METRO WARSZAWSKIE Sp. z o.o.

2014

RAPORT ROCZNY

ANNUAL REPORT

2014

RAPORT ROCZNY

SPIS TREŚCI

List Prezesa Zarządu 5

Przedmiot działalności i organizacja Spółki 6
- Właściciel i przedmiot działalności 6
- Zarząd 6
- Rada Nadzorcza 6
- Schemat organizacyjny 8

2014 – Metro w liczbach 10

Działalność Spółki - utrzymanie i eksploatacja urządzeń i obiektów metra 12
- Infrastruktura metra 12
- Utrzymanie infrastruktury metra 12
- Modernizacje i ulepszenia 15

Utrzymanie i eksploatacja taboru 16
- Tabor metra warszawskiego 16
- Awaryjność 19
- Wozokilometry 20
- Prace koncepcyjne i rozwojowe 20

Przewóz pasażerów – dane liczbowe 23

Metro w ocenie pasażerów 28

Działalność promocyjna 31

Pracownicy – szkolenia i rozwój 35

Ochrona środowiska 35

Zintegrowany system zarządzania 36

Inwestycje 38
- Projekt i budowa II linii metra, w tym: odcinek centralny: od stacji „Rondo Daszyńskiego” do stacji „Dworzec Wileński” 38
- Projekt i budowa II linii metra, w tym: odcinek zachodni: od szlaku za stacją „Rondo Daszyńskiego” do stacji „Księcia Janusza” 41
- Projekt i budowa II linii metra, w tym: odcinek wschodni-północny: od szlaku za stacją „Dworzec Wileński” do stacji „Targówek 2” 41
- Projekt i budowa II linii metra, w tym: kontynuacja budowy odcinka zachodniego: od szlaku za stacją „Księcia Janusza” do stacji „Powstańców Śląskich” 43
- Projekt i budowa II linii metra, w tym: dokończenie budowy odcinka wschodniego – północnego II linii metra (do stacji „Bródno”) 43
- Rozwój i modernizacja infrastruktury Stacji Techniczno–Postojowej Kabaty 43

Dofinansowanie projektu „II linia metra w Warszawie – prace przygotowawcze, projekt i budowa odcinka centralnego wraz z zakupem taboru ze środków Unii Europejskiej” 46

Finanse Spółki 47

Szanowni Państwo,

Jednym z głównych zadań roku 2014 była rozbudowa warszawskiego metra. Zakończono budowę centralnego odcinka II linii metra oraz ogłoszono przetarg na budowę kolejnych sześciu kilometrów. Te dwa przedsięwzięcia to duże wyzwanie organizacyjne i techniczne dla naszej Spółki pełniącej rolę inwestora zastępczego. Bardzo dziękuję wszystkim osobom i instytucjom uczestniczącym w tych projektach za profesjonalizm i zaangażowanie.

Naszą stałą troską było także dbanie o bezpieczeństwo i wygodę pasażerów. Skutecznie zrealizowaliśmy założone cele związane z modernizacją infrastruktury i taboru warszawskiego metra.

Przekazując Państwu raport z działalności Spółki Metro Warszawskie w 2014 roku dziękuję za współdziałanie Radzie Nadzorczej i pracownikom oraz naszym Partnerom Handlowym.

Jerzy Lejk
Prezes Zarządu – Dyrektor Generalny

PRZEDMIOT DZIAŁALNOŚCI I ORGANIZACJA SPÓŁKI

WŁAŚCICIEL I PRZEDMIOT DZIAŁALNOŚCI

Metro Warszawskie Sp. z o.o. to stołeczne przedsiębiorstwo świadczące usługi w branży komunikacyjnej.
Podstawowa działalność Spółki Metro Warszawskie to:

- przewozy pasażerskie metrem w Warszawie wykonywane na podstawie umowy podpisanej z Miastem Stołecznym Warszawa reprezentowanym przez Zarząd Transportu Miejskiego;
- sprawowanie funkcji inwestora zastępczego budowy metra w Warszawe. Działalność realizowana jest w imieniu i na rzecz Miasta Stołecznego Warszawy, zgodnie z Umową o Zastępstwo Inwestycyjne z dnia 23 stycznia 2003 roku, poprzez nadzór nad całością procesu inwestycyjnego począwszy od etapu przygotowania inwestycji, poprzez organizację i realizację procesu inwestycyjnego, aż po rozliczenie zadań;
- bieżące utrzymanie i eksploatacja taboru, urządzeń i obiektów metra.

Właścicielem 100% udziałów w Metrze Warszawskim Sp. z o.o. jest Miasto Stołeczne Warszawa.

ZARZĄD

W 2014 roku Zarząd Metra Warszawskiego Sp. z o.o. prowadził sprawy Spółki w następującym składzie:

Jerzy Lejk	Prezes Zarządu, Dyrektor Generalny
Anna Zabłocka	Członek Zarządu, Dyrektor ds. Finansowych i Administracyjnych
Dariusz Kostaniak	Członek Zarządu, Dyrektor ds. Inwestycji
Radosław Żołnierzak	Członek Zarządu, Dyrektor ds. Eksploatacji

W dniu 27 stycznia 2015 roku Rada Nadzorcza Spółki odwołała ze składu Zarządu Metra Warszawskiego Sp. z o.o. Pana Radosława Żołnierzaka i powołała w skład Zarządu Pana Marka Sokołowskiego.

Od 28 stycznia 2015 roku Zarząd Metra Warszawskiego Sp. z o.o. przedstawia się następująco:

Jerzy Lejk	Prezes Zarządu, Dyrektor Generalny
Anna Zabłocka	Członek Zarządu, Dyrektor ds. Finansowych i Administracyjnych
Dariusz Kostaniak	Członek Zarządu, Dyrektor ds. Inwestycji
Marek Sokołowski	Członek Zarządu, Dyrektor ds. Eksploatacji

RADA NADZORCZA

Skład Rady Nadzorczej od dnia 1 stycznia 2014 roku do 30 czerwca 2014 roku:

Michał Olszewski	Przewodniczący
Bohdan Szułczyński	
Krzysztof Kulik	
Henryk Pawłowski	
Bogdan Chojnowski	
Agnieszka Młynarczyk	

Skład Rady Nadzorczej od dnia 30 czerwca 2014 roku do 31 grudnia 2014 roku:

Michał Olszewski	Przewodniczący
Bohdan Szułczyński	
Krzysztof Kulik	
Henryk Pawłowski	
Piotr Ber	
Zbigniew Górski	

SCHEMAT ORGANIZACYJNY

- Rada Naukowo Konsultacyjna
- Prezes Zarządu – Dyrektor Generalny D
  - Członek Zarządu ds. Finansowych i Administracyjnych E
    - Dyrektor ds. Rachunkowości – Główny Księgowy EK
      - Z-ca Głównego Księgowego
      - Dział Finansowy EKF
      - Dział Księgowości Rozrachunkowo Kosztowej EKR
      - Dział Księgowości Materiałowej i Majątkowej EKM
        - Sekcja Inwentaryzacji EKMI
    - Biuro Zamówień Publicznych EH
    - Biuro Najmu i Reklamy ES
    - Biuro Administracyjno - Gospodarcze EA
    - Biuro Kontrolingu EE
    - Biuro Zaopatrzenia i Gospodarki Magazynowej EZ
    - Dział Ochrony Środowiska EO
    - Dział Informatyki EI
  - Biuro Kadr i Szkoleń DK
    - Dział Organizacyjny DO
    - Dział Promocji DP
    - Dział Prawny DR
    - Rzecznik Prasowy DM
    - Dział Jakości DJ
    - Dział Kontroli Wewnętrznej DW
    - Dział ds. BHP DB
  - Członek Zarządu ds. Inwestycji I
    - Dyrektor ds. Przygotowania Inwestycji IP
      - Z-ca Dyrektora
      - Dział Przygotowania Inwestycji IPP
      - Dział Dokumentacji IPD
    - Dyrektor ds. Realizacji Inwestycji IR
      - Z-ca Dyrektora
      - Dział Realizacji II linii metra IRM
        - Sekcja Dokumentacji Wykonawczej IRMD
    - Biuro Analiz i Rozliczeń Inwestycji IA
    - Biuro Geodezji i Nieruchomości IG
      - Sekcja Obsługi Geodezyjnej i Monitoringu IGM
      - Sekcja Mapy Numerycznej i Nieruchomości IGN
    - Dział Kosztorysów i Wycen IK
    - Dział Realizacji Inwestycji STP IRS
    - Dział Kontroli Technicznej PK
  - Członek Zarządu ds. Eksploatacji P
    - Dyrektor ds. Ochrony i Zarządzania Kryzysowego PZ
      - Z-ca Dyrektora
      - Dział Analiz Bezpieczeństwa PZA
      - Dział Ochrony Metra PZO
      - Dział Ochrony Przeciwpożarowej PZP
      - Dział Ochrony Ludności i Informacji Niejawnych PZI
        - Sekcja Archiwum Zakładowego PZIA
      - Sekcja Defektoskopii PLTF
      - Sekcja Diagnostyki PLTD
    - Dyrektor ds. Infrastruktury PL
      - Z-ca Dyrektora
      - Dział Automatyki i Łączności PLA
        - Sekcja Diagnostyki i Serwisu PLAD
      - Dział Budowlany PLB
      - Dział Elektrotrakcyjny PLE
      - Dział Mechaniczny PLM
      - Dział Techniczny PLR
      - Dział Utrzymania STP PLU
      - Dział Torowy PLT
    - Dyrektor ds. Przewozów PR
      - Z-ca Dyrektora
      - Dział Nadzoru Ruchu PRN
      - Sekcja Przygotowania Ruchu PRNP
      - Sekcja Prac Manewrowych PRNM
      - Sekcja Szkoleń i Pouczeń Okresowych PRNS
      - Dział Realizacji Przewozów PRP
      - Dział Stacji PRS
      - Dział Obsługi Pasażerów PRO
      - Sekcja Mechaniczna PTRM
      - Sekcja Pneumatyczna PTRP
    - Dyrektor ds. Taboru PT
      - Z-ca Dyrektora
      - Dział Logistyki PTL
      - Dział Technologiczny PTT
      - Dział Przeglądów PTP
      - Sekcja Dyspozytorów PTPD
      - Sekcja Przeglądów Kontrolnych PTPK
      - Sekcja Przeglądów Okresowych PTPO
      - Sekcja Taboru Pomocniczego PTPT
      - Dział Remontów PTR
      - Sekcja Elektryczna PTRE
      - Sekcja Elektroniczna PTRN

