszew and Młociny) and the Młociny junction. Building of the Bielany section objects is performed as one investment project, divided into three construction contracts. Each contract is performed by a different general contractor. The first contract concerns the B20 railway tunnel, running from the Marymont Station (marked with A19) to the A20 Słodowiec station, together with building of the Słodowiec Station. The second contract covers the construction of the A21 Stare Bielany Station and the A22 Wawrzyszew Station, together with B21 and B22 railway tunnels, leading to them. The third contract concerns the B23 tunnel, leading to the A23 Młociny Station, together with the station and the multimodal junction.





Prace przygotowawcze

W 2005 roku zamknięto przygotowania do realizacji inwestycji budowy wszystkich obiektów odcinka bielańskiego. Metro Warszawskie uzyskało w ubiegłym roku aż dziewięć pozwoleń na budowę stacji i tuneli, przy średnio jednym uzyskiwanym w latach poprzednich. Dodatkowo, na początku roku, Instytut Techniki Budowlanej, na zlecenie Metra, przygotował komputerową symulację zadymiania stacji i ewakuacji pasażerów w przypadku pożaru.

Przygotowano i przeprowadzono również przetargi nieograniczone, w których wybrano wykonawców tych obiektów. Niestety, pomimo tego, że Metro Warszawskie rozstrzygnęło w ubiegłym roku przetargi oraz posiada wszystkie niezbędne dokumenty i pozwolenia potrzebne do rozpoczęcia prac, nie udało się w planowanym terminie podpisać umów z wykonawcami i rozpocząć budowy. Było to spowodowane licznymi protestami składanymi przez firmy, które przegrały przetargi. Sąd Arbitrażowy Urzędu Zamówień Publicznych nie podważył w żadnym ze swoich wyroków prawidłowości prowadzenia przetargów i ich rozstrzygnięć.



Realizacja budowy I linii metra – odcinek B20 – A23 – Węzeł Młociny (stan na 15.06.2006).

Zadania	Ogłoszenie przetargu nieograniczonego	Rozstrzygnięcie przetargu	Wybrany Wykonawca	Cena z podatkiem VAT	Data zawarcia umowy	Czas realizacji wg umowy
B20 – A20	22.06.05r.	13.09.05r.	Konsorcjum: PRG Metro / PeBeKa S.A.	241 901 534,12 zł.	5.04.06r.	17 m-cy od dnia zawarcia umowy
B21 – A22	20.07.05r.	29.11.05r.	Konsorcjum: Mostostal Warszawa S.A. / Acciona Infraestructuras	217 697 410,00 zł.	31.05.06r.	16 m-cy od dnia zawarcia umowy
B23 – A23 Węzeł Młociny	10.10.05r.	23.12.05r.	Konsorcjum: PeBeKa S.A./ PRG Metro	296 947 986,73 zł.	14.06.06r.	20 m-cy od dnia zawarcia umowy

Preparatory works

In 2005, all the preparatory works, leading to the investment project implementation, i.e., construction of all objects along the Bielany section, were completed. Metro Warszawskie obtained as many as nine permissions for the construction of stations and tunnels vs. one permission, obtained on the average during previous years. Additionally, at the beginning of that year, the Building Research Institute, by order from the Underground, prepared a computer simulation of smoke occurrence at the station and of evacuation of passengers in case of fire.

Unrestricted tenders were prepared and completed, in the course of which, contractors for building of these objects were selected. Unfortunately, despite the fact that Metro Warszawskie completed the tenders last year, having also got all necessary documents and permissions, required to start the works, it was not possible to sign contracts with the contractors to start the works. It was the result of numerous protests, submitted by companies which lost the tenders. In none of its sentences did The Arbitration Court of the Public Tenders Office question the correctness of the tenders' procedures and outcomes.



The construction status of the first line – B20 section – A23 – the Młociny junction (the status for 15.06.2006).

Tasks	Announcement of tender	Tender solution	Selected contractor	Price with VAT	Date of contract signature	Implementation time, acc. to contract
B20 – A20	22.06.05	13.09.05	Consortium: PRG Metro / PeBeKa	241 901 534.12 PLN	05.04.06	17 months from the date of contract signing
B21 – A22	20.07.05	29.11.05	Consortium: Mostostal Warszawa S.A. / Acciona Infraestructuras	217 697 410.00 PLN	31.05.06	16 months from the date of contract signing
B23 – A23 The Młociny Junction	10.10.05	23.12.05	Consortium: PeBeKa S.A./ PRG Metro	296 947 986.73 PLN	14.06.06	20 months from the date of contract signing





3.1.3 Stacje Plac Konstytucji i Muranów

Wybudowanie stacji metra Plac Konstytucji i Muranów radykalnie poprawi dostępność do komunikacji zbiorowej w centrum miasta. Ich uruchomienie nie pociągnie za sobą zmiany częstotliwości kursowania pociągów.

Stacja metra Pl. Konstytucji, zlokalizowana będzie na ulicy Marszałkowskiej, między ulicą Wilczą, a Placem Konstytucji. Stacja Muranów znajdować się będzie na ulicy Andersa pomiędzy ulicami Anielewicza, a Dubois. Ich uruchomienie pozwoli na objęcie obsługą komunikacyjną metra mieszkańców m.in. ulic Poznańskiej, Kruczej, Hożej, Wspólnej (w przypadku stacji Pl. Konstytucji) oraz m.in. ulic Nowolipki, Pawiej, Dzielnej, Zamenhoffa, Stawki, Bonifratskiej (stacja Muranów). Po wybudowaniu tych stacji osoba, znajdująca się pomiędzy stacjami metra w śródmieściu, będzie miała nie więcej niż 400 metrów do najbliższego wejścia jednej ze stacji. Według ekspertów z dziedziny komunikacji zbiorowej, taka odległość (poniżej 500 metrów) zapewnia, że osoba będzie skłonna skorzystać z metra kosztem alternatywnych środków transportu.

Prace przygotowawcze

W roku 2005 przygotowana została koncepcja programowo-przestrzenna dla stacji Plac Konstytucji i Muranów, która uzupełniła wniosek o Lokalizację Inwestycji Celu Publicznego.

3.1.3 The Plac Konstytucji and the Muranów Stations

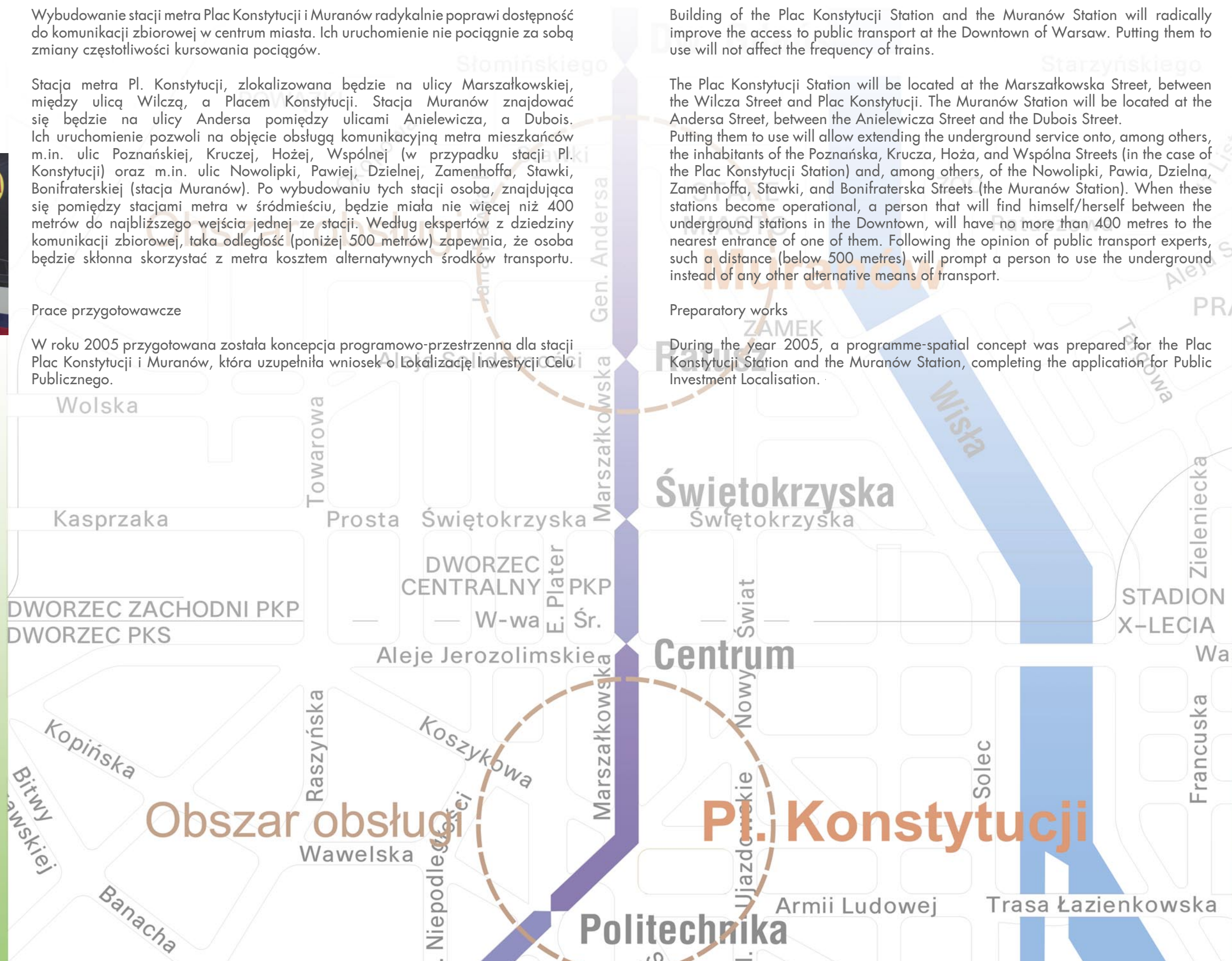
Building of the Plac Konstytucji Station and the Muranów Station will radically improve the access to public transport at the Downtown of Warsaw. Putting them to use will not affect the frequency of trains.

The Plac Konstytucji Station will be located at the Marszałkowska Street, between the Wilcza Street and Plac Konstytucji. The Muranów Station will be located at the Andersa Street, between the Anielewicza Street and the Dubois Street.

Putting them to use will allow extending the underground service onto, among others, the inhabitants of the Poznańska, Krucza, Hoża, and Wspólna Streets (in the case of the Plac Konstytucji Station) and, among others, of the Nowolipki, Pawia, Dzielna, Zamenhoffa, Stawki, and Bonifratska Streets (the Muranów Station). When these stations become operational, a person that will find himself/herself between the underground stations in the Downtown, will have no more than 400 metres to the nearest entrance of one of them. Following the opinion of public transport experts, such a distance (below 500 metres) will prompt a person to use the underground instead of any other alternative means of transport.

Preparatory works

During the year 2005, a programme-spatial concept was prepared for the Plac Konstytucji Station and the Muranów Station, completing the application for Public Investment Localisation.





4. Eksploatacja metra

Linia metra włączona do ruchu pasażerskiego

Metro w Warszawie to obecnie jedna linia mierząca 18,25 km długości (wraz z torami odstawkowymi), na którą składa się 16 stacji.

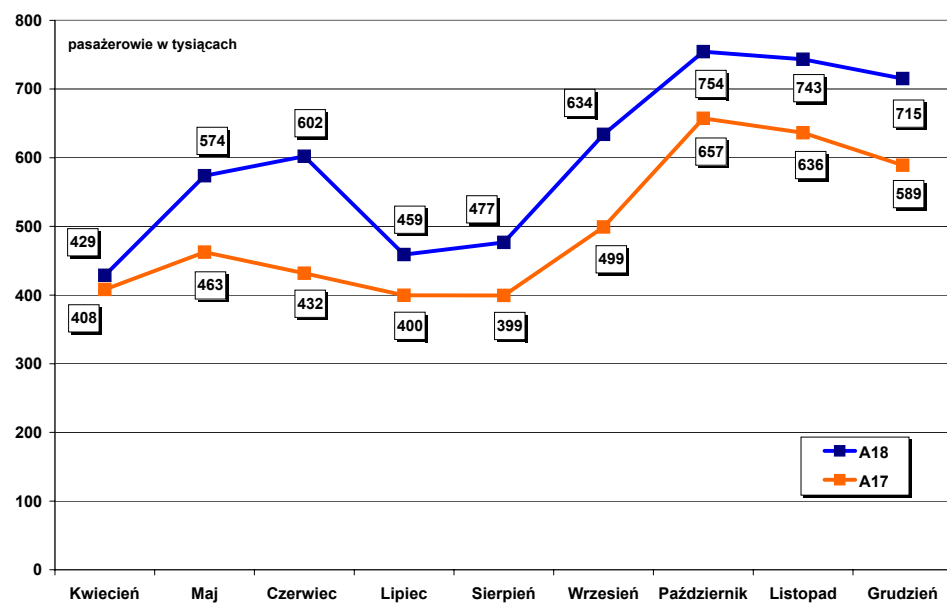
W kwietniu 2005 roku oddano do użytku stację Plac Wilsona. Stała się ona w szybkim czasie jedną z najintensywniej eksploatowanych stacji linii metra oraz uznana została za jedną z najbardziej charakterystycznych budowli Żoliborza.

O popularności stacji Plac Wilsona (A18) i jej znaczeniu dla komunikacji miejskiej w dzielnicy świadczy fakt znacznie wyższego wskaźnika osób z niej korzystających w porównaniu do liczby osób korzystających w podobnym okresie roku 2004 ze stacji Dworzec Gdański (A17). Porównaniu podlegają okresy, w których obie stacje były końcowymi stacjami eksploatowanej linii metra.

Liczba wejść na stację Dworzec Gdański w okresie 04-12.2004 r. i stację Plac Wilsona w okresie 04-12.2005 r. w tysiącach osób:

	Kwiecień	Maj	Czerwiec	Lipiec	Sierpień	Wrzesień	Październik	Listopad	Grudzień	Suma
A18	428,6	573,8	602	458,9	476,7	633,9	754,3	743,3	715,2	5 386,70
A17	408,2	462,5	431,7	399,6	399,3	499,1	657,4	636,2	589,1	4 483,14

Porównanie popularności stacji końcowych w 2004 roku (Dw. Gdański) i w 2005 roku (Pl. Wilsona):



4. Operation of the underground

The active underground line – included in passenger traffic

The Underground System in Warsaw currently consists of one line, 18.25 km long (with side-tracks) with 16 stations.

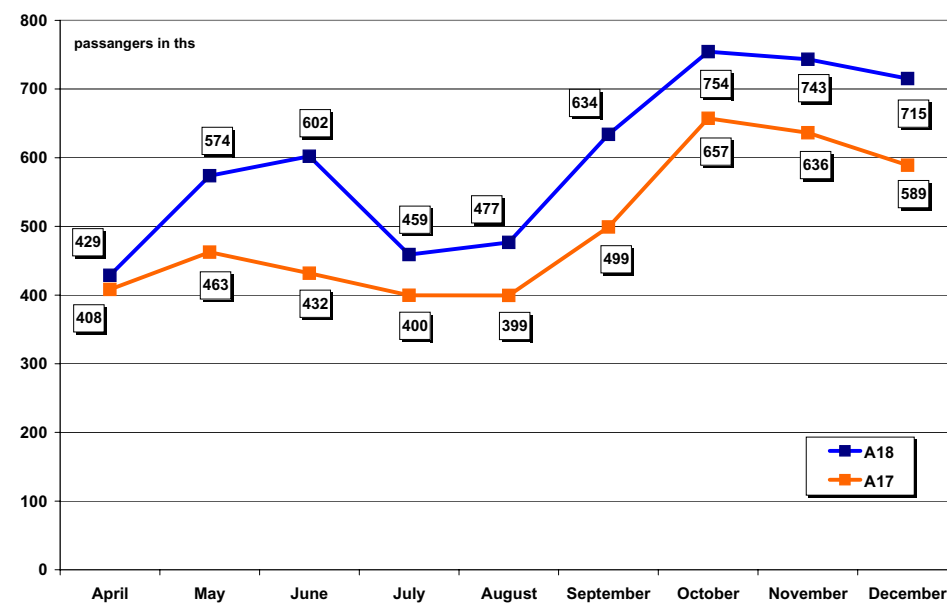
The Plac Wilsona Station was put to use in April 2005. It has soon become one of the most intensively used underground stations and regarded to be one of the most characteristic building structures at the Żoliborz district.

The best evidence for the popularity of the Plac Wilsona Station (A18) and its importance for city transport within the District is the much higher number of people using the Station, in comparison with the number of persons using the Dworzec Gdański Station (A17) during a similar period of time in 2004. The compared periods in question are those, when both stations were the terminal stations of the used underground line.

The number of people entering the Dworzec Gdański Station during the period of April-December 2004, and the numbers of persons, entering the Plac Wilsona Station during the period of April-December 2005, expressed in thousands:

	April	May	June	July	August	September	October	November	December	Total
A18	428.6	573.8	602	458.9	476.7	633.9	754.3	743.3	715.2	5 386.70
A17	408.2	462.5	431.7	399.6	399.3	499.1	657.4	636.2	589.1	4 483.14

Comparison of the Dworzec Gdański Station (2004) and the Plac Wilsona Station (2005), regarding their popularity as terminal stations:





Dane eksploatowanego odcinka metra:

- długość linii: 18,25 km,
- liczba stacji: 16,
- długość peronów: 120 m,
- liczba wind osobowych dla niepełnosprawnych: 47 szt.,
- zagłębienie peronu poniżej poziomu terenu: 8,3 - 12,2 m,
- średnia odległość pomiędzy stacjami: >1000 m,
- szerokość toru: 1435 mm,
- minimalny promień łuku toru: 300 m,
- maksymalne nachylenie: 3,1 %,
- typ nawierzchni torowej: bezpodsypkowa,
- system zasilania: trzecia szyna o napięciu 750 V prądu stałego,
- zabezpieczenie ruchu pociągów:
 - system zdalnego sterowania i kontroli dyspozytorskiej,
 - system automatycznego ograniczania prędkości z sygnalizacją kabinową,
- częstotliwość kursowania: 3-4 min. w godzinach szczytu,
- prędkość komunikacyjna: 36 km/h,
- czas przejazdu odcinka metra: 28 min.

4.1 Służba Ruchu

Służba Ruchu odpowiada za obsługę przewozów pasażerskich, organizację ruchu pociągów i nadzór nad pracą stacji metra.

Każdego dnia prowadzone są pomiary liczby pasażerów wchodzących na stację przy użyciu liczników przejść w bramkach Systemu Pobierania Opłat za Przejazdy. Wskazania liczników określiły liczbę wejść na stację na 88 970 280 osób w całym roku 2005. Rzeczywista liczba przewiezionych pasażerów jest większa szacunkowo o 5% (należy uzupełnić dane o osoby nieużywające bramek biletowych, – czyli pasażerów korzystających z wind lub przeskakujących przez bramki). Przyjmujemy, więc, że w roku 2005 Metro Warszawskie przewiozło szacunkowo około 93,4 miliona pasażerów.

Maksymalne dzienne liczby przewiezionych pasażerów w 2005 w porównaniu do roku 2004 wyniosły:

	liczba zarejestrowanych wejść na stację (w tys)	szacunkowa liczba pasażerów metra (w tys)
Dzień roboczy	378	397
Sobota	219	230
Niedziela	161	168

Natężenie ruchu w szczycie komunikacyjnym to około 34 tysięcy pasażerów na godzinę (przy 30 tysiącach w roku 2004).

Data of the operated underground section:

- the length of the line: 18.25 km,
- the number of stations: 16,
- platform length: 120 m,
- the number of passenger lifts for disabled persons: 47,
- the difference between the ground level and the platform level: 8.3 – 12.2 m,
- the average distance between stations: >1000 m,
- track width: 1435 mm,
- the minimal track arch radius: 300 m,
- maximal inclination: 3.1 %,
- type of track structure: non-ballasted,
- the electric supply system: the third rail with 750 V DC,
- train traffic safety system:
 - a remote control and dispatch control system,
 - an automatic speed limiting system with cabin signalling,
- the frequency of train runs: 3-4 min. in rush hours,
- schedule speed: 36 km/h,
- the time of travelling the entire underground section: 28 min.

4.1 Traffic Service

The Traffic Service is responsible for the transportation of passengers, the organisation of train runs and for supervision over the whole underground operation.

Every day the number of passengers entering particular stations is counted by means of gate counters, installed at the Fare Collection System gates. The indications of counters revealed 88,970,280 people, having entered the underground stations during the whole year 2005. The actual number of transported passengers is estimated to have been 5% higher (taking into account the people who did not use the ticket gates – i.e., those using the lifts or jumping over the gates). We may then estimate that the Metro Warszawskie transported approx. 93.4 million passengers in 2005.

The maximal daily numbers of transported passengers increased in 2005, in comparison to 2004:

	The number of recorded entrance events to the station (in thousands)	The estimated number of underground passengers (in thousands)
Working day	378	397
Saturday	219	230
Sunday	161	168

Traffic density during traffic peaks amounts to approx. 34 thousand passengers per hour (vs. 30 thousand passengers in 2004).



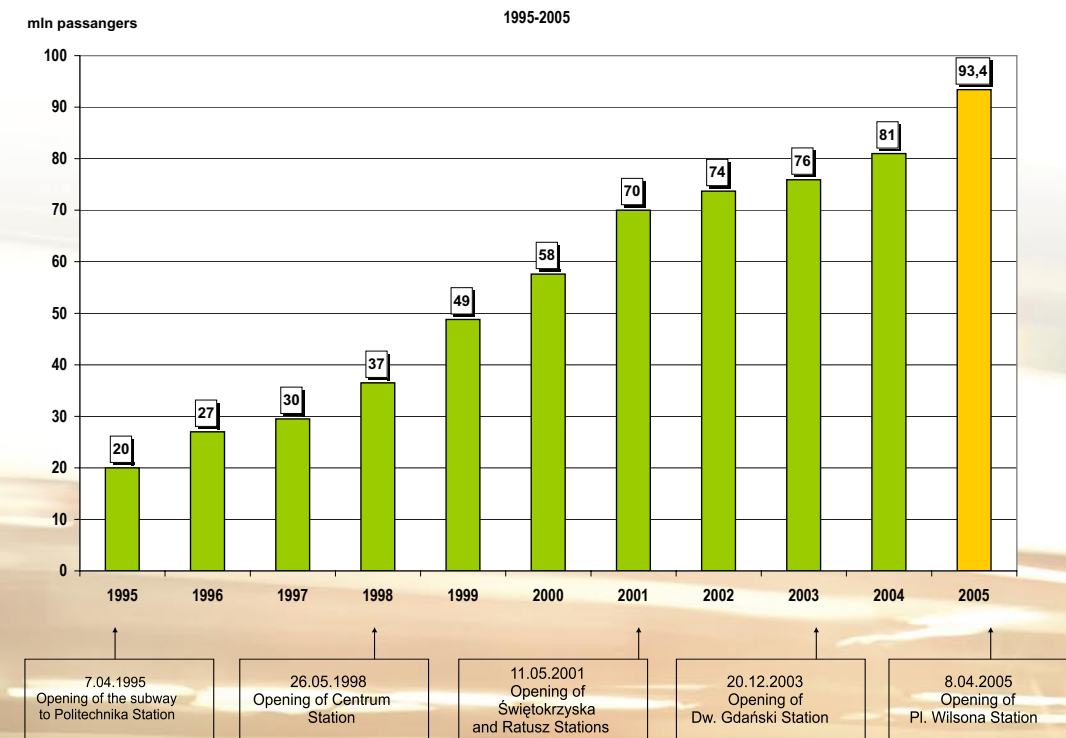
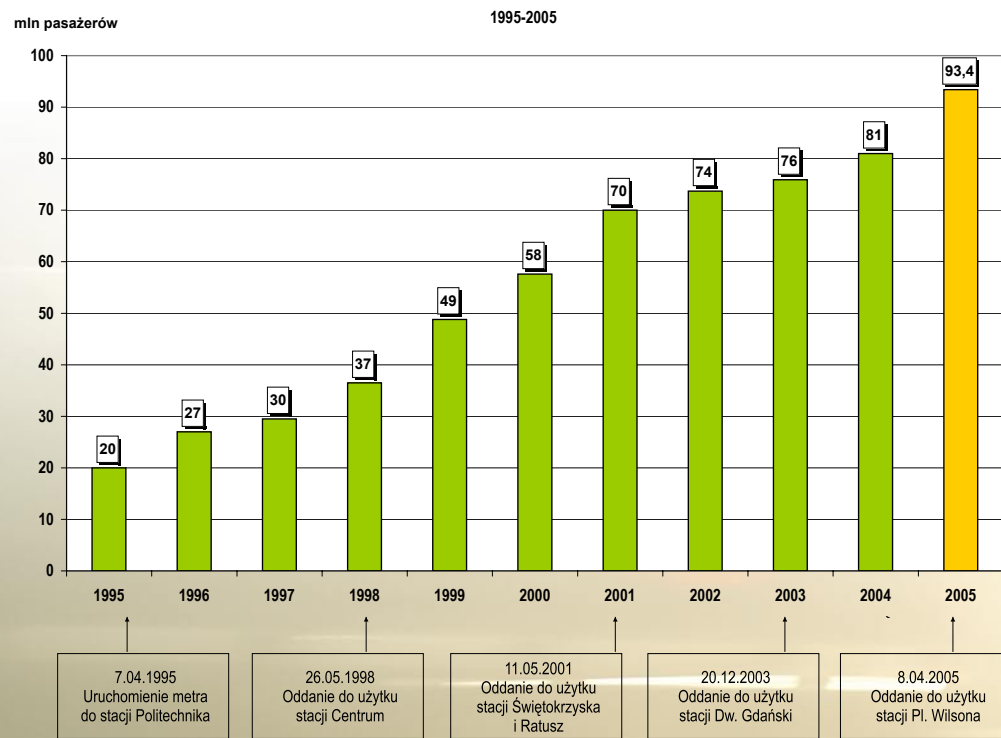


Zestawienie porównawcze liczby przewiezionych pasażerów w kolejnych latach (w milionach):

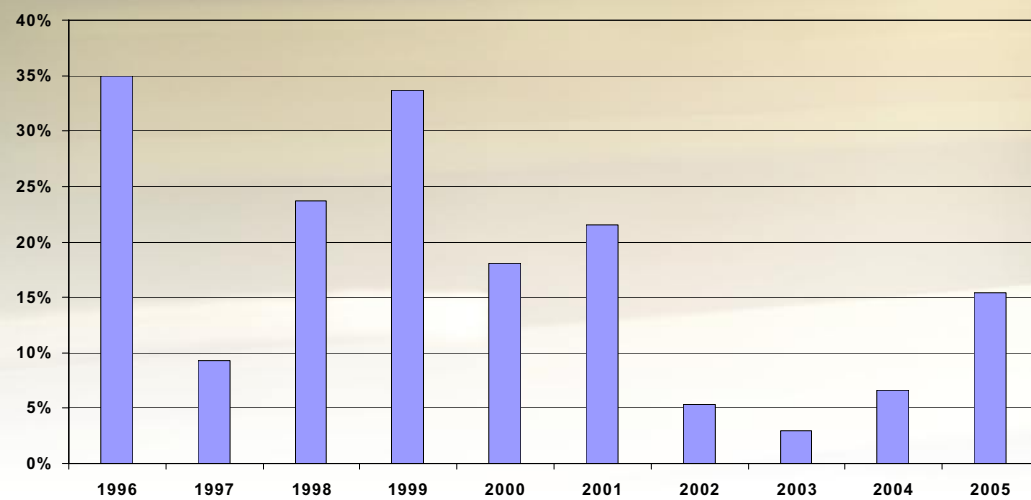
Rok	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Liczba pasażerów	20	27	30	37	49	58	70	74	76	80,9	93,4

Comparative presentation of passenger numbers transported during subsequent years (in millions):

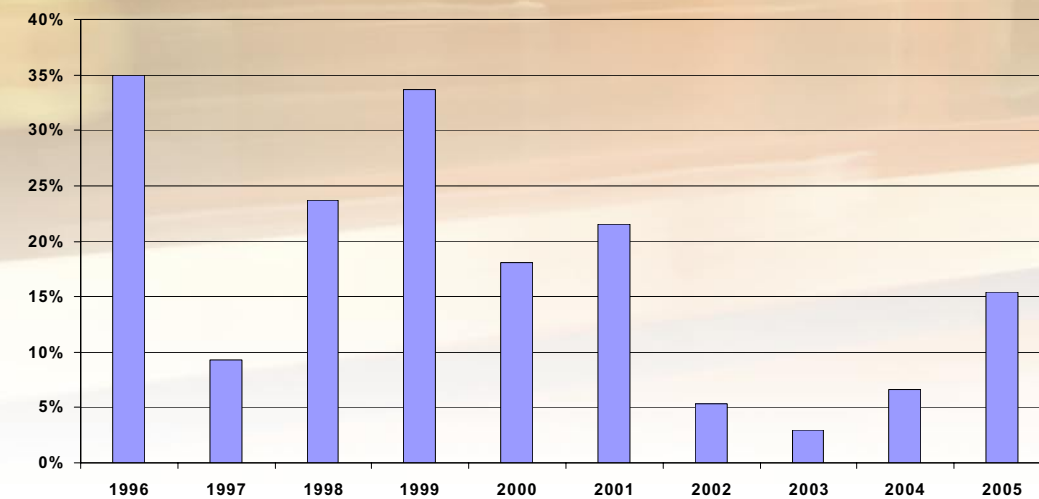
Year	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
The number of passengers	20	27	30	37	49	58	70	74	76	80.9	93.4



Dynamika wzrostu przewozów rocznych w metrze



Growth dynamics of the annual transportation rate in the underground





Liczba pasażerów na poszczególnych stacjach w 2005 roku w milionach osób w porównaniu do roku 2004