Stan na 1 maja 2015 roku

2014
METRO W LICZBACH

2112	liczba pracowników w Metrze Warszawskim Sp. z o.o.
1 314,59 mln PLN	wartość netto bilansowa środków trwałych Metra Warszawskiego Sp. z o.o.
350,3 mln PLN	przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi
412,0 mln PLN	wykonanie przychodów w Metrze Warszawskim Sp. z o.o.
29,3 mln PLN	przychody Metra Warszawskiego Sp. z o.o. z działalności pozaprzewozowej
98,2%	pozytywne opinie uzyskane przez Spółkę podczas badania zadowolenia pasażerów
565 tys.	szacowana maksymalna liczba pasażerów metra przewiezionych w ciągu dnia roboczego
379 tys.	szacowana maksymalna liczba pasażerów metra przewiezionych w sobotę
309 tys.	szacowana maksymalna liczba pasażerów metra przewiezionych w niedzielę
147,7 mln	szacowana liczba pasażerów korzystających z usług metra warszawskiego
444	liczba wagonów obsługujących I i II linię warszawskiego metra
4 482 270	liczba kilometrów, które przejechały wszystkie pociągi metra warszawskiego
57 910 970	liczba kilometrów, które przejechały pociągi warszawskiego metra od 1995 roku
22,7	długość I linii metra
21	liczba stacji I linii metra
700 tys.	liczba „guzków” – oznakowania dotykowego – zamontowanych na stacjach i peronach I linii metra
32 km	planowana długość II linii metra
27	planowana liczba stacji II linii metra
500 tys.	przewidywana dzienna liczba pasażerów na II linii metra
6,3 km	długość odcinka centralnego II linii metra
7	liczba stacji centralnego odcinka II linii metra

DZIAŁALNOŚĆ SPÓŁKI
- UTRZYMANIE I EKSPLOATACJA URZĄDZEŃ I OBIEKTÓW METRA

INFRASTRUKTURA METRA

Po otwarciu w 2008 roku czterech ostatnich stacji I linii metra tj. stacji A20 Słodowiec, A21 Stare Bielany, A22 Wawrzyszew, A23 Młociny oraz Węzła Komunikacyjnego „Młociny" aktualna infrastruktura techniczna metra obejmuje:

- linię o długości 22,7 km;
- 21 stacji;
- 49 km torów na I linii;
- 18 km torów na Stacji Techniczno-Postojowej Kabaty;
- 111 rozjazdów;
- perony pasażerskie o długości: minimalna 119,2 m – stacja Dworzec Gdański peron wschodni; maksymalna 142,5 m – stacja Wilanowska.

Pozostałe dane techniczne:

- zagłębienie peronu poniżej poziomu terenu: od 4,7 m do 14,4 m;
- średnia odległość pomiędzy stacjami: 1083 m;
- szerokość toru: prześwit 1435 mm;
- minimalny promień łuku toru: 300 m;
- typ nawierzchni torowej: nawierzchnia torowa typu klejonego (nawierzchnia bezpodkładowa); nawierzchnia wibroizolacyjna bloczkowa z dodatkowymi matami wibroizolacyjnymi;
- system zasilania: trzecia szyna o napięciu 750V prądu stałego;
- sterowanie ruchem pociągów: urządzenia zabezpieczenia ruchu pociągów, system zdalnego sterowania i kontroli dyspozytorskiej oraz system automatycznego ograniczenia prędkości jako wspomagający pracę maszynisty;
- 12 podstacji trakcyjnych;
- 18 podstacji energetycznych;
- 65 000 źródeł światła;
- urządzenia i instalacje: m. in. system automatycznego prowadzenia pociągów, system zdalnego sterowania i kontroli dyspozytorskiej, system przeciwpożarowy, system radiokomunikacji, system kontroli dostępu, sieć czasu, system informacji pasażerskiej;
- 223 stacjonarne i 33 ruchome kamery (TV przemysłowa);
- sieć telekomunikacyjna;
- 122 przepompownie;
- 44 km systemów odwadniających;
- 200 ręcznych wyciągarek łańcuchowych;
- 85 wentylatorni głównych;
- 150 wentylatorni lokalnych;
- 420 lokalnych kanałów wentylacyjnych;
- 146 urządzeń chłodzących;
- 59 wind osobowych;
- 59 szt. schodów ruchomych.

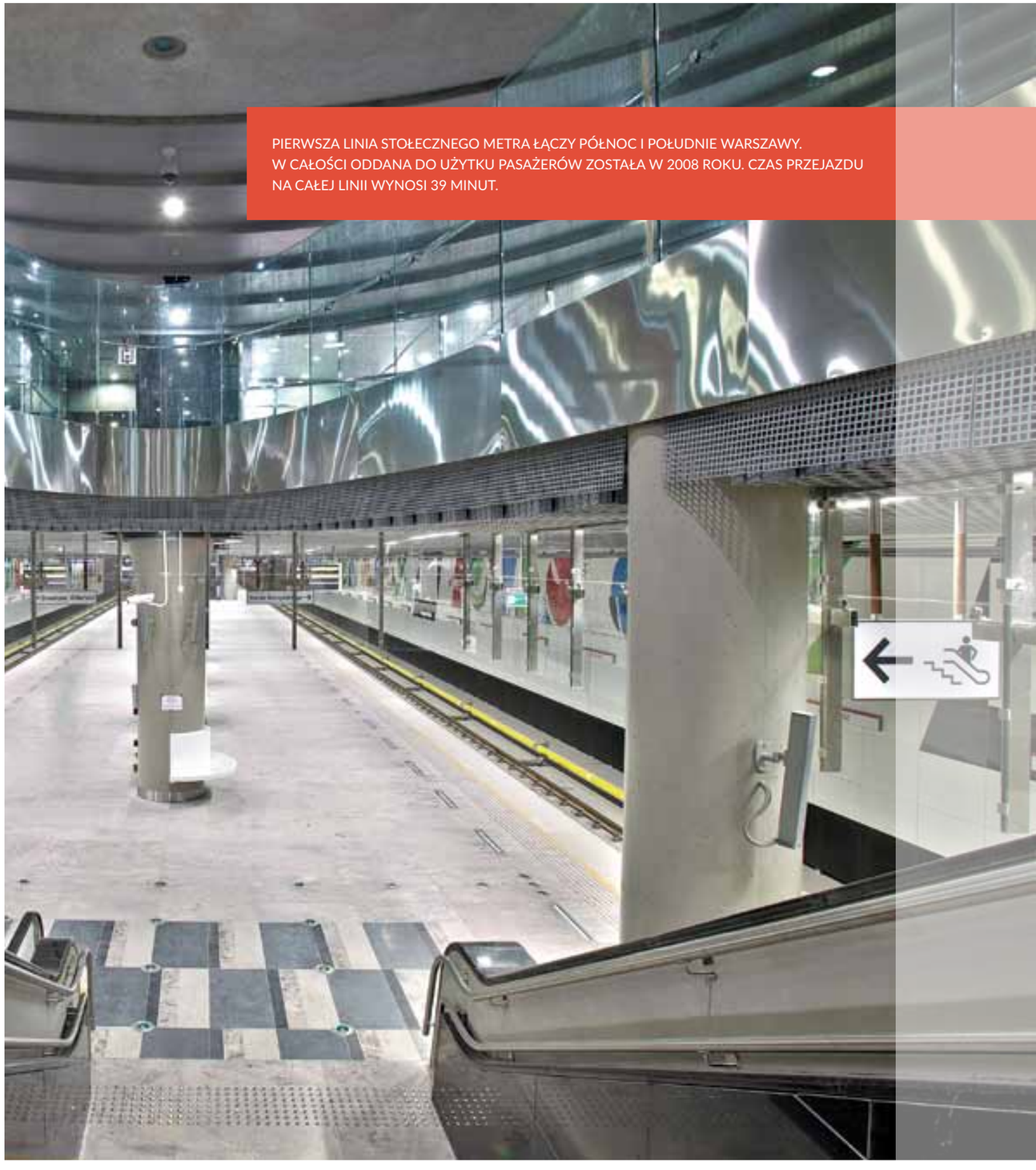
UTRZYMANIE INFRASTRUKTURY METRA

Strategia utrzymania infrastruktury metra opiera się na wytycznych producentów zawartych w dokumentacji techniczno-ruchowej maszyn, urządzeń i instalacji. Na podstawie zalecanych przez producentów cyklów przeglądowo-naprawczych sporządzane są roczne i miesięczne harmonogramy prac. Jednocześnie raz w roku dokonywany jest kompleksowy przegląd obiektów budowlanych wraz z instalacjami i urządzeniami. Na podstawie wyników przeglądów sporządzany jest projekt planu rzeczowo-finansowego w zakresie prac modernizacyjnych oraz kosztów bieżącego utrzymania w podziale na infrastrukturę stanowiącą własność Spółki oraz infrastrukturę stanowiącą własność Miasta Stołecznego Warszawy.

Prace związane z utrzymaniem i modernizacją infrastruktury metra odbywają się niemal wyłącznie w czasie przerwy nocnej w ruchu pociągów, bez zakłócania usług przewozowych. Jest to ogromne wyzwanie, ponieważ metro pracuje w godzinach od 5.00 rano do 1.00 w nocy, a w weekendy nocne kursy pociągów są przedłużone do godz. 3.00 nad ranem.

W ramach codziennych prac prowadzonych w nocy i związanych z utrzymaniem infrastruktury, wykonywane są:

- naprawy usterek systemu zabezpieczenia ruchu kolejowego;
- naprawy automatycznego systemu ograniczenia prędkości oraz inspekcja zasilania;
- inspekcje torów, w tym regulacja rozjazdów i trzeciej szyny;
- inspekcje elementów mocujących szyny oraz kontrola skrajni;
- inspekcje konstrukcji stacji i tuneli;
- geodezyjne pomiary deformacji podbudowy torów i kontrola ich geometrii;
- sprawdzenie urządzeń przeciwpożarowych;
- sprawdzenie urządzeń sygnalizacyjnych;
- sprawdzenie semaforów, wskaźników świetlnych;
- mycie soczewek;
- sprawdzenie zamków zwrotnicowych i spon;
- przeglądy napędów zwrotnicowych i mocowań;
- sprawdzenie przekaźników;
- konserwacja i przeglądy w podstacjach elektrycznych;
- sprawdzanie i ładowanie akumulatorów zasilania awaryjnego;
- przeglądy, konserwacja, naprawy i wymiana oświetlenia;
- konserwacja, sprzątanie i bieżące naprawy w strefie pasażerskiej.



PIERWSZA LINIA STOŁECZNEGO METRA ŁĄCZY PÓŁNOC I POŁUDNIE WARSZAWY. W CAŁOŚCI ODDANA DO UŻYTKU PASAŻERÓW ZOSTAŁA W 2008 ROKU. CZAS PRZEJAZDU NA CAŁEJ LINII WYNOSI 39 MINUT.

UTRZYMANIE SPRAWNIE DZIAŁAJĄCEJ INFRASTRUKTURY JEST KLUCZEM DLA WYSOKIEJ EFEKTYWNOŚCI PRZEDSIĘBIORSTWA. DLATEGO TEŻ, IDENTYFIKUJĄC POTRZEBY PASAŻERÓW, METRO WARSZAWSKIE SP. Z O.O. OFERUJE WYSOKI POZIOM OBSŁUGI POPRZEZ ŚWIADOME I KONSEKWENTNE DZIAŁANIA W DZIEDZINIE UTRZYMANIA INFRASTRUKTURY METRA.

Automatycznie monitorowany jest również stan systemów zdalnego sterowania i kontroli. W czasie przerwy nocnej prowadzone są także planowe konserwacje i naprawy usterek systemu zabezpieczenia ruchu pociągów, systemu automatycznego ograniczenia prędkości oraz systemów zdalnego sterowania urządzeniami energetycznymi i sanitarno-technicznymi.

Jednocześnie w ciągu dnia prowadzone są prace:
- czyszczenie kanałów wentylacyjnych i filtrów;
- inspekcje przepompowni i odwodnień;
- inspekcje podstacji trakcyjnych i energetycznych;
- inspekcje i wymiana źródeł światła;
- inspekcje i prace utrzymaniowe wind i schodów ruchomych.

Wygląd stacji i wagonów jest wizytówką metra, codziennie podlegającą ocenie pasażerów. Stacje i wagony sprzątane są codziennie, codziennie wywożone są również śmieci do utylizacji. Podczas opadów atmosferycznych, na bieżąco usuwany jest śnieg i błoto ze schodów prowadzących do stacji. Spółka Metro Warszawskie podpisując umowy na utrzymanie czystości i porządku, wymaga od podmiotów zewnętrznych gwarancji należytej jakości wykonywanych usług. Umowy szczegółowo określają standardy i wymagania związane ze sprzątaniem obiektów. Stan czystości i porządku kontrolują dyżurni poszczególnych stacji.

W celu optymalizacji kosztów ponoszonych na utrzymanie infrastruktury metra przyjęte zostały następujące zasady postępowania:
- zakupy urządzeń i materiałów oraz zlecanie usług dokonywane są w formie przetargów, co pozwala uzyskać korzystne ceny; specyfikacje zamówień szczegółowo określają wszystkie wymagania, warunki i standardy, co gwarantuje wysoki poziom usług i dostaw;
- serwis i konserwacja poszczególnych typów urządzeń z reguły zlecane są w formie umów obejmujących wszystkie urządzenia danego rodzaju na całej linii metra; pozwala to wynegocjować znacznie korzystniejsze warunki cenowe w porównaniu z kontraktami rocznymi czy tymi o mniejszym zakresie przedmiotowym;
- przy zakupie i projektowaniu nowych urządzeń i systemów brane są pod uwagę przyszłe koszty związane z utrzymaniem, pracochłonność obsługi, wymagania w zakresie utylizacji i inne elementy składające się na tzw. koszt życia systemu;
- wszystkie urządzenia zasilania elektrotrakcyjnego muszą być przystosowane do rekuperacji energii.

MODERNIZACJE I ULEPSZENIA

W celu optymalizacji funkcjonowania metra Spółka Metro Warszawskie opracowuje oraz wdraża nowoczesne technologie sprzyjające rozwojowi metra jako środka transportu oraz zapewniające bezpieczeństwo i wygodę naszych pasażerów. W 2014 roku zrealizowane zostały następujące zadania modernizacyjne:
- modernizacja systemu SOP2. W związku z uzyskaniem przez system SOP 2W bezterminowego świadectwa dopuszczenia do eksploatacji jako podstawowego systemu prowadzenia ruchu, który umożliwia prowadzenie ruchu na podstawie wskazań sygnalizatorów kabinowych, a co za tym idzie zwiększa częstotliwości kursowania pociągów, prowadzone były prace modernizacyjne w zakresie montażu systemu we wszystkich pociągach serii „81” i Metropolis. W roku 2014 wykonano takie prace modernizacyjne w 30 pociągach. Do końca kwietnia 2015 zakończony zostanie montaż we wszystkich pociągach.
- korekcyjne szlifowanie szyn. Zadanie realizowane jest corocznie i ma na celu eliminację zużycia szyn, a w efekcie ograniczenie drgań i hałasu, jak również wydłużenie okresów pomiędzy wymianami szyn.
- montaż smarownic torowych na stacji A13 Centrum oraz Stacji Techniczno-Postojowej Kabaty. W celu ograniczenia zużycia elementów torowych zamontowane zostały stacjonarne smarownice szyn, uruchamiane automatycznie przez przejeżdżające pociągi. Takie rozwiązanie, stosowane również na II linii, poprawia warunki współpracy kół z szyną i ogranicza zużycie boczne szyn.
- wykonanie prac modernizacyjnych w zakresie urządzeń sterowania ruchem pociągów. W celu zapewnienia prawidłowych warunków prowadzenia ruchu w systemie wygaszonych sygnalizatorów, wykonane zostały prace modernizacyjne w zakresie wdrożenia indywidualnego sterowania semaforami, jak również kompleksowa modernizacja urządzeń sterowania ruchem na stacji A4 Stokłosy wraz ze zmianą lokalizacji stanowiska dyżurnego ruchu.

W 2014 roku wykonane zostały również następujące prace z zakresu modernizacji i remontu infrastruktury I linii metra:
- modernizacja rozdzielni elektrycznych urządzeń technicznych (przepompownie, urządzenia łączności, wentylatornie)
- wykonanie remontu schodów stałych stacji Służew
- remont przepompowni na tunelu szlakowym B7, stacji Stokłosy i stacji Politechnika
- remont konstrukcji tłumików akustycznych wentylatorni stacji Pole Mokotowskie
- wymiana agregatu schładzającego na stacji Plac Wilsona
- remont zadaszeń wind stacji Kabaty, Natolin, Wierzbno.

Powyższe prace wykonane zostały we współpracy i ze środków Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie.

UTRZYMANIE I EKSPLOATACJA TABORU

TABOR METRA WARSZAWSKIEGO

Metro Warszawskie Sp. z o.o. eksploatuje obecnie cztery typy taboru: pociągi serii „81”, Metropolis 98B, nowy typ pociągów serii „81” oraz pociągi typu Inspiro.

POCIĄGI SERII „81”

Najstarszymi pociągami metra są pojazdy serii „81” Zostały wprowadzone do eksploatacji w latach 1994-1997. W celu wydłużenia wszystkich pociągów z czterech do sześciu wagonów w 2007 roku wprowadzono do eksploatacji zakupioną partię trzydziestu pośrednich wagonów serii „81”.