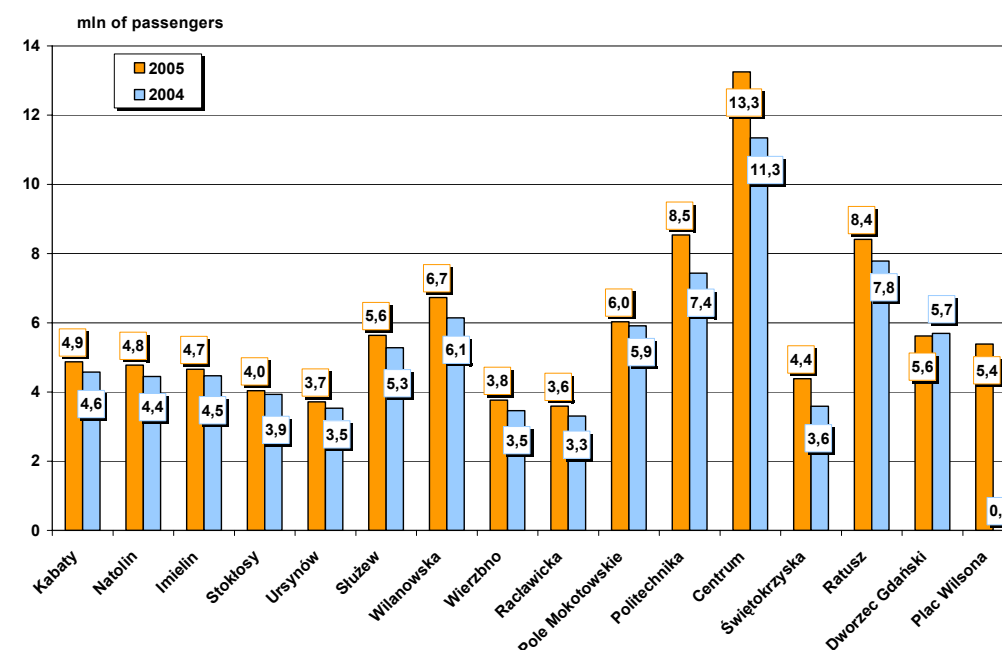
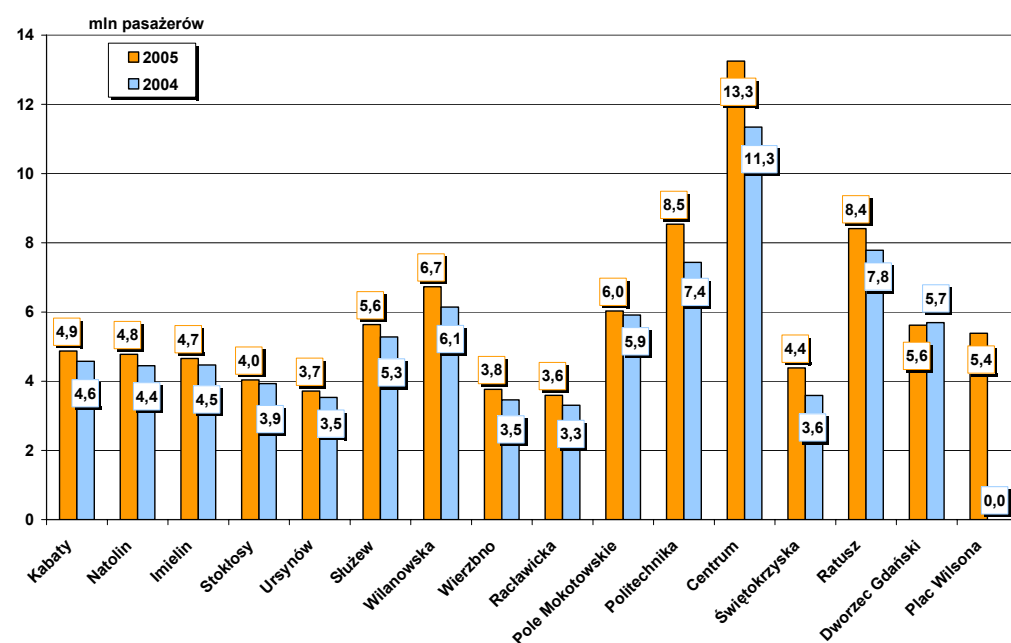
(Uwaga: Suma szacunkowa - do podanych wielkości dodano 5% uwzględniając osoby omijające bramki biletowe)

	Stacja	2005		2004	
		Suma	Suma szacunkowa	Suma	Suma szacunkowa
A1	Kabaty	4,64	4,87	4,36	4,58
A2	Natolin	4,55	4,78	4,24	4,45
A3	Imielin	4,43	4,66	4,26	4,47
A4	Stokłosy	3,85	4,04	3,75	3,93
A5	Ursynów	3,54	3,72	3,37	3,53
A6	Służew	5,37	5,64	5,03	5,28
A7	Wilanowska	6,41	6,73	5,85	6,14
A8	Wierzbno	3,59	3,77	3,30	3,46
A9	Raławicka	3,42	3,60	3,15	3,31
A10	Pole Mokotowskie	5,74	6,03	5,63	5,91
A11	Politechnika	8,13	8,54	7,08	7,44
A13	Centrum	12,62	13,25	10,80	11,34
A14	Świętokrzyska	4,17	4,38	3,42	3,59
A15	Ratusz	8,01	8,41	7,41	7,78
A17	Dworzec Gdański	5,35	5,62	5,42	5,69
A18	Plac Wilsona	5,13	5,39	0,00	0,00
	Suma	88,97	93,42	77,05	80,91

The number of passengers at particular stations in 2005 in millions of persons, compared to the year 2004

(Note: estimated total number - 5% was added to each presented value to take into account people avoiding the ticket gates)

	Station	2005		2004	
		Total	Approximate total	Total	Approximate total
A1	Kabaty	4,64	4,87	4,36	4,58
A2	Natolin	4,55	4,78	4,24	4,45
A3	Imielin	4,43	4,66	4,26	4,47
A4	Stokłosy	3,85	4,04	3,75	3,93
A5	Ursynów	3,54	3,72	3,37	3,53
A6	Służew	5,37	5,64	5,03	5,28
A7	Wilanowska	6,41	6,73	5,85	6,14
A8	Wierzbno	3,59	3,77	3,30	3,46
A9	Raławicka	3,42	3,60	3,15	3,31
A10	Pole Mokotowskie	5,74	6,03	5,63	5,91
A11	Politechnika	8,13	8,54	7,08	7,44
A13	Centrum	12,62	13,25	10,80	11,34
A14	Świętokrzyska	4,17	4,38	3,42	3,59
A15	Ratusz	8,01	8,41	7,41	7,78
A17	Dworzec Gdański	5,35	5,62	5,42	5,69
A18	Plac Wilsona	5,13	5,39	0,00	0,00
	Total	88,97	93,42	77,05	80,91



Porównanie liczby wydarzeń wpływających na ruch pociągów metra w latach 2002-2005:

PRZYCZYNA	LICZBA PRZYPADKÓW			
	2002	2003	2004	2005
Wypadek z człowiekiem	0	3	1	1
Awaria rozjazdu - zwrotnicy	4	1	3	1
Usterka pociągu	168	214	187	282
Awaria zasilania	2	1	2	1
Zalanie stacji - ulewa	1	1	0	0
Przyczyny techniczne	276	190	232	51
Inne	3	2	3	1
Ograniczenia prędkości	2	1	2	0
Wtargnięcie na torowisko	0	0	3	0
Podejrzanie podłożenia ładunku wybuchowego	1	1	4	7
SUMA	457	414	437	344

4.2 Służba Linii

Służba Linii odpowiada za obsługę, utrzymanie, naprawy i remonty wszystkich instalacji i urządzeń linii metra, torów i tuneli. Obsługa techniczna i utrzymanie linii metra, za które odpowiada Służba Linii obejmuje bieżącą kontrolę, konserwację i naprawy wszystkich systemów technicznych.

W 2005 roku najważniejszymi działaniami, jakie stały przed Służbą Linii było przejście do eksploatacji stacji pl. Wilsona oraz wykonanie badań wraz z określeniem programu działań zmierzających do ograniczenia emisji drgań w tunelu metra na odcinku szlakowym B18 (Dworzec Gdański – Plac Wilsona).

4.3 Służba Taboru

Podstawowym zadaniem Służby Taboru jest obsługa techniczna taboru pasażerskiego, pomocniczych środków transportu szynowego i drogowego, a także produkcja drobnych części zamiennych i oprzyrządowania. Cały proces obsługi taboru pasażerskiego odbywa się na terenie Stacji Techniczno Postojowej (STP) usytuowanej na południowym krańcu linii.

Wprowadzono do eksploatacji kolejne dwa pociągi typu „Metropolis” :
 pociąg Nr 17 (32) - 12.05.2005 r.
 pociąg Nr 18 (33) - 30.05.2005 r.

Łącznie Metro dysponuje taborem 168 wagonów, złożonych w 33 pociągach.

Struktura taboru metra w Warszawie przedstawiała się następująco:

A) Tabor serii „81”

1. rok prod. 1989 - 10 szt.
2. rok prod. 1994 - 32 szt.
3. rok prod. 1997 - 18 szt.

Razem: 60 szt. wagonów, skonfigurowanych w 15 pociągów 4-wagonowych

Comparison of the numbers of underground train traffic affecting events during the years 2002-2005:

CASE	NUMBER OF CASES			
	2002	2003	2004	2005
Incident with man	0	3	1	1
Turnout/points failure	4	1	3	1
Train failure	168	214	187	282
Power supply failure	2	1	2	1
Station flooding – heavy rain-fall	1	1	0	0
Technical causes	276	190	232	51
Other	3	2	3	1
Speed limits	2	1	2	0
Breaking onto tracks	0	0	3	0
Suspicion of explosive material installation	1	1	4	7
TOTAL	457	414	437	344

4.2 Line Service

The Line Service is responsible for the operation, maintenance, repairs, and overhauls of all installations and devices within the underground line, tracks and tunnels. The technical service and maintenance of the underground line, for which the Line Service is responsible, includes control, maintenance and repairs of all technical systems.

In 2005, the most important tasks for the Line Service included the take-over of the Plac Wilsona Station to normal operation and performing studies, together with definition of an action programme, to reduce vibration emissions in the underground tunnel in the B18 track section (Dworzec Gdański – Plac Wilsona).

4.3 Rolling-Stock Service

The main task of the Rolling-Stock Service is the technical maintenance of passenger trains, as well as of auxiliary track and road transportation means, together with production of small spare parts and instrumentation. The whole maintenance of the passenger trains takes place at the technical depot located at the southern line terminal.

Two more “Metropolis” type trains were put to operation in 2005:
 train No 17 (32) – 12th May 2005
 train No 18 (33) – 30th May 2005

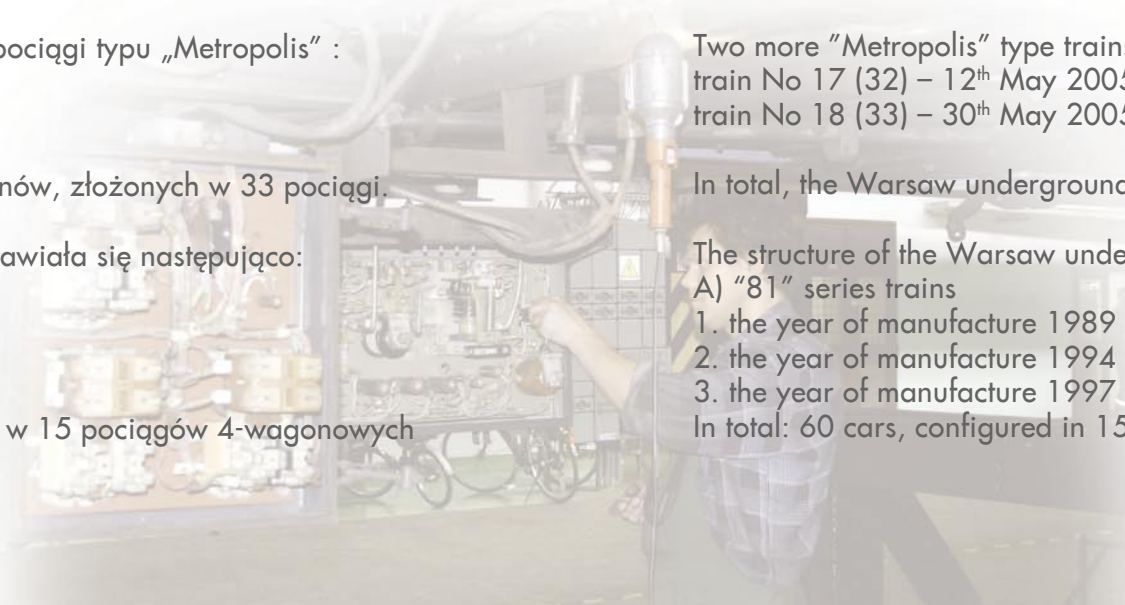
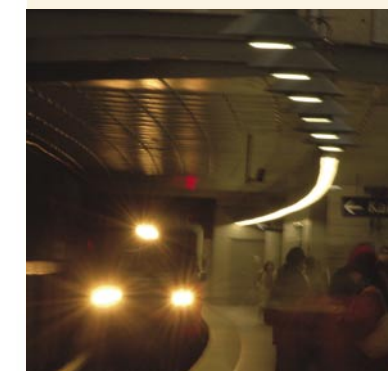
In total, the Warsaw underground rolling-stock consists of 168 cars in 33 trains.

The structure of the Warsaw underground rolling-stock is as follows:

A) “81” series trains

1. the year of manufacture 1989 - 10 cars
2. the year of manufacture 1994 - 32 cars
3. the year of manufacture 1997 - 18 cars

In total: 60 cars, configured in 15 4-car trains





B) Tabor typu „Metropolis”

1. rok prod. 2000 - 24 szt.
2. rok prod. 2001 - 24 szt.
3. rok prod. 2002 - 30 szt.
4. rok prod. 2004 - 18 szt.
5. rok prod. 2005 - 12 szt.

Razem: 108 szt. wagonów, skonfigurowanych w 18 pociągów 6-wagonowych

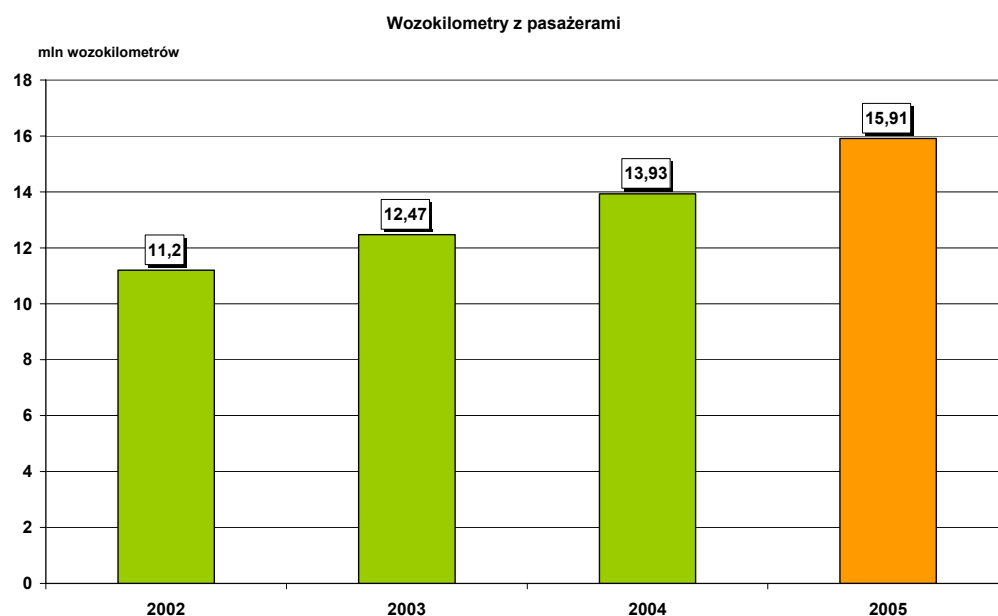
Koszt eksploatacji taboru

Na koszty eksploatacji taboru składają się m.in.: części zamienne do wagonów i maszyn, koszty materiałów, paliwa, narzędzi, koszty remontów, badań, ubezpieczenie taboru, płace wraz z narzutami, itp.

	2003	2004	2005
Wykonanie kosztów eksploatacji (mln zł)	15,43	18,82	24,04

Wozokilometry

Wozokilometr to jednostka rozliczeniowa służąca ocenie pracy przewozowej wykonanej przez metro (iloczyn liczby wagonów i przejechanych przez nie kilometrów).