Podstawowa charakterystyka pociągów serii „81”:
- ilość i rodzaj wagonów – 6 wagonów napędowych
- ilość miejsc siedzących w pociągu – 256
- ilość miejsc stojących w pociągu – 1020
- prędkość maksymalna – 90 km/h
- silniki napędowe – silniki szeregowe
- moc 24 x 110/112/114 kW
- rozruch – oporowy
- przyspieszenie – 1,2 m/s^2
- konstrukcja pudła wagonu – stalowa
- masa wagonu czołowego – 34 Mg
- masa wagonu pośredniego – 33 Mg
- masa pociągu – 200 Mg
- wentylacja przedziału pasażerskiego – swobodny nawiew
- zawieszenie II stopnia – sprężyny śrubowe
- zawieszenie I stopnia – sprężyny śrubowe
- sprężarka – tłokowa

POCIĄGI METROPOLIS 98B

W latach 2000-2005 zakupiono i wprowadzono do eksploatacji pojazdy typu Metropolis 98B. Wydajny napęd oparty na przekształtniku IGBT, aluminiowe nadwozie oraz przemyślana konstrukcja zaowocowała bardzo nowoczesnym taborem charakteryzującym się niskim, jak na ówczesne czasy, zapotrzebowaniem na obsługę serwisową. Obecnie eksploatowanych jest osiemnaście sześciowagonowych takich pojazdów.

Podstawowa charakterystyka pociągów Metropolis 98B:
- ilość i rodzaj wagonów – 4 wagony napędowe (pośrednie)
  2 wagony doczepne (czołowe)
- ilość miejsc siedzących w pociągu – 264
- ilość miejsc stojących w pociągu – 1206
- prędkość maksymalna – 90km/h
- silniki napędowe – silniki asynchroniczne
- moc – 16 x 180 kW
- rozruch – falownik
- przyspieszenie – 1,2 m/^{2}
- konstrukcja pudła wagonu – aluminiowa
- masa wagonu czołowego – 28 Mg
- masa wagonu pośredniego – 31 Mg
- masa pociągu – 174 Mg
- wentylacja przedziału pasażerskiego – wymuszona
- zawieszenie II stopnia – pneumatyczne (poduszka powietrzna)
- zawieszenie I – stopnia sprężyny metalowo-gumowe
- sprężarka – śrubowa

POCIĄGI SERII „81” NOWY TYP

W celu uzupełnienia taboru związanego z wymaganym wzrostem zdolności przewozowych w latach 2008-2009 zakupiono i wprowadzono do eksploatacji partię siedmiu pojazdów unowocześnionego typu „81”. Wagony zyskały nowy wygląd zewnętrzny, klimatyzację kabiny maszynisty, nowy wystrój wnętrza, wymuszoną wentylację przedziału pasażerskiego oraz wyświetlacze informacji pasażerskiej.

Podstawowa charakterystyka pociągów serii „81” – nowy typ
- ilość i rodzaj wagonów – 6 wagonów napędowych
- ilość miejsc siedzących w pociągu – 256
- ilość miejsc stojących w pociągu – 1020
- prędkość maksymalna – 90km/h
- silniki napędowe – silniki szeregowe
- moc – 24 x 114 kW
- rozruch – oporowy
- przyspieszenie – 1,2m/s^2
- konstrukcja pudła wagonu – stalowa
- masa wagonu czołowego – 35,5 Mg
- masa wagonu pośredniego – 34,5
- masa pociągu – 204 Mg
- wentylacja przedziału pasażerskiego – wymuszona
- zawieszenie II stopnia – sprężyny śrubowe
- zawieszenie I stopnia – sprężyny śrubowe
- sprężarka – tłokowa

INSPIRO

Ostatnim typem taboru Metra Warszawskiego Sp. z o.o. jest zakupiona w latach 2012-2014 partia trzydziestu pięciu pojazdów typu Inspiro do obsługi I i II linii metra. Głównymi cechami, jakie wyróżniają składy Inspiro są: niskie zużycie energii elektrycznej, niskie koszty eksploatacji i długie okresy międzyprzeglądowe.

Podstawowa charakterystyka pociągów serii Inspiro:
- ilość i rodzaj wagonów – 4 wagony napędowe (czołowe
  i pośrednie), 2 wagony (pośrednie)
- ilość miejsc siedzących w pociągu – 232
- ilość miejsc stojących w pociągu – 1268
- prędkość maksymalna – 90km/h
- silniki napędowe – silniki asynchroniczne
- moc – 16x 140 kW
- rozruch – falownik
- przyspieszenie – 1,2m/s^2
- konstrukcja pudła wagonu – aluminiowa
- masa wagonu czołowego – 29,2 Mg
- masa wagonu pośredniego – 27,1 Mg
- masa pociągu – 158,2 Mg
- wentylacja przedziału pasażerskiego – wymuszona
- zawieszenie II stopnia – pneumatyczne (poduszka powietrzna)
- zawieszenie I stopnia – sprężyny metalowo-gumowe
- sprężarka – śrubowa

STRUKTURA POCIĄGÓW METRA

Struktura pociągów metra według stanu na dzień 31 grudnia 2014 roku przedstawiała się następująco:

tabor serii „81”:
- rok produkcji 1989 – 10 wagonów
- rok produkcji 1994 – 32 wagony
- rok produkcji 1997 – 18 wagonów
- rok produkcji 2007 – 30 wagonów
- rok produkcji 2008 – 12 wagonów
- rok produkcji 2009 – 30 wagonów

Razem: 132 wagony, skonfigurowane w 22 pociągi sześciowagonowe.

tabor typu Metropolis:
- rok produkcji 2000 – 24 wagony
- rok produkcji 2001 – 24 wagony
- rok produkcji 2002 – 30 wagonów
- rok produkcji 2004 – 18 wagonów
- rok produkcji 2005 – 12 wagonów

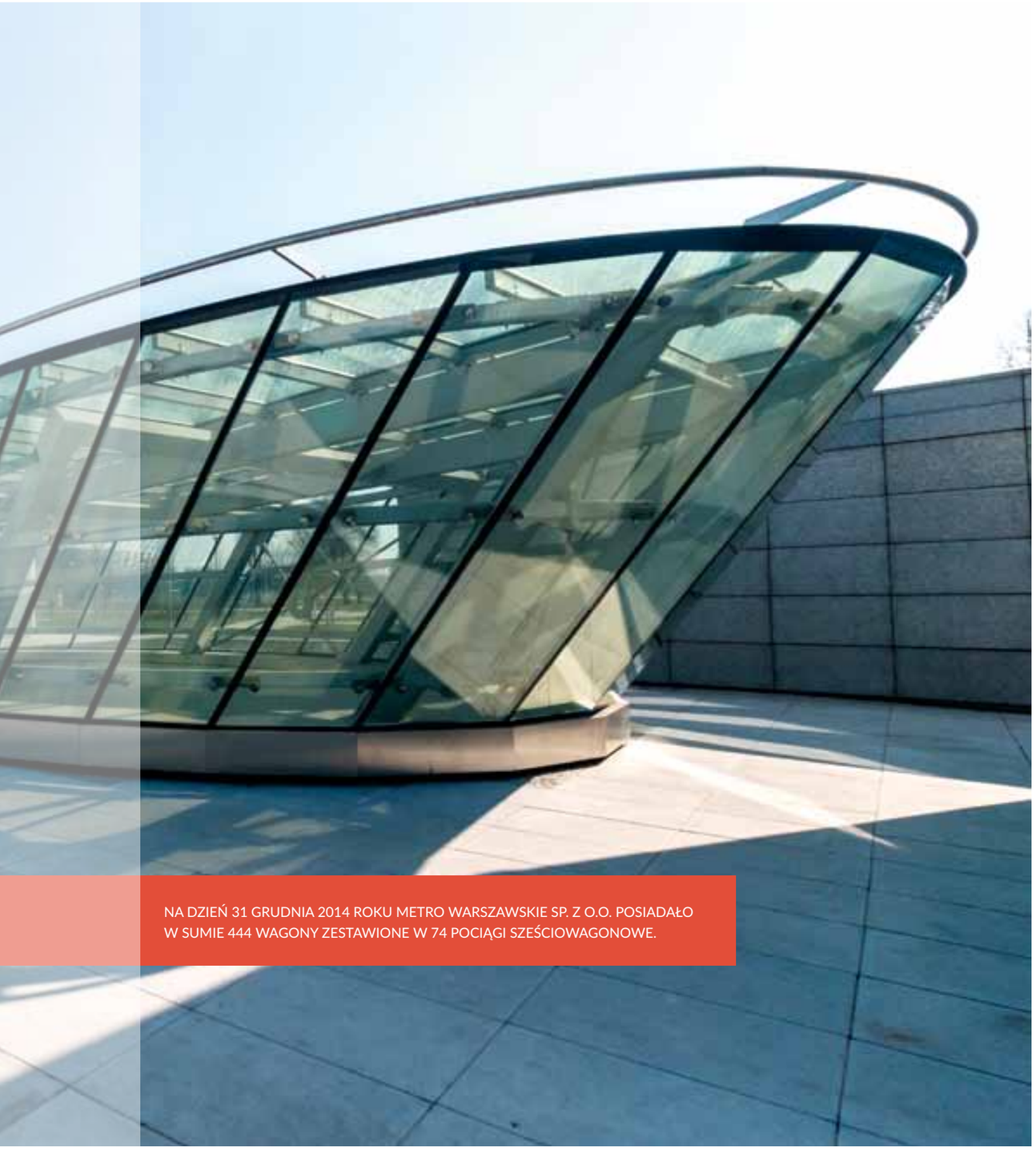
Razem: 108 wagonów, skonfigurowanych w 18 pociągów sześciowagonowych.

tabor typu Inspiro:
- rok produkcji 2013 – 36 wagonów
- rok produkcji 2014 – 168 wagonów

Razem: 204 wagony, skonfigurowane w 34 pociągi sześciowagonowe.