łącznie 33 pociągi eksploatowane w warszawskim metrze przejechały w 2005 roku 3 093 778,40 km. A w sumie od otwarcia stołecznego metra w 1995 roku, wszystkie nasze pociągi pokonały dystans 21 915 791,90 km.

B) „Metropolis” trains

1. the year of manufacture 2000 - 24 cars
 2. the year of manufacture 2001 - 24 cars
 3. the year of manufacture 2002 - 30 cars
 4. the year of manufacture 2004 - 18 cars
 5. the year of manufacture 2005 - 12 cars
- In total: 108 cars, configured in 18 6-car trains

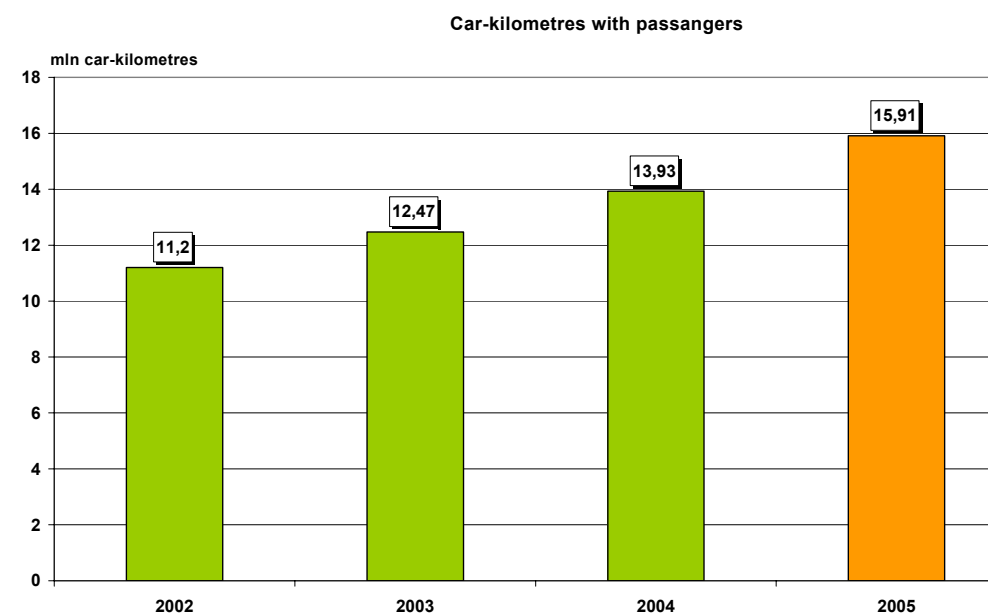
The costs of rolling-stock operation

The costs of rolling-stock operation include, among others: spare parts for cars and machines, costs of materials, fuel, repairs, inspections and insurance, salaries with surcharges, etc.

	2003	2004	2005
Incurring costs of operation (mln PLN)	15.43	18.82	24.04

Car-kilometres

A car-kilometre is a settlement unit, used for the assessment of transportation performed by the underground – a product of the number of cars times the made kilometers.



In total, the 33 trains used in the Warsaw underground made 3 093 778.40 km in 2005. Since the opening of the Warsaw underground in 1995, all our trains have made the distance of 21 915 791.90 km.

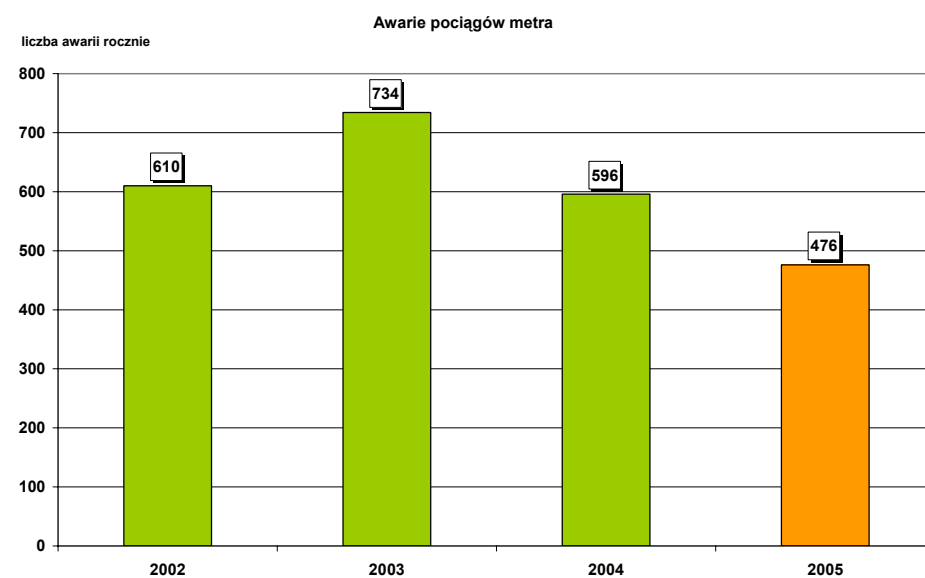




Awaryjność

Liczba awarii pociągów metra w roku 2005 w porównaniu do lat poprzednich przedstawia się następująco:

2002	2003	2004	2005
610	734	596	476



The failure rate

The number of underground train failures in 2005, in comparison to previous years, is as follows:

2002	2003	2004	2005
610	734	596	476



Analiza wskaźników zjazdów awaryjnych jest następująca :

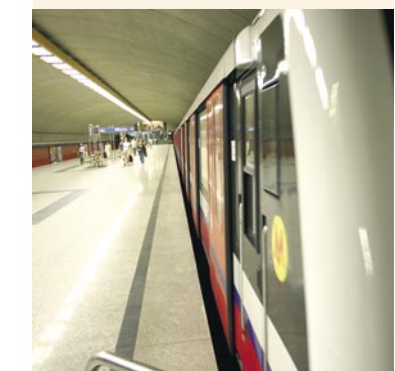
Rok	Wozokilometry w 10 tys. km	Wskaźnik zjazdów na 10 tys. wozokm
1998	615,28	1,16
1999	659,34	0,98
2000	720,28	1,12
2001	1 057,31	0,76
2002	1 126,70	0,54
2003	1 262,94	0,56
2004	1 400,82	0,42
2005	1 629,97	0,30

W 2005 roku nastąpił wzrost o 16,36% przejechanych wozokilometrów. Wskaźnik zjazdów na 10 000 wozokilometrów został zmniejszony o 28,57 %.

The analysis of failure returns to depots is as follows:

Year	Car-kilometers in 10 ths km	Failure returns rate per 10 ths car-kilometers
1998	615,28	1,16
1999	659,34	0,98
2000	720,28	1,12
2001	1 057,31	0,76
2002	1 126,70	0,54
2003	1 262,94	0,56
2004	1 400,82	0,42
2005	1 629,97	0,30

In 2005, a 16.36% growth in the car-kilometres made was observed. The failure returns' rate per 10 000 car-kilometres was decreased by 28.57%.





Przeglądy i Remonty

Kolejne wagony serii „81” osiągnęły w roku 2005 całkowity przebieg przekraczający 1 000 000 km, co spowodowało zakwalifikowanie ich do remontu wynikającego z zaleceń producenta.

W sierpniu 2005 r. zakończono naprawę główną trzech wagonów pociągu Nr 03 (przebieg 1 003 902 km). W lipcu, przetarg na wykonanie naprawy głównej kolejnych 39 wagonów serii „81” wygrała firma PESA, która zrealizuje zlecenie do połowy 2007 roku.

Pracownicy Służby Taboru wykonali w 2005 r. następującą liczbę przeglądów i remontów taboru metra:

- Tabor serii „81”:
PK (przeгляд kontrolny, codzienny) - 3 302 pociągi
PO (przeгляд okresowy, co 5-7 tys. km) - 129 pociągów
PD (przeгляд dodatkowy, co 25-35 tys. km) - 27 pociągów

R 1 (remont, co 50-70 tys. km) - 48 wagonów
R 2 (remont, co 220-260 tys. km) - 7 wagonów
R 3 (remont, co 450-510 tys. km) - 0 wagonów
G 1 (naprawa główna, co 910 -1130 tys.km) - 9 wagonów
G 2 (naprawa główna, co 2730-3030 tys.km) - 0 wagonów

Roczny przebieg składu serii „81” to około 80 -100 tysięcy kilometrów.

- Tabor typu „Metropolis”.
PK (przeгляд kontrolny, co 2 tygodnie) - 279 pociągów
PO (przeгляд okresowy, co 25 tys. km) - 52 pociągi
PD (przeгляд dodatkowy, co 100 tys. km) - 14 pociągów

R1 (remont, co 200 tys. km) - 0 pociągów
R2 (remont, co 400 tys. km) - 3 pociągi

Roczny przebieg składu typu „Metropolis” to około 100 - 120 tysięcy kilometrów.

Surveys and repairs

In 2005, other “81” series cars reached the total mileage exceeding 1 000 000 km, which qualified them for repair, per the manufacturer’s recommendations.

In August 2005, general overhaul was performed of three cars of the No 3 train (the mileage of 1 003 902 km). In July, the tender for major repair of other 39 cars of the “81” series was won by the PESA Company, which will have processed the order by the first half of 2007.

Workers of the Rolling-Stock Service performed the following number of overhauls and repairs of the underground trains during the year 2005:

- “81” series trains:
PK (control inspection, daily) – 3,302 trains
PO (periodical inspection, every 5-7 thousand km) - 129 trains
PD (additional inspection, every 25-35 thousand km) - 27 trains

R 1 (repair, every 50-70 thousand km) - 48 cars
R 2 (repair, every 220-260 thousand km) - 7 cars
R 3 (repair, every 450-510 thousand km) - 0 cars
G 1 (major repair, every 910 -1130 thousand km) - 9 cars
G 2 (major repair, every 2730-3030 thousand km) - 0 cars

The annual mileage of an “81” series train is approx. 80-100 thousand kilometers.

- “Metropolis” type trains.
PK (control inspection, every two weeks) - 279 trains
PO (periodical inspection, every 25 thousand km) - 52 trains
PD (additional inspection, every 100 thousand km) - 14 trains

R1 (repair, every 200 thousand km) - 0 trains
R2 (repair, every 400 thousand km) - 3 trains

The annual mileage of a “Metropolis” type train is approx. 100 - 120 thousand kilometers.





5. Bezpieczeństwo

5.1 Służba Ochrony Metra

Służba Ochrony Metra (SOM) odpowiada za zapewnienie bezpieczeństwa w warszawskim metrze. Wartownicy SOM są stale szkoleni do pełnienia specyficznej służby w obiektach infrastruktury metra.

SOM odpowiada za zabezpieczenie terenu i obiektów Stacji Techniczno-Postojowej, magazynów i pomieszczeń służbowych oraz innych obiektów metra, a także za ochronę majątku metra oraz majątku używanego metru.

W 2005 r. ogółem wpłynęło 367 protokołów z incydentów zaistniałych na stacjach metra oraz na Stacji Techniczno – Postojowej. Wobec 306 wydarzeń w roku 2004 stanowi to wzrost o ok. 20%. Podstawowym czynnikiem tego wzrostu jest otwarcie, w pierwszej połowie roku, kolejnej stacji metra Plac Wilsona. Odnotowano 184 zdarzenia z udziałem pogotowia ratunkowego, w tym jeden przypadek samobójstwa.

W porównaniu z rokiem ubiegłym, nastąpił wzrost wezwań pogotowia ratunkowego o około 15,7%.

Dzieląc ogólną liczbę zdarzeń na poszczególne kategorie, sytuacja kształtuje się następująco:

Statystyka wydarzeń			
rodzaj zdarzenia	2004	2005	stosunek do roku 2004
zabór mienia	23	8	spadek o 65%
graffiti	50	88	wzrost o 76%
awarie, zużycia, uszkodzenia	18	19	wzrost o 5,5%
wandalizm, dewastacje	215	252	wzrost o 17,2%

Wartownicy SOM przekazali Komisariatowi Policji MW 13 sprawców wykroczeń.

W 2005 roku wartownicy Służby Ochrony Metra odbyli dwa szkolenia:

- szkolenie teoretyczne i praktyczne w zakresie posługiwania się bronią palną krótką i pistoletem maszynowym,
- szkolenie teoretyczne na temat zagrożenia terroryzmem bombowym w obiektach Metra Warszawskiego.

5. Safety

5.1 Underground Security Service

The Underground Security Service (USS) is responsible for safety on the Warsaw underground premises. The guards are continuously trained to the specific service within the underground infrastructure. The Underground Security Service is responsible for protection of the area and objects of the technical depots, warehouses and technical rooms, and other underground objects, as well as for protection of the underground's property and for the property leased to the underground.

In 2005, a total of 367 records were submitted from incidents at the underground stations and at the technical depot. In comparison with 306 events, recorded in 2004, it was an increase of approx. 20%. The main reason for that increase was the opening of another underground station – the Plac Wilsona Station during the first the half-year. One hundred and eighty-four (184) ambulance-demanding events were noted, including one case of suicide.

In comparison with the previous year, the number of calls for ambulance increased by approx. 15.7%.

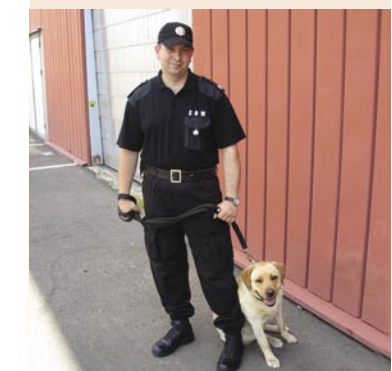
Dividing the total number of events into particular categories, the situation is as follows:

Statistics of events			
type of event	2004	2005	With regards to 2004
robbery	23	8	decrease by 65%
graffiti	50	88	increase by 76%
malfunctions, wear, damage	18	19	increase by 5.5%
vandalism, devastations	215	252	increase by 17.2%

The USS guards delivered 13 delinquents to the Warsaw Underground Police.

In 2005, the USS guards underwent two training sessions:

- theoretical and practical training in the use of side arms and submachine guns,
- theoretical training regarding the threat of bomb terrorism on the premises of Metro Warszawskie.





5.2 Zakładowa Służba Ratownicza

Zakładowa Służba Ratownicza Metra Warszawskiego (ZSR) to zespół dysponujący odpowiednim sprzętem i wyszkolony do niesienia pomocy ludziom na terenie metra oraz do wspierania akcji usuwania awarii w obiektach infrastruktury metra. Na jej wyposażeniu znajdują się dwa pojazdy: gaśniczy i ratownictwa technicznego.

ZSR współpracuje z jednostkami ratowniczymi służb miejskich i państwowych. Podnoszeniu sprawności działania służb wspólnie ćwiczenia w tunelach, na stacjach i w wagonach metra.

W lipcu 2005 roku Metro Warszawskie wprowadziło do służby samochód ratownictwa technicznego Mercedes Benz-Unimog U400 - pojazd, który może poruszać się zarówno po drogach jak i po szynach. Jest to najnowocześniejsza tego typu maszyna wśród warszawskich służb ratowniczych. Samochód ten przystosowany jest do prowadzenia działań ratowniczych na terenie obiektów metra (tunele, stacje, teren Stacji Techniczno-Postojowej Kabaty).

5.2 Internal Rescue Service

The Internal Rescue Service (IRS) is a team with appropriate equipment, trained in providing help to people in the underground and to support actions of failure elimination within the underground infrastructure. The Service has got two special vehicles: fire extinguishing and technical rescue.

The IRS cooperates with rescue units of municipal and national services. The exercises, performed together with other services in tunnels, at the stations and in train cars, improve the general efficiency of actions.

In July 2005, Metro Warszawskie started using a Mercedes Benz-Unimog U400 technical rescue truck – a vehicle, which can be used on roads and on tracks. This is the most modern vehicle of this type among all Warsaw rescue services. This truck is adjusted to provide rescue actions within the underground premises (tunnels, stations, the area of the Kabaty Technical-Parking Station).





6. Działania informacyjne i promocyjne, relacje z mieszkańcami

Metro Warszawskie realizując jedną z największych inwestycji budowlanych Warszawy ostatnich lat, jaką jest dokończenie I linii metra, podejmowało szereg działań polegających na bezpośrednim kontakcie ze środowiskami zainteresowanymi realizacją tej inwestycji. W ramach konsultacji społecznych zorganizowane były m.in. dni otwarte w siedzibie metra oraz cykl spotkań z mieszkańcami Bielany, na którym przedstawiciele projektantów oraz Metra prezentowali inwestycję dokończenia linii w dzielnicy Bielany oraz odpowiadali na pytania mieszkańców.

Przedstawiciele Metra brali udział w kilku festynach i piknikach, organizowanych na terenie dzielnic, które oczekują na inwestycje budowy metra. Metro współorganizowało również: Dni Transportu Publicznego - coroczną imprezę przybliżającą warszawiakom tajemnice komunikacji miejskiej; oraz, przywiązując dużą wagę do edukacji w zakresie bezpieczeństwa pasażerów, Festyn Rodzinny „Bądź bezpieczny w mieście”.

Metro to przede wszystkim pracownicy, dla których istotna jest działalność społeczna spółki. W 2005 roku nasza firma objęła pomocą rzeczową i finansową bielański Dom Dziecka nr 1 im. M. Falskiej, w tym program kameralnej grupy usamodzielnienia. Program ten, polegający na nauce radzenia sobie wychowanków z codziennymi obowiązkami, jest wspierany także przez zarząd dzielnicy Bielany, radnych dzielnicy, władze Warszawy oraz Ministerstwo Polityki Społecznej.

Metro Warszawskie od kilku już lat promuje młodych artystów, oraz sztukę związaną z Warszawą i akcjami społecznymi. W 2005 roku program promocji kultury „Pociąg do sztuki” zaprezentował na stacjach metra 13 wystaw z pracami ponad 100 twórców. W ubiegłym roku rozpoczęliśmy również stałą współpracę z Wydziałem Malarstwa Warszawskiej ASP, którą będziemy kontynuować w kolejnych latach.



6. Informative and promotional actions, relations with the citizens

While implementing one of the largest construction investment projects in Warsaw during the last years, i.e., the finish of the first underground line, Metro Warszawskie undertook a number of actions to directly contact the parties interested in the investment and its realisation. Within these consultations with the society, there were, among others, the so-called, “open days”, organised at the Underground Headquarters, followed by a series of meetings with inhabitants of the Bielany district, at which representatives of designers and Metro Warszawskie presented the line finishing investment at the Bielany District and answered the questions asked.

Representatives of Metro Warszawskie participated in several garden parties and picnics, organised in those districts which are waiting for the underground investment. Metro also took part in the organisation of the “Public Transport Days”, an annual event which brings the citizens of Warsaw closer to city transport secrets; and, with education in mind, regarding the safety of passengers, Metro Warszawskie co-organised a Family Garden Party “Be safe in the city”.

The Underground is, first of all, its people, for whom the social activity of the company is very important. In 2005, our company provided material and financial support to the M. Falska Children’s House No 1 at Bielany District, including the independence gaining programme, implemented in small groups. This programme consists in learning how to deal with everyday duties and is also supported by the Bielany District Authorities, by members of the District Council, Warsaw Municipal Authorities and by the Ministry of Social Policy.

Metro Warszawskie has, already for some years, been promoting young artists and the art associated with Warsaw and social actions. In 2005, the “Train to arts” culture promoting programme, included presentation of exhibitions with works of more than 100 artists, displayed at 13 underground stations. Last year, we also started a continuous cooperation with the Painting Faculty of the Warsaw Academy of Fine Arts, which will be continued during subsequent years.





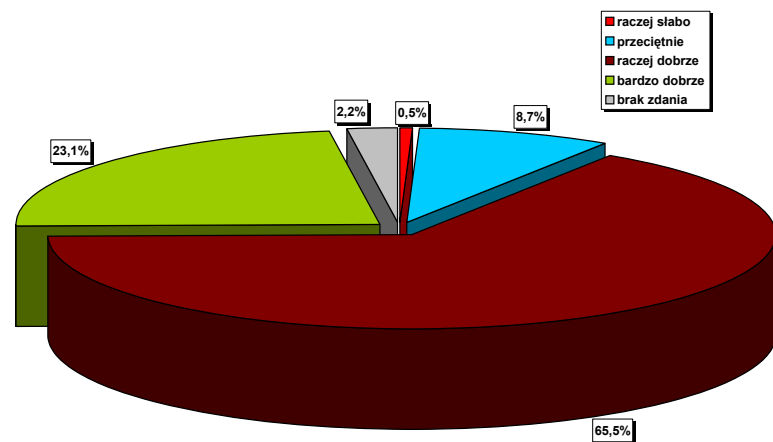
7. Warszawskie metro w ocenie pasażerów

W marcu 2005 roku przeprowadzone zostało badanie ankietowe mające zbadać poziom zadowolenia pasażerów z oferowanych usług i poznać ich opinie o działalności Metra Warszawskiego, a także uzyskać informacje na temat zmian rekomendowanych przez pasażerów, mogących przyczynić się do poprawy jakości obsługi. Prawie 90% pasażerów wyraziło zadowolenie z usług oferowanych przez metro. Pozostałe 8,7% oceniło usługi jako przeciętne i tylko 0,5% jako słabe i niesatysfakcjonujące. Akcję ankietową przeprowadzano na każdej stacji, w godzinach kursowania wśród 1252 respondentów.

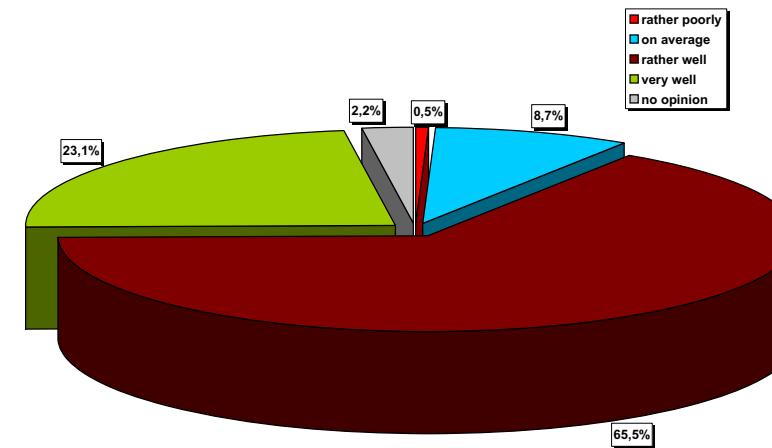
7. The Warsaw Underground in passengers' evaluation

In March 2005, a questionnaire study was performed to assess the level of passengers' satisfaction with the offered services, to learn their opinions about the activity of Metro Warszawskie and to obtain some information on the changes recommended by passengers, which can contribute to service quality improvement. Almost 90% of the interviewed passengers expressed their satisfaction with the services offered by the underground. The remaining 8.7% evaluated the services as rather ordinary and only 0.5% as weak and unsatisfying. The questionnaire action was performed at each station during the working hours of the underground, by approaching 1252 respondents.

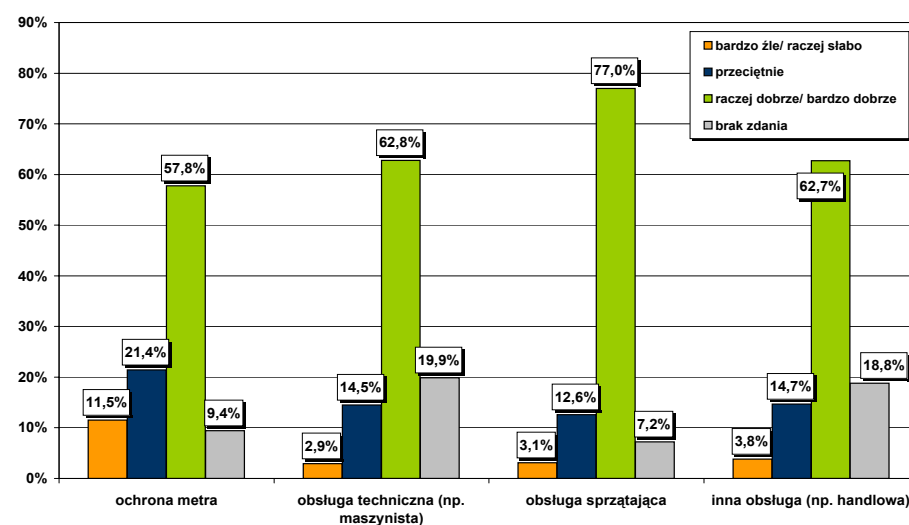
Jak Pan(i)ogółem ocenia usługi oferowane przez metro warszawskie?



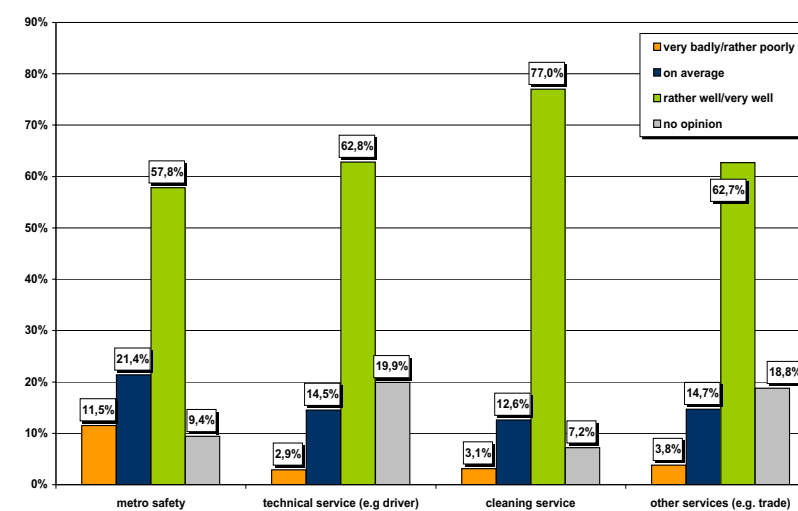
How do you evaluate, in general, the services offered by the Warsaw underground?



Jak ocenia Pan(i) następujące służby metra?



How do you assess the following metro services?





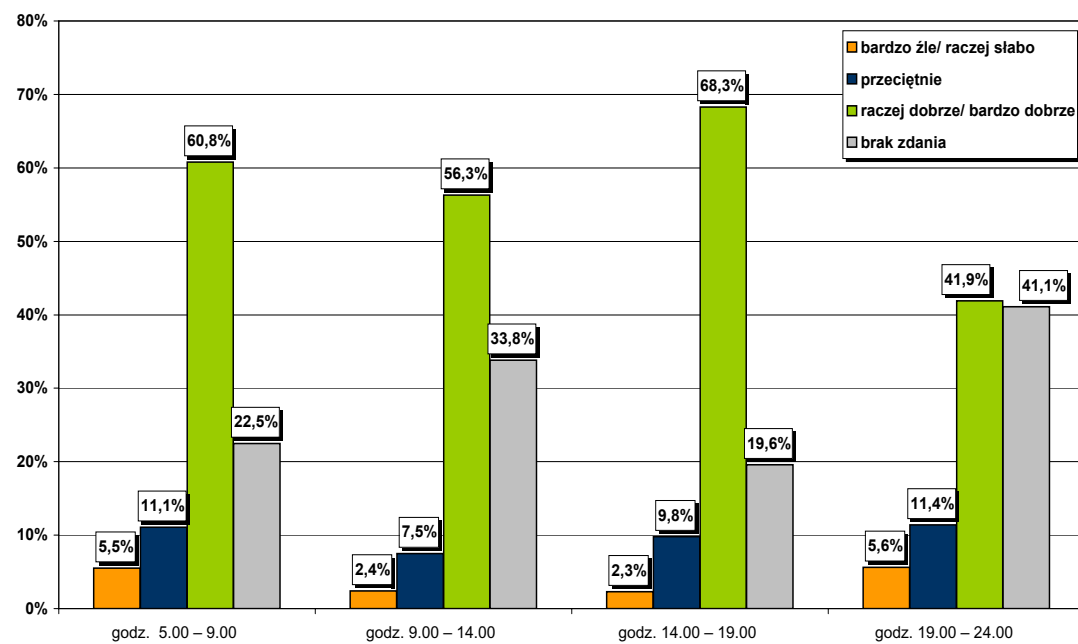
Jak ocenia Pan(i) metro pod względem...?

Elementy oceny	bardzo źle/ raczej słabo	przeciętnie	raczej dobrze/ bardzo dobrze	brak zdania	ogółem
punktualność kursowania	0.9%	7.3%	83.3%	8.5%	100.0%
bezpieczeństwo	3.5%	12.9%	82.7%	1.4%	100.0%
szybkość jazdy	1.9%	12.9%	83.1%	2.0%	100.0%
czystość w wagonach metra	6.0%	23.9%	69.7%	0.4%	100.0%
czystość na stacjach metra	2.1%	12.7%	84.9%	0.3%	100.0%
udogodnień dla osób niepełnosprawnych	7.8%	15.5%	48.1%	28.6%	100.0%
obsługi metra	3.1%	13.8%	60.4%	22.7%	100.0%

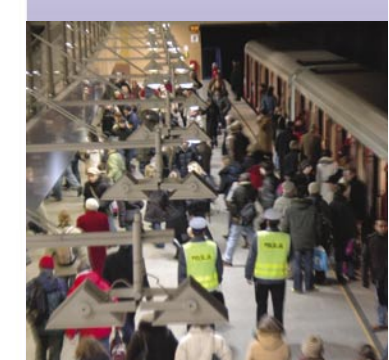
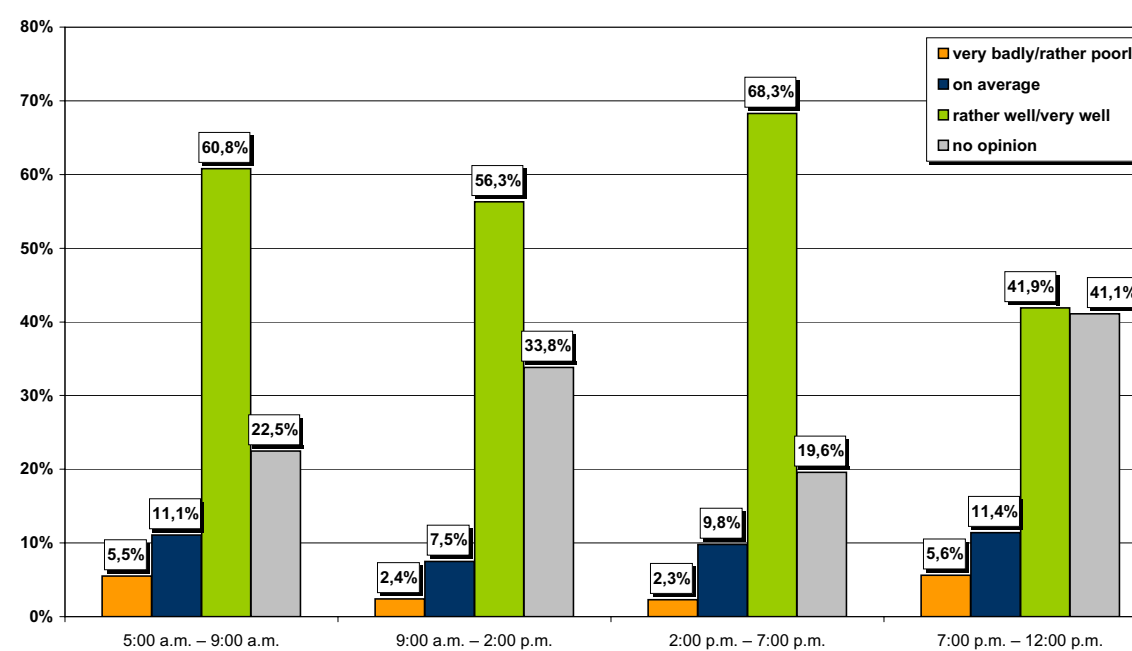
How do you evaluate the underground with regard to ...?