PRZEGLĄDY I REMONTY POCIĄGÓW METRA.

W 2014 roku Metro Warszawskie Sp. z o.o. wykonało następującą liczbę przeglądów i remontów pociągów metra:
tabor serii „81”:
- P1 (przegląd kontrolny, codzienny) – 157 pociągów
- P2 (przegląd okresowy, co 5 - 7 tys. km) – 122 pociągi
- P3 (przegląd dodatkowy, co 25 - 35 tys. km) – 16 pociągów
- P 4.1 (remont, co 50 - 70 tys. km) – 64 wagonów



NA DZIEŃ 31 GRUDNIA 2014 ROKU METRO WARSZAWSKIE SP. Z O.O. POSIADAŁO W SUMIE 444 WAGONY ZESTAWIONE W 74 POCIĄGI SZEŚCIOWAGONOWE.

- P 4.2 (remont, co 220 - 260 tys. km) – 8 wagonów
- P 4.3 (remont, co 450 -510 tys. km) – 12 wagonów
- Roczny średni przebieg pojazdu serii „81” to około 44,8 tys. kilometrów

tabor typu Metropolis:
- P1 (przegląd kontrolny, co 2 tygodnie) – 326 pociągów
- P2 (przegląd okresowy, co 23,75 – 26,25 tys. km) – 57 pociągów
- P3 (przegląd dodatkowy, co 95 – 105 tys. km) – 8 pociągów
- P 4.1 (remont, co 190 – 210 tys. km) – 5 pociągów
- P 4.2 (remont, co 380 - 420 tys. km) – 2 pociągi
- P5 (naprawa główna, co1 600 000 km lub co 16 lat) – 1 pociąg
- Roczny średni przebieg pojazdu typu Metropolis to około 96,8 tys. kilometrów.

tabor typu Inspiro:
- P1.1 – 45 pociągów (przegląd kontrolny, co 33 000 km lub co 2 miesiące)
- P1.2 – 33 pociągów (przegląd kontrolny drugi, co 67 000 km lub co 4 miesiące)
- P2 – 20 pociągów (przegląd okresowy, co 100 000 km lub co 6 miesięcy)
- P3 – 5 pociągów (przegląd dodatkowy, co 200 000 km lub co 12 miesięcy)

Roczny średni przebieg pojazdu typu Inspiro to około 51,5 tys. kilometrów.

TABOR POMOCNICZY

Struktura taboru pomocniczego przedstawiała się następująco:
- lokomotywa manewrowa 418 D, rok prod. 1991 – 1 szt.
- lokomotywa manewrowa 418 Da, rok prod. 1999 – 1 szt.
- lokomotywa manewrowa CZ LOKO 797.8, rok prod. 2007 – 1 szt.
- lokomotywa LM 400, rok prod. 2012 – 1 szt.
- wózek motorowy typu DS-10-03, rok prod. 1989 – 1 szt.
- wózek motorowy typu DS-Ż-03, rok prod. 1991 – 1 szt.
- wózek motorowy typu DS-10-03, rok prod. 1994 – 1 szt.
- wózek motorowy typu DS-Ż-03, rok prod. 1994 – 2 szt.
- wagon typu 208Kg/M, rok prod. 1987 – 2 szt.
- przyczepa PWM-10, rok prod. 1990 – 7 szt.
- przyczepa PWM-10, rok prod. 1991 – 2 szt.
- przyczepa PWM-10, rok prod. 1993 – 2 szt.
- przyczepa PWM-10, rok prod. 2000 – 2 szt.
- przyczepa PWM-10W, rok prod. 1994 – 5 szt.
- platforma zagłębiona ZPA-10/M, rok prod. 2006 – 1 szt.
- platforma zagłębiona ZPA-10/M, rok prod. 2008 – 1 szt.

W 2014 roku wykonano prace przeglądowe na 31 pomocniczych pojazdach kolejowych metra w ilościach:
- przeglądy kontrolne (obsługa codzienna) – 2173
- przeglądy okresowe małe – 129
  (cykl przeglądowy w zależności od typu taboru pomocniczego)
- przeglądy okresowe średnie i duże – 34
  (cykl przeglądowy w zależności od typu taboru pomocniczego)

AWARYJNOŚĆ

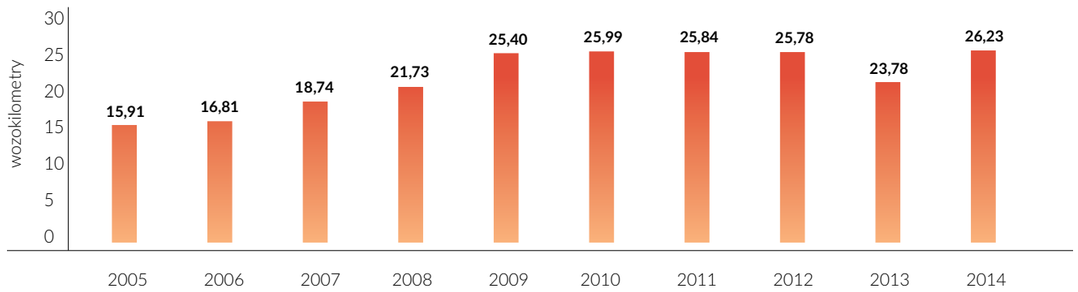
W latach 2005-2008 wskaźnik zjazdów awaryjnych był niższy niż średnia wartość w okresie 10 ostatnich lat, która wyniosła 0,34. W okresie 2009-2010 wprowadzono do eksploatacji nowe pociągi produkcji rosyjskiej, przez co nastąpił wzrost wskaźnika zjazdów awaryjnych. Taki stan rzeczy potwierdza regułę, że przy wprowadzeniu nowych pociągów do ruchu ich większa awaryjność spowodowana jest tak zwaną „chorobą wieku dziecięcego”.

Od 2011 roku notuje się spadek wskaźnika awaryjności. Spowodowane jest to zmniejszeniem ilości awarii nowych wagonów serii „81” i ustabilizowaną ilością awarii w pozostałych typach taboru. Potwierdzeniem tego są lata 2012 i 2013, które przyniosły kolejne obniżenie wskaźnika awaryjności. Od października 2013 roku wprowadzane były do eksploatacji pociągi typu Inspiro. W związku ze zdarzeniem z 17 listopada 2013 roku, pociągi tego typu eksploatowane były jedynie przez miesiąc. Nie miało to wpływu na wskaźnik zjazdów awaryjnych. W roku 2014 ponownie rozpoczęła się eksploatacja pojazdów Inspiro. Nowe pojazdy będące w tak zwanym okresie „choroby wieku dziecięcego” spowodowały znaczne zwiększenie ilości zjazdów awaryjnych.

Liczba zjazdów awaryjnych pociągów metra w roku 2014 uwzględniających przejazdy techniczne w porównaniu do lat poprzednich

rok	wozokilometry w 10 tys. km	liczba zjazdów	wskaźnik zjazdów na 10 tys. wozokm
2005	1 629,97	476	0,30
2006	1 688,89	475	0,28
2007	1 883,13	576	0,31
2008	2 188,79	680	0,31
2009	2 553,19	1208	0,47
2010	2 611,11	1084	0,42
2011	2 594,55	969	0,37
2012	2 595,18	825	0,32
2013	2 395,47	724	0,30
2014	2 645,25	948	0,36
średni wskaźnik zjazdów na 10 tys. kilometrów w latach 2005 - 2014			0,34

Wozokilometry z pasażerami (bez przejazdów technicznych) wykonane w 2014 roku: 26 239 249,8