Elements of evaluation	Very bad/ rather weak	Ordinary	Fairly good / very good	No opinion	In total
Punctuality of trains	0.9%	7.3%	83.3%	8.5%	100.0%
Safety	3.5%	12.9%	82.7%	1.4%	100.0%
Travelling speed	1.9%	12.9%	83.1%	2.0%	100.0%
Cleanliness in underground cars	6.0%	23.9%	69.7%	0.4%	100.0%
Cleanliness at underground stations	2.1%	12.7%	84.9%	0.3%	100.0%
Facilities for disabled persons	7.8%	15.5%	48.1%	28.6%	100.0%
General underground service	3.1%	13.8%	60.4%	22.7%	100.0%

Jak ocenia Pan(i) częstotliwość kursowania metra?



How do you asses train frequency?





8. Struktura przedsiębiorstwa

Strukturę i organizację spółki określa Uchwała Nr 18/06 z dnia 14 lutego 2006 r., w sprawie przyjęcia nowego Regulaminu organizacyjnego Metra Warszawskiego Sp. z o.o.

Prezes Zarządu – Dyrektor Generalny – Jerzy Lejk

- 1/ Dział Kadr, Płac i Szkolenia - DK
- 2/ Dział Organizacyjno-Prawny - DO
- 3/ Dział Kontroli Wewnętrznej - DW
- 4/ Dział Informacji i Promocji - DI
- 5/ Dział Doradców - DD
- 6/ Dział Przygotowania Inwestycji - DP
- 7/ Dział Analiz Projektów Inwestycyjnych - DA
- 8/ Dział Geodezji - DG
- 9/ Dział Ochrony Ludności i Informacji Niejawnych - DL

Członek Zarządu – Dyrektor ds. Finansowych i Handlowych – Dorota Popińska

- 1/ Dział Kontrolingu - EE
- 2/ Dział Zamówień Publicznych - EH
- 3/ Dział Zaopatrzenia - EZ
- 4/ Dział Informatyki - EI
- 5/ Dział Sprzedaży - ES
- 6/ Pion Głównego Księgowego - EK

Członek Zarządu – Dyrektor ds. Inwestycyjno-Eksploatacyjnych – Ewa Węglowska

- 1/ Szef Służby Ruchu - PR
- 2/ Szef Służby Linii - PL
- 3/ Zespoły Obsługi Kontraktów - PK
- 4/ Służba Ochrony Metra - PO
- 5/ Dział ds. Ochrony Przeciwpożarowej - PP

Członek Zarządu – Dyrektor ds. Logistyki – Piotr Nogaj

- 1/ Szef Służby Taboru - LT
- 2/ Dział Administracyjno-Gospodarczy - LA
- 3/ Dział ds. Bezpieczeństwa i Higieny Pracy - LB
- 4/ Dział Kontroli Jakości - LJ

8. Structure of the Company

The structure and organisation of the company are determined by the Resolution No 18/06 of the 14th February 2006, regarding the approval of the Organisation Statute of Metro Warszawskie Ltd.

President of the Board – CEO – Jerzy Lejk

- 1/ HR, Remunerations & Training Department- DK
- 2/ Organisational-Legal Department - DO
- 3/ Internal Control Department - DW
- 4/ Information & Promotion Department - DI
- 5/ Department of Advisory Consultants - DD
- 6/ Department of Investment Preparation - DP
- 7/ Department of Investment Project Analyses - DA
- 8/ Department of Geodesy - DG
- 9/ Department of Population Protection and Confidential Data - DL

Member of the Board – Financial & Trade Director – Dorota Popińska

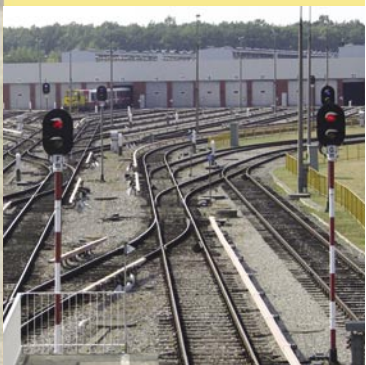
- 1/ Controlling Department - EE
- 2/ Department of Public Tenders - EH
- 3/ Purchase & Supply Department - EZ
- 4/ IT Department - EI
- 5/ Sales Department - ES
- 6/ Chief Accountant's Department - EK

Member of the Board – Investment & Maintenance Director – Ewa Węglowska

- 1/ Traffic Service Supervisor - PR
- 2/ Line Service Supervisor - PL
- 3/ Contract Processing Teams - PK
- 4/ Underground Security Service - PO
- 5/ Fire Protection Department - PP

Member of the Board – Director for Logistics – Piotr Nogaj

- 1/ Rolling-Stock Service Supervisor - LT
- 2/ Administration-Domestic Department LA
- 3/ Occupational Safety & Hygiene Department- LB
- 4/ Quality Assurance Department - LJ





9. Pracownicy Metra Warszawskiego

9.1 Zatrudnienie

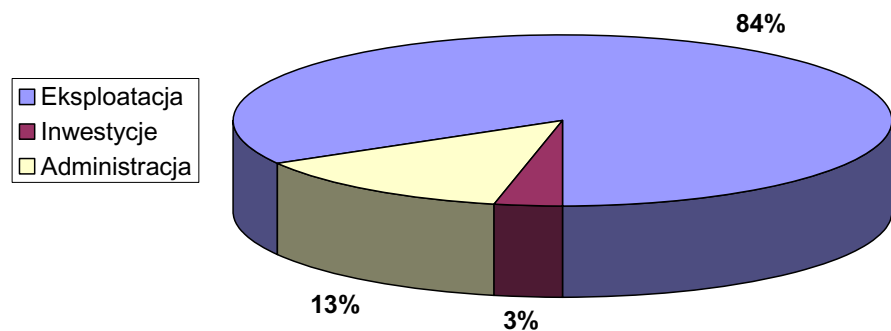
Zatrudnienie w Metrze Warszawskim wynosiło:

- 31 grudnia 2004 r. – 1169 osób,
- 31 grudnia 2005 r. – 1216 osób.

Większość zatrudnionych w Metrze Warszawskim, 1 012 osób, to pracownicy bezpośrednio związani z bieżącą eksploatacją podziemnej kolei i jej infrastruktury. Nad przygotowaniem i nadzorem inwestycji związanych z budową sieci metra czuwa 42 pracowników. Pozostałe osoby zatrudnione są w działach administracyjnych spółki.

Proporcje zatrudnienia w Metrze Warszawskim w 2005 r.:

- Inwestycje – 42 osoby (3,45%)
- Administracja – 162 osoby (13,30%)
- Eksploatacja – 1 012 osób (83,22%)



9. Personnel of Metro Warszawskie

9.1 Employment

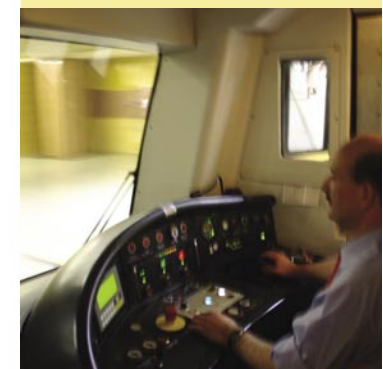
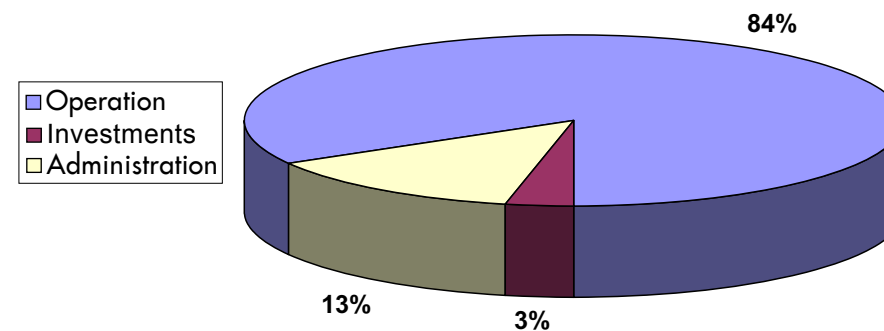
Employment at Metro Warszawskie was:

- 31st December 2004 – 1169 persons,
- 31st December 2005 – 1216 persons.

Most of the persons, employed at Metro Warszawskie, 1 012 , are employees directly involved in the current operation of the underground railway and its infrastructure. Forty-two (42) workers are involved in the preparation and supervision of investment projects, connected with the underground network construction. The remaining persons are employed in administration departments of the company.

Employment proposals in the Warsaw Underground in 2005.:

- Investments – 42 persons (3.45%)
- Administration – 162 persons (13.30%)
- Operation – 1 012 persons (83.22%)





9.2 Wykształcenie

Przeważająca większość pracowników Metra Warszawskiego dysponuje co najmniej średnim wykształceniem (58,2 %). Wyższe wykształcenie ma 17,1 proc. zatrudnionych w spółce.

Wykształcenie	Eksplatacja	Inwestycje	Administracja	Ogółem zatrudnionych	%
Wyższe	116	38	54	208	17,1
Średnie	632	4	72	708	58,2
Zawodowe	222	-	27	249	20,5
Podstawowe	42	-	9	51	4,2

9.3 Szkolenia

Zarząd Metra Warszawskiego bardzo dużą wagę zwraca na dobór właściwego programu szkoleń dla pracowników. W 2005 r. na szkolenia i kursy, podnoszące kwalifikacje zawodowe, skierowano 261 osoby, w tym m.in.:

- szkolenia techniczne:
techniczne, doskonalenia zawodowe 111 osób
trening menedżerski 39 osób
- finansowe, kadry, płace:
finanse, kadry i płace 14 osób
prawo 16 osób
- inne:
informatyczne 50 osób
studia, studia podyplomowe, szkoły średnie 31 osób

9.2 Education

The majority of workers at the Warsaw Underground have, at least, secondary education (58.2 %), while 17.1 employees have higher education.

Education	Operation	Investments	Administration	Total employment	%
Higher	116	38	54	208	17.1
Secondary	632	4	72	708	58.2
Professional / Technical	222	-	27	249	20.5
Primary	42	-	9	51	4.2

9.3 Training

The Board of Directors of Metro Warszawskie pays great attention to the selection of appropriate training programme for the employees. In 2005, 261 persons were sent to training sessions and professional qualifications improving courses, including, among others:

- technical training:
technical, professional improvement 111 persons
management training 39 persons
- financial, HR, remunerations:
finances, HR & payments 14 persons
legal 16 persons
- other:
IT 50 persons
studies, postgraduate studies, secondary schools 31 persons





Metro Warszawskie Sp. z o.o. bierze także udział w programie „Cień Menedżera” – praktyki studenckie edycja 2005/2006. Jest to program praktyk, które firma może zaproponować wyselekcjonowanym dla potrzeb firmy studentom wszystkich kierunków studiów w okresie i na czas uzgodniony indywidualnie w każdym przypadku.

Wszystkie osoby zatrudnione w firmie objęte są programem systematycznych szkoleń z zakresu ochrony przeciwpożarowej i bhp, prowadzonymi od 2005 r. wewnątrz przez pracowników Metra Warszawskiego.

W 2005 roku przeprowadzone zostały szkolenia podnoszące poziom bezpieczeństwa pasażerów i pracowników metra. Miały one w założeniu przygotować wewnętrzne służby firmy do działań z zakresu zapobiegania terroryzmowi i innym zagrożeniom kryzysowym.

W marcu odbyły się ćwiczenia ZSR metra i Stowarzyszenia S12 Warszawska Grupa Wysokościowa z zakresu prowadzenia akcji ratownictwa medyczno-technicznego po zamachu terrorystycznym.

W czerwcu kadra kierownicza i Zespół Zarządzania Kryzysowego przeszedł ćwiczenia doskonalące z udziałem przedstawicieli Komendy Stołecznej Policji i Biura Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego miasta stołecznego Warszawy, w zakresie podejmowania działań w czasie wystąpienia zagrożenia.

Pod koniec roku, na terenie STP Kabaty, przeprowadzone zostało szkolenie instruktażowe z elementami praktycznymi z zakresu ewakuacji osób i mienia z obiektu Elektrowozowni. Jego celem było doskonalenie przyjętych procedur przez Zespół ds. ewakuacji oraz plutonów Formacji Obrony Cywilnej metra i ZSR. Ćwiczenie wspomagało Stowarzyszenie S12 Warszawska Grupa Wysokościowa.

Metro Warszawskie Ltd also participates in the “Manager’s Shadow” Programme – student practice, edition 2005/2006. This is a programme of practices, which the company can propose to students, selected for the company’s needs, at all study faculties and during the period and in time agreed on individually in each case.

All the persons employed in the company are included in the programme of systematic training sessions in fire protection and occupational safety & health, delivered internally by the Underground’s workers themselves.

In 2005, training sessions were held, increasing the safety level of passengers and underground workers. The goal of that training was to prepare the internal services of the company to actions to prevent terrorist attacks and other crisis threats.

In March, exercises of the underground rescue service and of the S12 Association – the Warsaw Height Rescue Group, were organised, regarding the action of medical-technical rescue after a terrorist attack.

In June, the Management Staff and the Crisis Management Unit underwent improving exercises with the participation of representatives from the Warsaw Metropolitan Police and Office of Safety and Crisis Management of the Capital City of Warsaw.

At the end of that year, instruction training was organised at the Kabaty technical depot, including some practical elements of persons and property evacuation from the electric locomotive shed. Its goal was an improvement of the procedures, accepted by the Evacuation Team and by platoons of the Civil Defence Formation and ISR. The exercise was supported by the S12 Association – the Warsaw Height Rescue Group.





10. Polityka jakości

15 czerwca, w siedzibie Metra Warszawskiego, odbyło się uroczyste wręczenie firmie Certyfikatu Systemu Zarządzania Jakością.

Dostosowanie systemu zarządzania firmą do wymagań normy ISO 9001 ma zagwarantować:

- zapewnienie klientom bezpiecznej i wysokiej klasy usługi,
- lepszy podział zadań i odpowiedzialności w spółce,
- zabezpieczenie interesów pasażerów poprzez odpowiednią i konsekwentną jakość usług,
- wczesne rozpoznawanie i wykrywanie błędów w utrzymaniu infrastruktury oraz świadczenia usługi przewozowej,
- szybszą adaptację przyjmowanych pracowników,
- lepszą współpracę komórek organizacyjnych.

Przyznanie certyfikatu było ukoronowaniem prac, jakie pracownicy metra włożyli w przystosowywanie działalności firmy do wymagań norm od 2003 roku. W tym okresie zmianie uległy procedury zarządzania, ujednoczono i udokumentowano procesy decyzyjne oraz usystematyzowano wymianę informacji służbowych w obrębie spółki.

10. Quality policy

On 15th June, at the registered office of Metro Warszawskie, a ceremony of granting the company with the Quality Management System Certificate took place.