PRACE KONCEPCYJNE I ROZWOJOWE

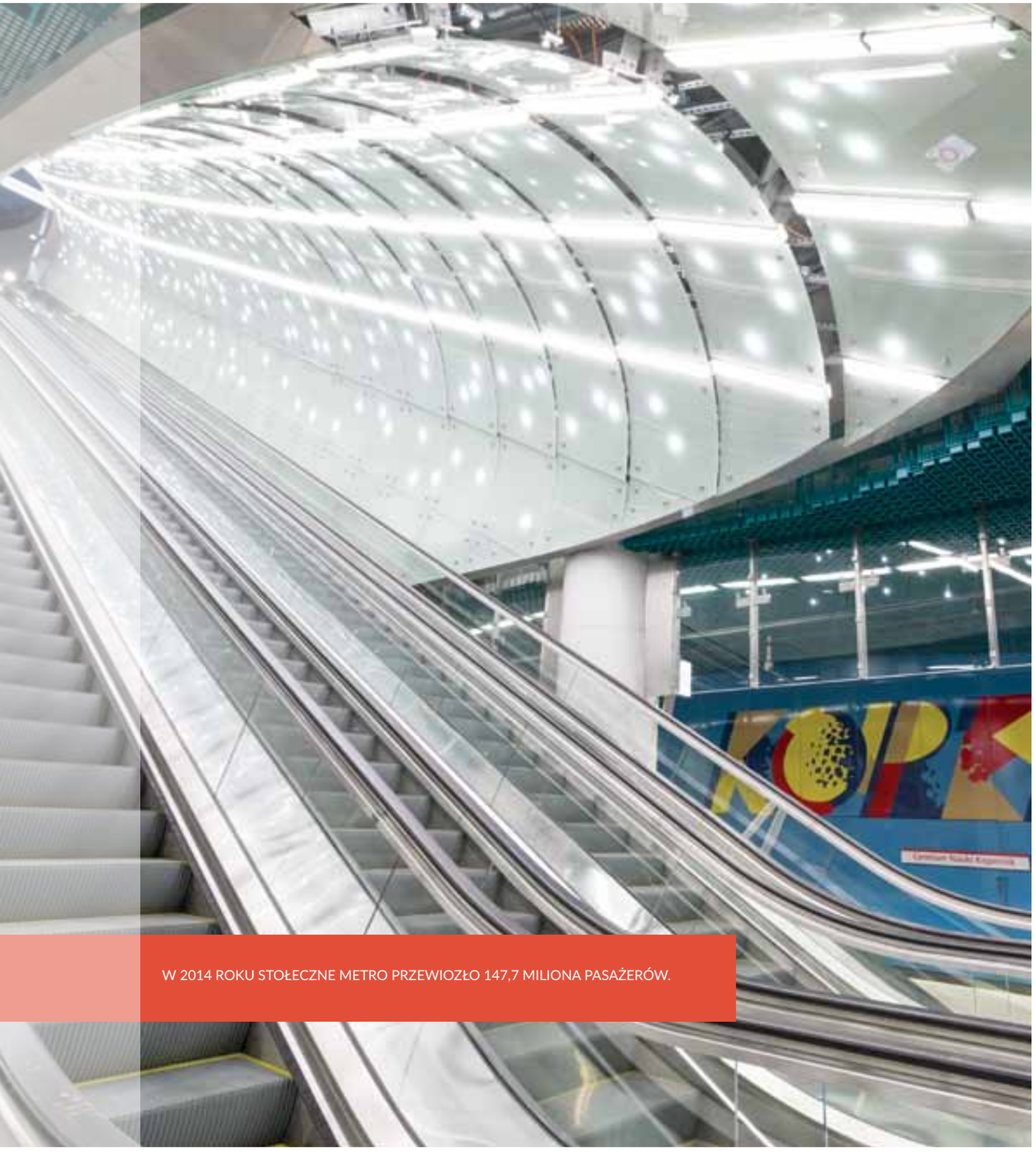
Prace koncepcyjne związane z rozwojem oraz modernizacją taboru, w 2014 roku prowadzone były przede wszystkim nad:

- modernizacją komunikacji awaryjnej pasażer-maszynista w pociągach serii „81” nr 01-15
- instalacją monitoringu w pociągach serii „81”
- modernizacją elektrozaworów napędów styczników w pojazdach serii „81”
- modernizacją wózków motorowych DS
- montaż klimatyzacji w kabinie maszynisty pojazdów typu Metropolis

WOZOKILOMETRY

Wozokilometr to iloczyn liczby wagonów i przejechanych przez nie kilometrów.
Od roku 2005 zauważalny jest stopniowy wzrost ilości wykonanych wozokilometrów. Spowodowane jest to zwiększającym się planem przewozów oraz dostępnością taboru w ruchu. W okresie 2009-2013 wymagana dostępna ilość pociągów wynosiła 32. W roku 2013, ze względu na budowę łącznika pomiędzy I i II linią metra oraz zamknięcie na okres wakacji centralnych stacji I linii, zmniejszono plan przewozowy i wykonano około 2 mln wozokilometrów mniej niż w roku 2012. W roku 2014 zwiększona została wymagana liczba pociągów w ruchu, do 33, co spowodowało wzrost wykonanych wozokilometrów.

POCIĄGI EKSPLOATOWANE W WARSZAWSKIM METRZE PRZEJECHAŁY ŁĄCZNIE W 2014 ROKU 4 482 270 KILOMETRÓW. W SUMIE OD OTWARCIA STOŁECZNEGO METRA, W KWIETNIU 1995 ROKU DO KOŃCA 2014 ROKU, WSZYSTKIE POCIĄGI POKONAŁY DYSTANS 57 910 970 KILOMETRÓW.

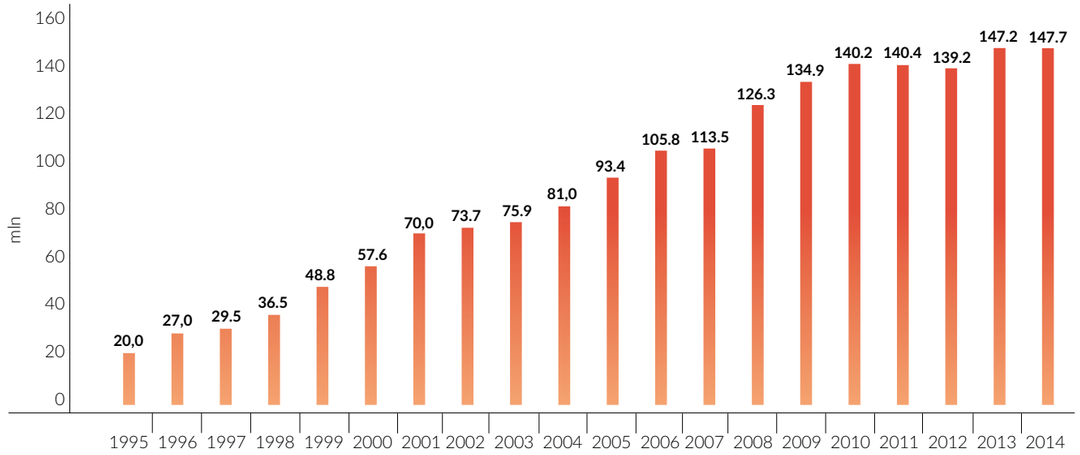


W 2014 ROKU STOŁECZNE METRO PRZEWIOZŁO 147,7 MILIONA PASAŻERÓW.

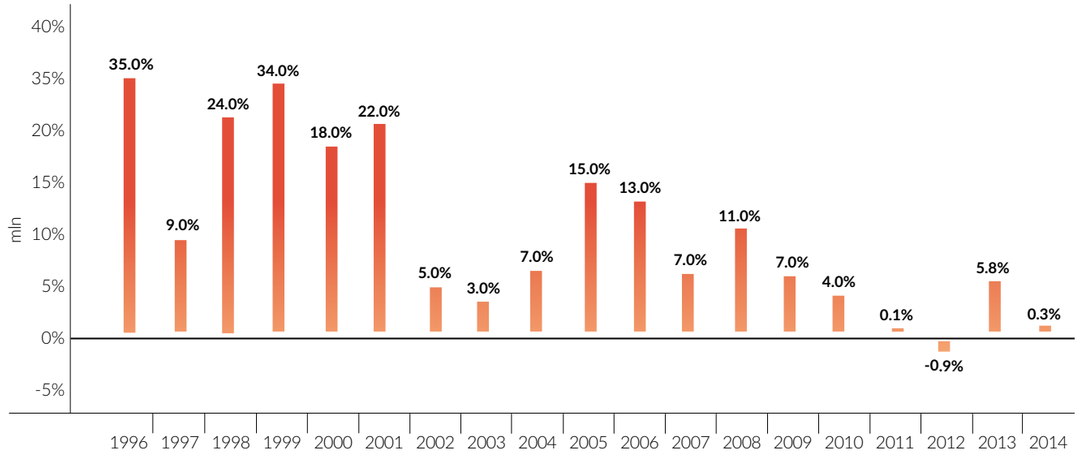
PRZEWÓZ PASAŻERÓW – DANE LICZBOWE

Warszawskie metro jest jednym z najpopularniejszych środków komunikacji w stolicy. Pasażerowie najbardziej cenią sobie w nim wysoką jakość oferowanych usług, w tym komfort przejazdu, bezpieczeństwo oraz częstotliwość kursowania. Szacunkowo w dni robocze ze stołecznego metra korzysta maksymalnie 565 tysięcy pasażerów, natomiast w soboty i niedziele odpowiednio 379 tysięcy i 309 tysięcy. W 2014 roku przewiezionych zostało 147,7 miliona pasażerów, co daje nam wzrost liczby przewiezionych pasażerów o 0,3% w porównaniu do roku 2013.

Zestawienie porównawcze szacunkowej liczby przewiezionych pasażerów w kolejnych latach (w milionach) – przewozy pasażerów 1995-2014



Dynamika rocznych przewozów w metrze



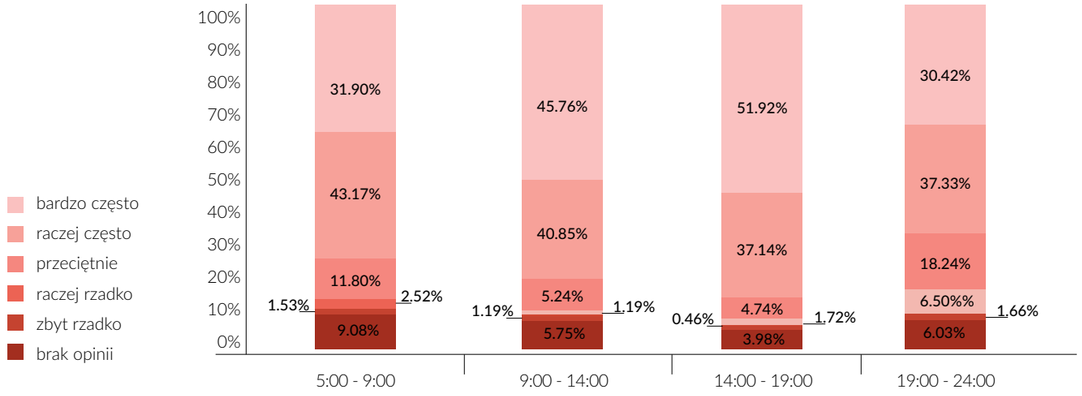
Liczba pasażerów na poszczególnych stacjach w 2014 roku w milionach osób w porównaniu do roku 2013 (suma szacunkowa — jest to liczba przewiezionych pasażerów na podstawie liczników przejść w bramkach biletowych oraz osób omijających bramki biletowe, które zostały oszacowane na podstawie dodatkowych pomiarów).

		2013		2014	
Stacja	Nazwa stacji	Suma	Suma szacunkowa	Suma	Suma szacunkowa
A1	Kabaty	4,65	6,41	3,27	6,46
A2	Natolin	4,32	5,15	2,82	5,1
A3	Imielin	4,43	6,15	2,81	6,19
A4	Stokłosy	4,17	4,67	2,91	4,51
A5	Ursynów	3,03	3,98	1,95	3,92
A6	Służew	5,48	6,42	3,59	6,48
A7	Wilanowska	8,16	9	7,49	8,96
A8	Wierzbno	4,21	6,19	2,71	6,25
A9	Racławicka	3,47	3,95	2,77	3,83
A10	Pole Mokotowskie	6,4	8,93	4,16	9,02
A11	Politechnika	10,87	15,29	7,38	15,39
A13	Centrum	10,91	19,25	7,64	19,65
A14	Świętokrzyska	3,8	4,08	3,57	4,18
A15	Ratusz Arsenał	12,67	13,46	12,67	13,49
A17	Dworzec Gdański	6,09	6,46	5,42	6,56
A18	Plac Wilsona	4,11	4,42	3,57	4,39
A19	Marymont	3,93	4,12	3,59	4,08
A20	Słodowiec	2,46	2,62	2,18	2,57
A21	Stare Bielany	2,41	3,17	1,86	3,11
A22	Wawrzyszew	2,81	3,03	2,43	2,98
A23	Młociny	4,65	10,48	2,81	10,59
Suma		113,03	147,23	87,6	147,71

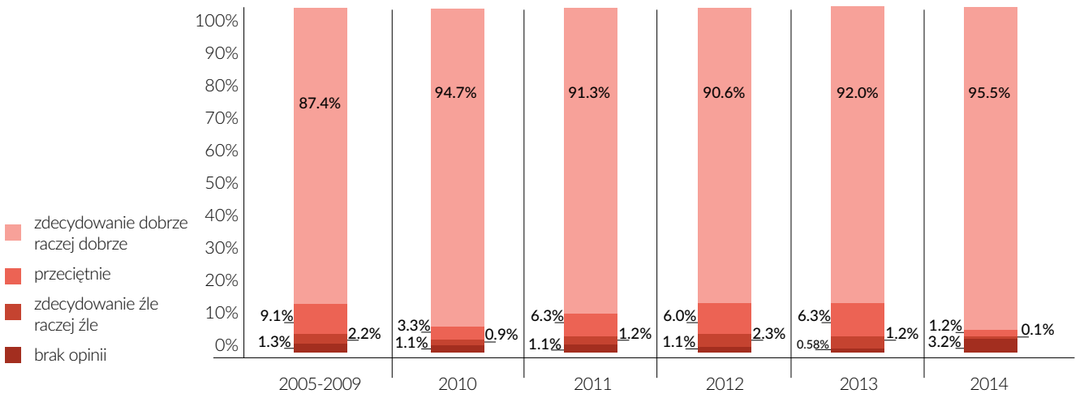
Porównanie liczby wydarzeń wpływających na ruch pociągów metra w latach 2012–2014

Przyczyna	Liczba przypadków		
	2012 r.	2013 r.	2014 r.
próba samobójcza ze skutkiem śmiertelnym	1	2	2
awaria rozjazdu - zwrotnicy	1	3	0
usterka pociągu	311	283	702
awaria zasilania	0	0	0
zalanie stacji - ulewa	0	1	0
przyczyny techniczne	72	89	149
podejrzenie podłożenia ładunku wybuchowego	2	4	3
ograniczenia prędkości	8	3	2
wtargnięcie na torowisko	5	2	3
budowa II linii metra	9	3	0
inne	6	13	6
Suma	415	403	867

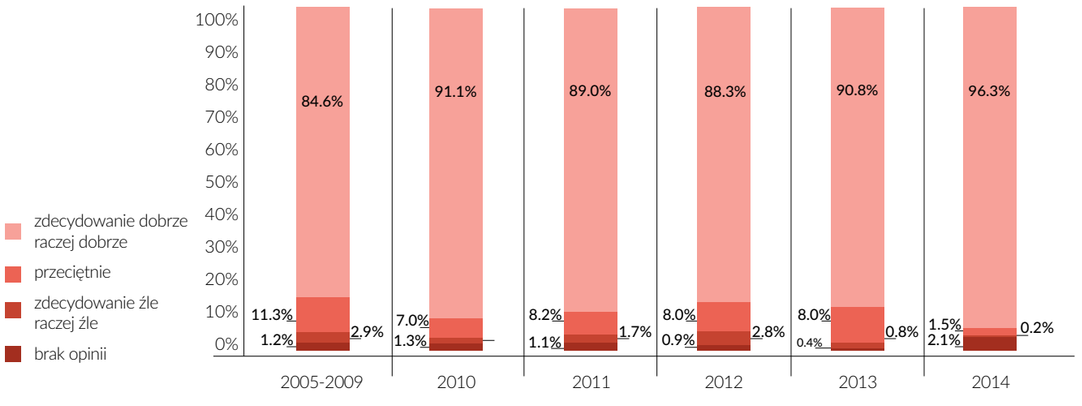
Ocena częstotliwości kursowania metra w 2014 roku w podziale na pory dnia



Ocena metra pod względem bezpieczeństwa



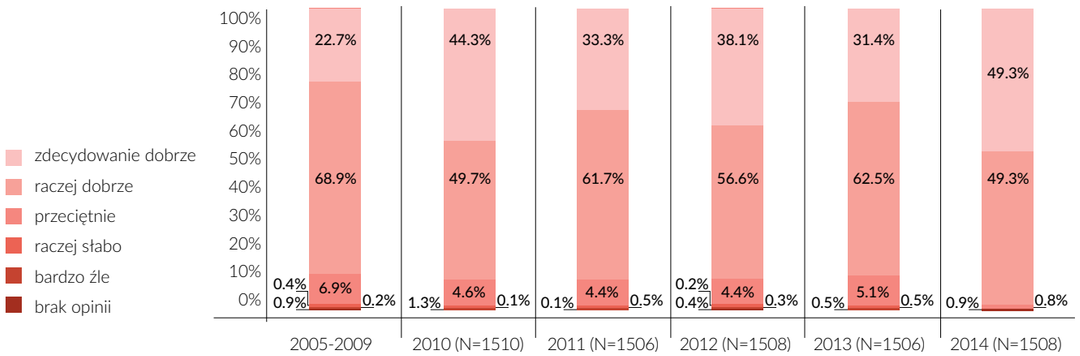
Ocena metra pod względem szybkości jazdy