Adjustment of the company's management system to the requirements of ISO 9001 standard is to guarantee:

- safe and high quality services for the customers,
- a better division of tasks and responsibilities at the company,
- protection of passengers' interests by proper and consequent quality of provided services,
- early identification of errors in the infrastructure maintenance and providing transportation service,
- quicker adaptation of new employees,
- a more effective cooperation of the organisational units.

Awarding the company with the Certificate was a crowning achievement of all the activities, which the employees endeavoured to adjust the company's activity to the requirements of the Standard. During that period of time the management procedures were changed, decision making processes were standardised and documented and the exchange of business data within the company was systematised.



PN-EN ISO 9001:2001





11. Majątek spółki

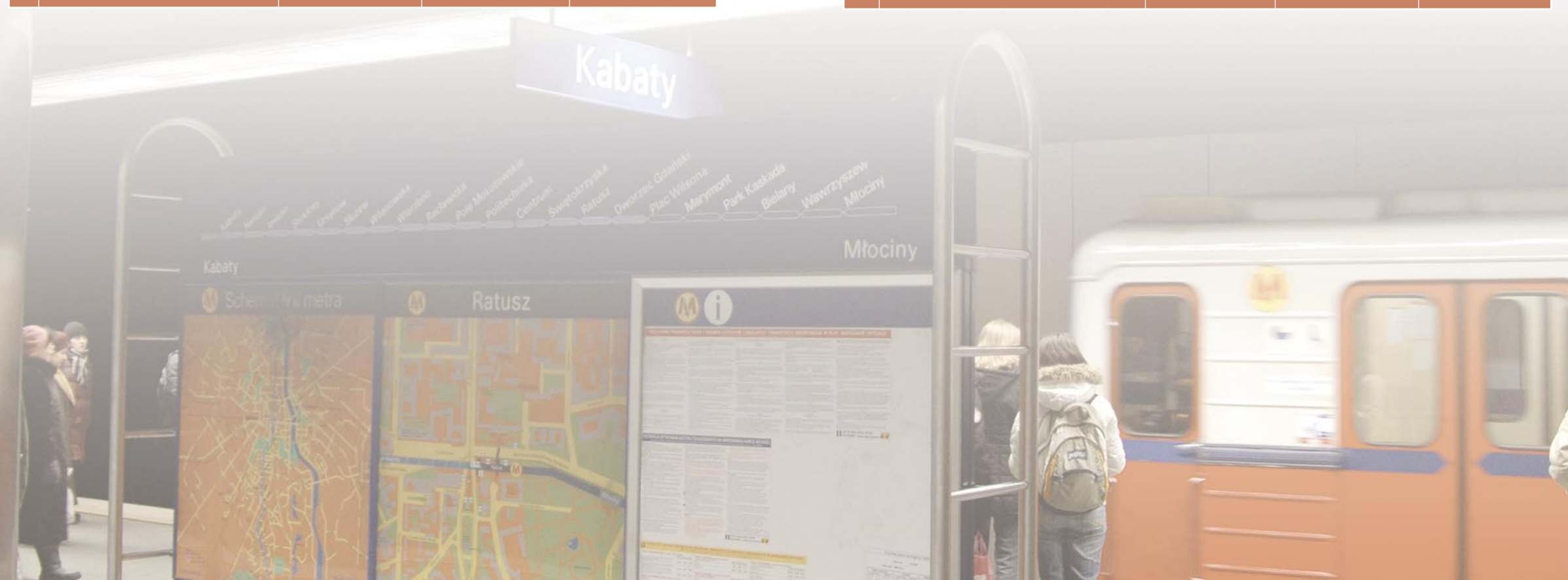
UWAGA: Poniżej przedstawiono dane przed audytem sprawozdania finansowego za 2005 r.

Lp.	NAZWA GRUPY RODZAJOWEJ	WARTOŚĆ POCZĄTKOWA	WARTOŚĆ UMORZENIA	WARTOŚĆ NETTO BILANSOWA
1.	BUDYNKI,LOKALE,OBIEKTY INŻYNIERII ŁĄDOWEJ I WODNEJ /ROZBUDOWA OB. NR 3B/	13 404 265,93	86 791,41	13 317 474,52
2.	URZĄDZENIA TECHNICZNE I MASZYNY, w tym:	45 172 159,92	9 341 862,48	35 830 297,44
	SPRZĘT ELEKTRONICZNY	4 882 455,69	4 125 356,47	757 099,22
3.	ŚRODKI TRANSPORTU, w tym:	515 435 576,11	132 883 447,88	382 552 128,23
	POCIĄGI METRA	508 739 909,20	128 513 960,40	380 225 948,80
	SAMOCZODY	3 486 172,90	1 825 205,09	1 660 967,81
	POZOSTAŁY TRANSPORT	3 209 494,01	2 544 282,39	665 211,62
4.	INNE ŚRODKI TRWAŁE NARZĘDZIA, PRZYRZĄDY,WYPOSAŻENIE	9 721 217,90	8 839 281,91	881 935,99
	RAZEM:	583 733 219,86	151 151 383,68	432 581 836,18

11. The Company's Assets

NOTE: The data presented below have been collected before the audit for the Financial Statement for the year 2005.

No	NAME OF ASSET GROUP	INITIAL VALUE	DEPRECIATION VALUE	BALANCE NET VALUE
1.	BUILDINGS, FACILITIES, CIVIC AND WATER ENGINEERING OBJECTS / DEVELOPMENT OF OBJECT NO 3B/	13 404 265.93	86 791.41	13 317 474.52
2.	TECHNICAL FACILITIES AND MACHINES, including:	45 172 159.92	9 341 862.48	35 830 297.44
	ELECTRONIC EQUIPMENT	4 882 455.69	4 125 356.47	757 099.22
3.	MEANS OF TRANSPORT, including:	515 435 576.11	132 883 447.88	382 552 128.23
	UNDERGROUND TRAINS	508 739 909.20	128 513 960.40	380 225 948.80
	TRUCKS	3 486 172.90	1 825 205.09	1 660 967.81
	OTHER MEANS OF TRANSPORT	3 209 494.01	2 544 282.39	665 211.62
4.	OTHER TANGIBLE ASSETS TOOLS, INSTRUMENTS, EQUIPMENT	9 721 217.90	8 839 281.91	881 935.99
	TOTAL:	583 733 219.86	151 151 383.68	432 581 836.18



12. Finansowanie budowy metra

Budowa I linii metra w Warszawie jest finansowana ze środków miasta stołecznego Warszawy. Co roku budżet miasta otrzymuje na ten cel wsparcie z budżetu centralnego. W budżecie miasta zaplanowano łączną kwotę 150,6 miliona złotych brutto przeznaczonych na pokrycie planowanych wydatków związanych z budową metra w roku 2005, z czego 120 milionów stanowią środki pochodzące z budżetu centralnego.

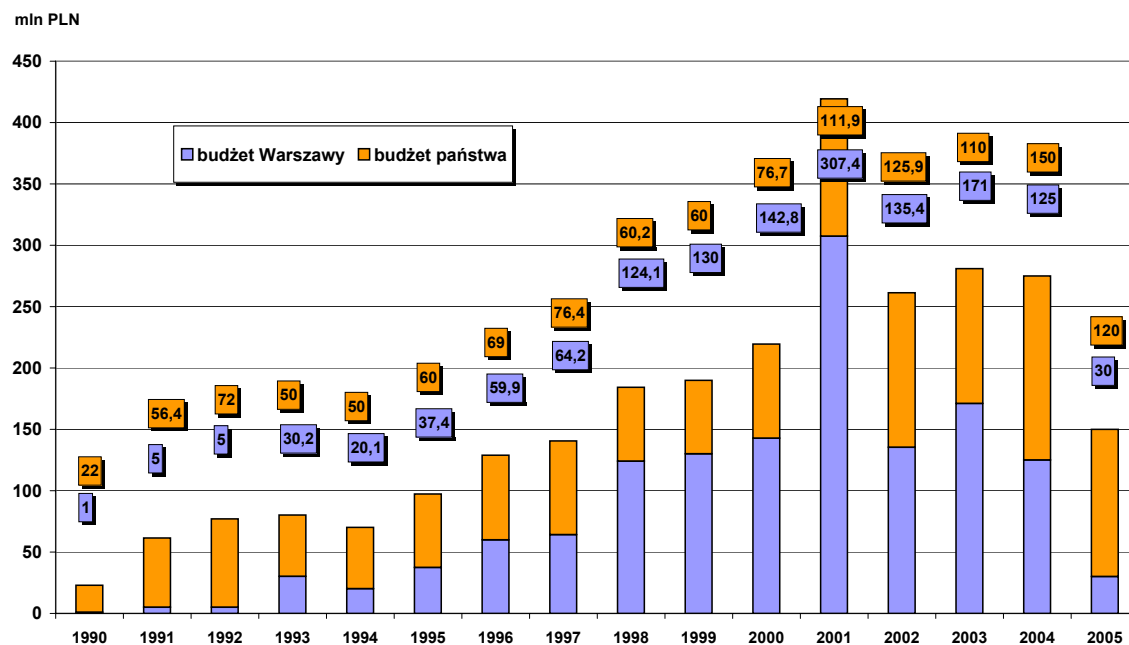
Budowa metra w Warszawie w 2005 r.	
Inwestycja	Kwota (zł) brutto
I linia	107 548 189,39
II i III linia	-
węzeł komunikacyjny Młociny	3 813 249,99
przejście podziemne metro Centrum - PKP Warszawa-Śródmieście	-
przejście podziemne metro Dworzec Gdański - PKP Warszawa-Gdańska	2 999 824,77
przejście podziemne w rejonie skrzyżowania Al. Solidarności z ul. Andersa	83 533,40
Suma	114 444 797,55

(Tabela) Środki finansowe zaplanowane w budżecie na budowę I linii metra w Warszawie

	1990*	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
mIn zł	23	61,4	77	80,2	70,1	97,4	128,9	140,6
	1998	1999	2000	2001	2002	2003**	2004	2005
mIn zł	184,3	190	219,5	419,3	260,9	296,2	277,1	150,6

* Od 1983 r. do 2002 r. – kwoty faktycznie wykorzystanych dotacji.
 ** Od 2003 r. – kwoty ujęte w budżecie na dany rok. Od 2003 r. realizacją płatności dotyczących budowy metra zajmuje się Zarząd Transportu Miejskiego.

źródła finansowania budowy metra w Warszawie



12. Financing of the underground construction

The construction of the first underground line in Warsaw has been financed from funds of the Capital City of Warsaw. Each year, the municipal budget receives a financial support for that purpose from the central budget. In the city budget, a total gross amount of 150.6 million PLN was planned to cover the planned expenses connected with the underground construction in 2005, out of which amount, 120 million were means from central budget.

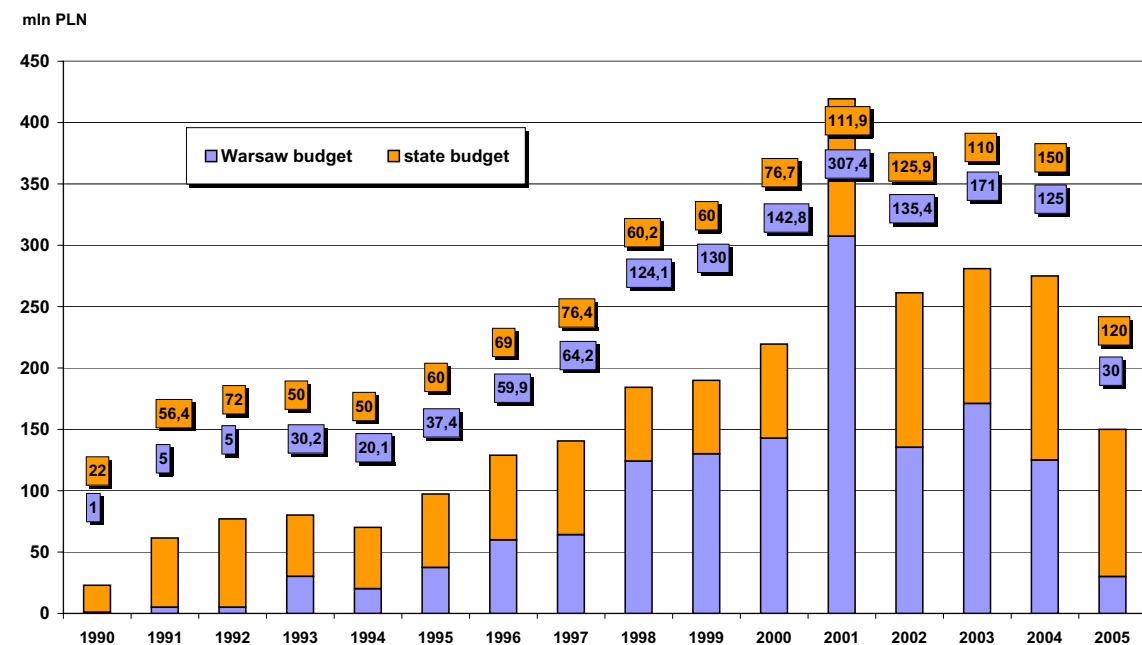
Construction of the underground in Warsaw in 2005	
Investment	Gross amount (PLN)
Line I	107 548 189,39
Line II and III	-
The Młociny junction	3 813 249,99
The subway from the Centrum Station to The Warszawa-Śródmieście Railway Station	-
The subway from the Dworzec Gdański Station to the Warszawa-Gdańska Railway Station	2 999 824,77
The subway at the intersection of the Solidarności Avenue with the Andersa Street	83 533,40
Total	114 444 797,55

(Table) Financial means planned in the budget for construction of the first underground line in Warsaw

	1990*	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
mIn PLN	23	61.4	77	80.2	70.1	97.4	128.9	140.6
	1998	1999	2000	2001	2002	2003**	2004	2005
mIn PLN	184.3	190	219.5	419.3	260.9	296.2	277.1	150.6

* From 1983 to 2002 – the amounts of actually used allocations.
 ** From 2003 – the amounts, taken into account in the budget for a given year. From 2003, the payments, associated with the underground construction, have been settled by The Municipal Transport Government.

sources of funds





13. Finanse przedsiębiorstwa

13.1 Przychody

Budżet Metra Warszawskiego ustala się w oparciu o planowane przewozy pasażerskie (przeliczone na wozokilometry). Odpłatność za zrealizowane przewozy pasażerskie stanowi najważniejszą część przychodów Metra Warszawskiego.

Przychody ze sprzedaży w 2005 r. wynosiły 148 277 153 zł netto

13.2 Rachunek zysków i strat za 2004 rok

Wykonanie za rok 2005 w zł.	
Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	150 313 358
Koszty działalności operacyjnej	143 478 277
Zysk/strata ze sprzedaży	6 835 081
Pozostałe przychody operacyjne	2 784 012
Pozostałe koszty operacyjne	3 434 873
Zysk/strata z działalności operacyjnej	6 184 220
Przychody finansowe	638 183
Koszty finansowe	772 728
Zysk/Strata z działalności gospodarczej	6 049 675
Zysk/Strata brutto	6 049 675
Podatek dochodowy	2 967 066
Zysk/Strata netto	3 082 609

Przychody ze sprzedaży Wykonanie za rok 2005 w zł.	
Przychody ze sprzedaży	148 277 153
Przychody ze sprzedaży usług przewozowych	132 503 277
Przychody ze sprzedaży usług inwestorstwa zastępczego	2 079 292
Przychody z działalności handlowej:	13 038 207
a) najem , dzierżawa	8 755 226
b) usługi reklamowe	2 609 852
c) inne np. dokumentacja przetargowa	1 673 129
Przychody ze sprzedaży towarów i materiałów	656 377

13. The Company's Finances

13.1 Revenues

The budget of Metro Warszawskie is determined on the basis of planned passenger transport rates (converted into car-kilometres). The fares for passenger journeys constitute the most important part of the revenues of Metro Warszawskie.

The net revenues from sale in 2005 were PLN 148 277 153.

13.2 Profit and loss account for the year 2004

Execution for the year 2005 in PLN	
Net revenues from sales and equal to them	150 313 358
Operational costs	143 478 277
Profit/loss from sale	6 835 081
Other operational revenues	2 784 012
Other operational costs	3 434 873
Profit/loss from the operational activity	6 184 220
Financial revenues	638 183
Financial costs	772 728
Profit/loss from business activity	6 049 675
Gross profit/loss	6 049 675
Income tax	2 967 066
Net profit/loss	3 082 609

Revenues from sale Execution for the year 2005 in PLN	
Revenues from sale	148 277 153
Revenues from the sale of transportation services	132 503 277
Revenues from the sale of Deputy Investor services	2 079 292
Revenues from the commercial activity:	13 038 207
a) rent, leasing	8 755 226
b) advertising services	2 609 852
c) other, e.g., tender documentation	1 673 129
Revenues from the sale of goods and materials	656 377





14. Kalendarium 2005 roku

Styczeń

- Dzień otwarty
W ramach prowadzonych przez Metro Warszawskie konsultacji społecznych dotyczących bielańskiego odcinka metra, w siedzibie firmy zorganizowany został dzień otwarty.

Marzec

- Nowe wejście do stacji Stokłosy
Jest to pierwsza w historii inwestycja w infrastrukturze warszawskiego metra sfinansowana przez prywatną firmę.
- Badanie jakości usług metra
Metro przeprowadziło akcję pomiaru zadowolenia swoich pasażerów z jakości świadczonych usług. Ankieterzy zbierali od pasażerów opinie i uwagi na temat funkcjonowania podziemnej kolejki.

Kwiecień

- Rozpoczęcie budowy stacji Marymont
8 kwietnia generalny wykonawca stacji metra Marymont, firma Warbud, przejął od Metra Warszawskiego plac budowy przy Hali Marymonckiej.
- 10 lat metra w Warszawie
7 kwietnia minęło równo dziesięć lat od uruchomienia I linii metra w Warszawie.
- Uruchomienie stacji Pl. Wilsona
Decyzją Prezydenta m.st. Warszawy, stacja zostaje włączona do ruchu pasażerskiego 8 kwietnia, o godz. 5:08.
- Pozwolenie na budowę stacji A20 Słodowiec
Metro Warszawskie otrzymało pozwolenie na budowę stacji A20 Słodowiec.
- Społeczne przejęcie stacji Plac Wilsona
23 kwietnia stacja metra Plac Wilsona została oficjalnie przyjęta przez mieszkańców Żoliborza. Grupa entuzjastów dzielnicy zorganizowała happening, który rozpoczął „nową erę komunikacji na Żoliborzu”.

Maj

- Pozwolenie na budowę stacji Stare Bielany
Metro Warszawskie otrzymało pozwolenie na budowę tunelu B21 (między stacjami Słodowiec i Stare Bielany) oraz samej stacji A21 Stare Bielany.

Czerwiec

- Balony od Metra
Z okazji Międzynarodowego Dnia Dziecka pracownicy Metra Warszawskiego



14. Agenda of the year 2005

January

- The Open Day
An open day was organised at the Company's Headquarters within the series of consultations conducted by Metro Warszawskie and concerning the Bielany section of the underground system.

March

- New entrance to the Stokłosy Station
The first (in history) investment in the infrastructure of the Warsaw underground funded by a private company.
- Evaluation of the quality of services provided by the underground
The Warsaw Underground performed a study, measuring the satisfaction of their passengers with the quality of provided services. The enquirers collected opinions and remarks of passengers on the functioning of the underground railway.

April

- The start of the Marymont Station Construction
On the 8th April, the Warbud Company, the general contractor of the Marymont Station construction, took over from the Warsaw Underground the building site at the Marymont Market Hall.
- Ten years of underground in Warsaw
On the 7th April, it was exactly ten years from putting the first underground line in Warsaw to operation
- Opening of the Plac Wilsona Station
By decision of President of the Capital City of Warsaw, the station is put to operation for passenger traffic on the 8th April at 5:08.
- Permission for the construction of the A20 Słodowiec Station
Metro Warszawskie obtained a permission for the construction of the A20 Słodowiec Station.
- The community welcomes the Plac Wilsona Station
On the 23rd April, the Plac Wilsona Station was officially received by inhabitants of the Żoliborz district. A group of enthusiasts from the District organised a happening which initiated "a new era of transportation at Żoliborz".

May

- Permission for construction of the Stare Bielany Station
Metro Warszawskie obtained a permission for construction of the B21 tunnel (between the Słodowiec Station and the Stare Bielany Station) and of the A21 Stare Bielany Station.

June

- Balloons from the Underground
Employees of Metro Warszawskie organised the action "A balloon for a kid"





zorganizowali akcję „balon dla dzieciaka”. W ramach akcji przy stacjach metra oraz na Bielanych rozdanych zostało niemal osiem tysięcy balonów z logo Metra.

- Metro na Pikniku Naukowym
Przez namiot Metra Warszawskiego na Pikniku Naukowym Radia Bis przewinęło się tysiące osób. Największe zainteresowanie wzbudzały projekty bielańskiego odcinka podziemnej kolejki.
- Ostatni z zamówionych „Metropolis’ów” włączony do eksploatacji
Na linię metra 6 czerwca wyjechał osiemnasty pociąg serii „Metropolis”. Pociąg o numerze 33 jest ostatnim z zamówionych składów wyprodukowanych dla Metra Warszawskiego w chorzowskich zakładach Alstom Konstal.
- ISO 9001:2001 dla Metra Warszawskiego
15 czerwca, w siedzibie Metra Warszawskiego, odbyło się uroczyste wręczenie firmie Certyfikatu Systemu Zarządzania Jakością.
- Pozwolenie na budowę szlaku B22
Wojewoda Mazowiecki wydał Metru Warszawskiemu kolejne pozwolenie na budowę. Dotyczy ono szlaku B22 łączącego planowane stacje Stare Bielany i Wawrzyszew.
- Seminarium – rozbudowa metra w Warszawie
W Pałacu Kultury i Nauki, 28 czerwca, odbyło się seminarium dotyczące rozbudowy metra w Warszawie. Wzięli w nim udział przedstawiciele Urzędu m.st. Warszawy, instytucji użyteczności publicznej, firm wykonawczych zainteresowanych udziałem w rozbudowie metra, przedstawiciele nauki zajmujący się problematyką budownictwa tunelowego oraz pracownicy Metra Warszawskiego Sp. z o.o. odpowiedzialni.

Lipiec

- Nowy samochód ratowniczy w metrze
Metro Warszawskie wprowadziło do służby samochód ratownictwa technicznego Mercedes Benz–Unimog U400 - pojazd, który może poruszać się zarówno po drogach jak i po szynach.
- Pies szkolony do wykrywania ładunków wybuchowych
Do służby w Służbie Ochrony Metra weszła suczka, która przeszła szkolenie w Zakładzie Kynologicznym Policji w Sułkowicach, w zakresie wykrywania zapachów materiałów wybuchowych.

Sierpień

- Wagony do remontu
Pierwsze dwa pudła wagonów metra produkcji rosyjskiej trafiły do remontu. To pierwsza partia z 39 sztuk, jakie wyremontuje zwycięzca przetargu, bydgoska PESA.
- Ulica Słowackiego oddana do użytku
27 sierpnia została oddana do użytku ulica Słowackiego. Jej odtworzenie było częścią inwestycji budowy stacji metra Plac Wilsona.

for the International Child’s Day. Almost 8 thousand balloons with the Underground logo were distributed near the stations and at Bielany.

- The Underground at the Scientific Garden Party
Thousands of persons visited the tent of Metro Warszawskie at the Radio Bis Picnic. The projects of the Bielany section of the underground railway gained the highest interest.
- The last train of the ordered “Metropolis” series was put to operation
On 6th June, the 18th train of the “Metropolis” series started its service on the underground track. The train No 33 is the last of the ordered trains, produced for Metro Warszawskie by the Alstom Konstal Company in Chorzów.
- ISO 9001:2001 for Metro Warszawskie
On 15th June, at the office of Metro Warszawskie, the ceremony of granting the Quality Management System Certificate took place.
- Permission for construction of the B22 section
The Mazovian Province Governor granted Metro Warszawskie another permission for construction. That permission concerned the B22 section, connecting the planned Stare Bielany Station and the Wawrzyszew Station.
- Seminar – Extension of the Warsaw underground
A seminar concerning further extension of the underground in Warsaw, was held at the Palace of Culture and Science on 28th June. The participants of the seminar included representatives of the Municipal Office of the Capital City of Warsaw, institutions of public utility, business organisations, interested in the underground development, science representatives, involved in the subject of tunnel construction and employees of Metro Warszawskie Ltd., responsible for the project extension.

July

- A new rescue truck in the underground
Metro Warszawskie put to service a Mercedes Benz–Unimog U400 truck - a vehicle which can be used on roads, as well as on tracks.
- A dog trained to detect explosive materials
A female dog was included into the Underground Security Service, trained in detection of explosive material smells at the Police Dog Training Centre in Sułkowice.

August

- Cars for repair
The first two bodies of Russian underground train cars were sent for repair. It was the first batch, out of the 39 bodies to be overhauled by the tender winner, the PESA Company in Bydgoszcz.
- The Słowacki Street put to use
On 27th August, the Słowackiego Street was put to use. Its reconstruction was a part of the investment project, included in the construction of the Plac Wilsona Station.





Wrzesień

- Seminarium „Zmechanizowane Metody Budowy Tuneli”
W dniu 5 września w salach Pałacu Kultury i Nauki odbyło się międzynarodowe seminarium zorganizowane przez ITA (Międzynarodowe Stowarzyszenie Budownictwa Tunelowego), Polski Komitet Geotechniki i Metro Warszawskie Sp. z o.o. Seminarium służyło wymianie poglądów i doświadczeń w zakresie budowy metra w różnych warunkach geologiczno-technicznych. Spotkanie to stało się także forum dyskusji na temat nowoczesnych metod drążenia tuneli, między innymi w kontekście budowy II linii metra.
- Dni Transportu Publicznego
Zwiedzanie Stacji Techniczno - Postojowej Kabaty były, jak co roku, jedną z największych atrakcji Dni Transportu Publicznego.

Październik

- Nowe wagony dla metra
Metro Warszawskie ogłosiło przetarg na zakup 14 fabrycznie nowych wagonów pośrednich (bez kabiny maszynisty) i rozbudowę, do sześciu wagonów, składów serii „81” produkcji rosyjskiej), oraz wprowadzenie sześciu wagonowych pojazdów do eksploatacji.

Listopad

- Spotkania z mieszkańcami Bielany
W siedzibie Urzędu Dzielnicy Bielany odbyła się seria spotkań z mieszkańcami oraz radnymi dzielnicy poświęconych inwestycji budowy końcowego odcinka linii metra na Bielanych.

Grudzień

- Zmiany w zarządzie Metra
Rada Nadzorcza Metra Warszawskiego przyjęła rezygnację Pana Krzysztofa Celińskiego z funkcji prezesa zarządu spółki.
- Wszystkie składy po 6 wagonów
Rada Nadzorcza Metra Warszawskiego wydała zgodę na zakup dodatkowych 16 wagonów serii „81”. W ten sposób wszystkie 15 składów serii, 81 jakimi dysponuje Warszawskie Metro zostanie wydłużonych do sześciu wagonów. Metro Warszawskie dysponuje w tej chwili 60 wagonami produkcji rosyjskiej złożonymi w 15 czterowagonowych składów.

September

- A seminar “Mechanised Methods of Tunnel Construction”
On 5th September, in halls of the Palace of Culture and Science an international seminar was held, organised by the International Tunnel Association (ITA), the Polish Committee of Geotechnology and the Warsaw Underground Limited Liability Company. At the seminar, views and experiences were exchanged, regarding underground construction in various geotechnical conditions. The meeting became also a forum of discussion on the new methods of tunnel drilling, among others, in the context of building the second underground line.
- The Days of Public Transport
Sight-seeing of the Kabaty technical depot was, as each year, one of the biggest attractions of the Days of Public Transport.

October

- New cars for the underground
Metro Warszawskie announced a tender for the purchase of 14 new intermediate cars (i.e., without the driver’s cabin) for extension to six cars of the Russian “81” series trains with putting six-car trains to normal use.

November

- A meeting with Bielany inhabitants
At the Bielany District Office, a series of meetings with inhabitants and with the District Council members was held, devoted to the investment project of building the terminal section of the underground line at Bielany.

December

- Changes in the Board of Directors of Metro Warszawskie
The Supervisory Board of Metro Warszawskie accepted the resignation of Mr Krzysztof Celiński from the position of President of the Board of Directors.
- All the trains with six cars
The Supervisory Board of Metro Warszawskie approved the purchase of additional 16 cars of the “81” series. This way, all 15 trains of the “81” series, owned by Metro Warszawskie, will be extended to six cars. At present, Metro Warszawskie has 60 cars of Russian production, configured in 15 four-car trains.



**SPIS TREŚCI:**

	Wstęp	2
1.	Właściciel i przedmiot działalności	4
2.	Władze Metra Warszawskiego Sp.z o.o.	6
3.	Działalność inwestycyjna	8
3.1	Dokończenie I linii metra	8
3.1.1	Stacja Marymont	8
3.1.2	Białański odcinek metra	8
3.1.3	Stacje Plac Konstytucji i Muranów	12
4.	Eksploatacja metra	14
4.1	Służba Ruchu	16
4.2	Służba Linii	22
4.3	Służba Taboru	22
5.	Bezpieczeństwo	30
5.1	Służba Ochrony Metra	30
5.2	Zakładowa Służba Ratownicza	32
6.	Działania informacyjne i promocyjne, relacje z mieszkańcami	34
7.	Warszawskie metro w ocenie pasażerów	36
8.	Struktura przedsiębiorstwa	40
9.	Pracownicy Metra Warszawskiego	42
9.1	Zatrudnienie	42
9.2	Wykształcenie	44
9.3	Szkolenia	44
10.	Polityka jakości	48
11.	Majątek spółki	50
12.	Finansowanie budowy metra	52
13.	Finanse przedsiębiorstwa	54
13.1	Przychody	54
13.2	Rachunek zysków i strat za 2004 rok	54
14.	Kalendarium 2005 roku	56

CONTENTS

	Entrance	3
1.	The owner and subject of activity	5
2.	Authorities of the Metro Warszawskie Ltd	7
3.	Investment activity	9
3.1	Completion of the first underground line	9
3.1.1	The Marymont Station	9
3.1.2	The Bielany section of the Warsaw underground	9
3.1.3	The Plac Konstytucji and the Muranów Stations	13
4.	Operation of the underground	15
4.1	Traffic Service	17
4.2	Line Service	23
4.3	Rolling-Stock Service	23
5.	Safety	31
5.1	Underground Security Service	31
5.2	Internal Rescue Service	33
6.	Informative and promotional actions, relations with the citizens	35
7.	The Warsaw Underground in passengers' evaluation	37
8.	Structure of the Company	41
9.	Personnel of Metro Warszawskie	43
9.1	Employment	43
9.2	Education	45
9.3	Training	45
10.	Quality policy	49
11.	The Company's Assets	51
12.	Financing of the underground construction	53
13.	The Company's Finances	55
13.1	Revenues	55
13.2	Profit and loss account for the year 2004	55
14.	Agenda of the year 2005	57

Notatki/Notes