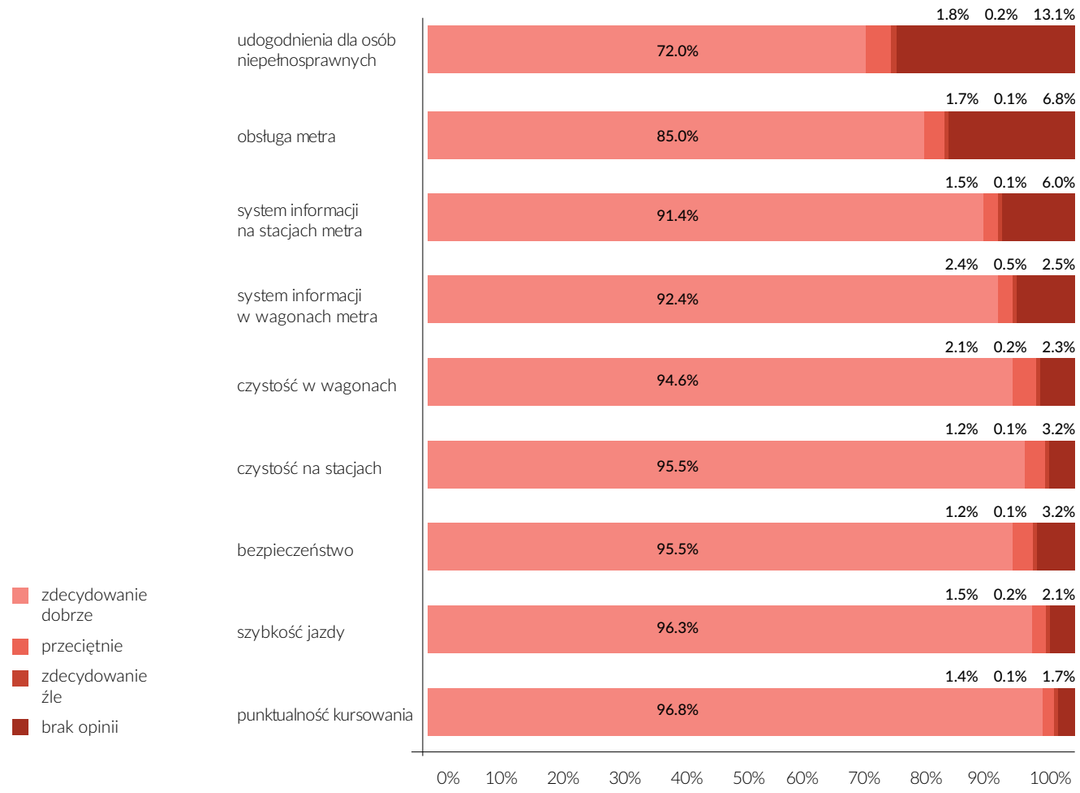
METRO W OCENIE PASAŻERÓW

W 2014 roku, w badaniach zadowolenia pasażerów, mieszkańcy Warszawy po raz kolejny ocenili funkcjonowanie stołecznego metra. Nasi pasażerowie oceniali m. in. obsługę, częstotliwość kursowania, służby metra, bezpieczeństwo, a także wyposażenie w punkty użyteczności publicznej i widoczność oznakowania awaryjnego. Jak wynika z badań przeprowadzonych na reprezentatywnej próbie 1508 osób, aż 98% pasażerów zadowolona jest z funkcjonowania podziemnej kolejki. Warszawiacy wysoko ocenili również punktualność kursowania (96,8% pozytywnych ocen), szybkość jazdy (96,3%) oraz bezpieczeństwo (95,5%). Wysoką ocenę – 92,4% i 91,4% otrzymał też system informacji w wagonach i na stacjach metra. Zadowolonych z udogodnień dla osób niepełnosprawnych było 72% osób. Oceniono również częstotliwość kursowania pociągów metra. 87% badanych wypowiedziało się pozytywnie o częstotliwości w godzinach od godz. 9.00 do godz. 14.00, natomiast odsetek osób zadowolonych z częstotliwości kursowania w godzinach 14.00-19.00 wyniósł 89%. Pasażerów zapytano również o ulubioną stację warszawskiego metra. W 2014 roku najwięcej głosów uznania zdobyła stacja Stare Bielany, a tuż za nią uplasował się dotychczasowy lider – Plac Wilsona.

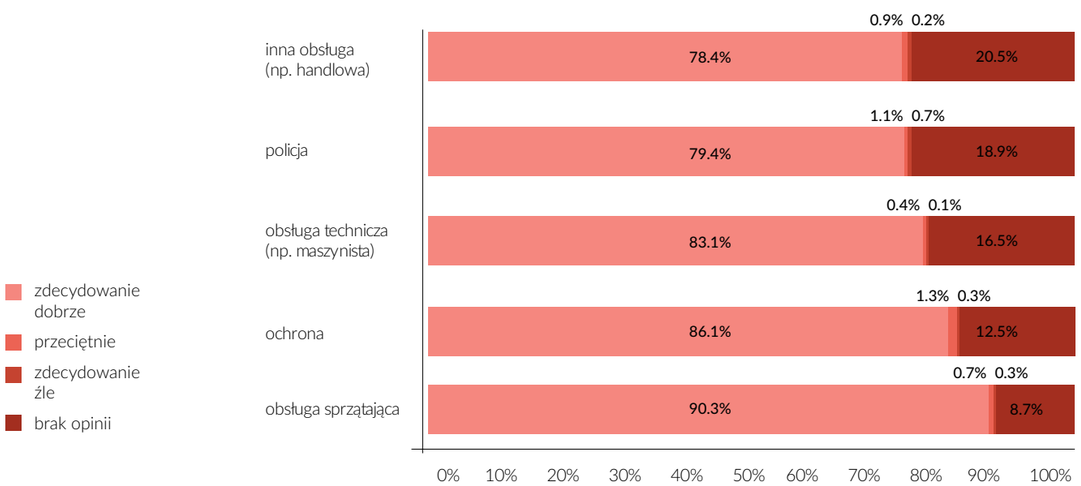
Ogólna ocena metra



Ocena poszczególnych elementów związanych z obsługą metra



Ocena poszczególnych służb metra



OGÓLNA OCENA USŁUG ŚWIADCZONYCH PRZEZ NASZĄ SPÓŁKĘ TO 98,2% ZADOWOLONYCH PASAŻERÓW.

MAJĄC NA WZGLĘDZIE SKUTECZNE INFORMOWANIE OPINII PUBLICZNEJ O PROWADZONEJ DZIAŁALNOŚCI, METRO WARSZAWSKIE ANGAŻUJE SIĘ ORAZ WSPIERA LICZNE PROJEKTY SPOŁECZNE, CHARYTATYWNE, EDUKACYJNE I INFORMACYJNE.

DZIAŁALNOŚĆ PROMOCYJNA

W minionym roku Metro Warszawskie Sp. z o.o. skupiło swoją aktywność na dwóch podstawowych zadaniach, to jest utrzymaniu wysokiej jakości przewozów pasażerskich oraz nadzorze nad realizacją największej inwestycji samorządowej, jaką była budowa odcinka centralnego II linii metra. W procesie realizacji planów inwestycyjnych oraz eksploatacyjnych dużą rolę odegrała prowadzona przez Spółkę działalność promocyjna i informacyjna. Zgodnie z prowadzoną polityką z zakresu promocji i informacji, Metro Warszawskie Sp. z o.o. w sposób zróżnicowany komunikowało się z otoczeniem. Przychylną opinię o firmie podtrzymywaliśmy poprzez udział w różnorodnych projektach o charakterze społecznym, informacyjnym czy edukacyjnym.

SPOTKANIA ZE SPOŁECZNOŚCIĄ LOKALNĄ

Celem organizowanych przez Metro Warszawskie Sp. z o.o. spotkań z lokalną społecznością jest udostępnienie stronom zainteresowanym wyczerpujących informacji dotyczących działalności Spółki. W ciągu całego minionego roku mieliśmy dużo różnego rodzaju okazji, aby spotkać się nie tylko z przedstawicielami branży komunikacyjnej, ekspertami czy pracownikami naukowymi, ale również z pasażerami metra czy miłośnikami komunikacji miejskiej.

Najważniejszym projektem zrealizowanym w roku minionym była organizacja „Dni Otwartych" na stacjach centralnego odcinka II linii metra. W okresie od marca do lipca 2014 roku mieszkańcy Warszawy mieli okazję obejrzeć budowę stacji centralnego odcinka II linii metra. Dni Otwarte na budowie spotkały się z ogromnym zainteresowaniem. Każdy plac budowy odwiedziło około 300 osób. Łącznie stacje centralnego odcinka II linii metra obejrzało około 1800 osób. Wśród uczestników organizowanych wycieczek była Prezydent m.st. Warszawy, Pani Hanna Gronkiewicz-Waltz. Dla pasażerów stołecznego metra współorganizowaliśmy również „Noc Muzeów" i Dni Transportu Publicznego, w ramach których mieszkańcy Warszawy mieli możliwość zwiedzania Stacji Techniczno-Postojowej Kabaty. Uczestniczyliśmy w projektach społecznych „Więcej życzliwości w komunikacji miejskiej" oraz „Europa zmienia Warszawę", podczas których promowana była budowa centralnego odcinka II linii metra. Dla rodzin zorganizowaliśmy zawody narciarskie o puchar Krecika na Górce Szczęśliwickiej w Warszawie, a osobom zainteresowanym szczegółowym przebiegiem prac na budowie zaproponowaliśmy program telewizyjny „METROpolia", będący swoistym kompendium wiedzy o postępach prac na budowie centralnego odcinka II linii metra.

Z ekspertami z dziedziny transportu publicznego, środowisk naukowych i podmiotów bezpośrednio zaangażowanych w świadczenie usług transportowych, Metro Warszawskie Sp. z o.o. spotkało się przy okazji seminarium naukowego pt. „Metro zmienia Warszawę", którego gośćmi honorowymi byli Prezydent m.st. Warszawy, Pani Hanna Gronkiewicz-Waltz oraz Sekretarz Generalny UITP, Pan Alain Flausch. Podczas XII Międzynarodowych Targów Budownictwa Drogowego, Kolejowego oraz Zarządzania Ruchem INFRASTRUKTURA 2014 roku oraz uroczystej gali pod nazwą „Metro zmienia Warszawę" zaprezentowana została wystawa przedstawiająca koncepcje architektoniczno-budowlane I etapu realizacji odcinków zachodniego oraz wschodniego–północnego II linii metra w Warszawie.

DZIAŁANIA CHARYTATYWNE I SPOŁECZNE

Działania społeczne i charytatywne są integralną częścią realizowanej przez Metro Warszawskiej Sp. z o. o. strategii. Stałym elementem naszej aktywności w powyższym zakresie jest wspieranie instytucji pomocowych i fundacji, uczestnictwo i prowadzenie działalności edukacyjnej i społecznej, wspieranie kultury.

W 2014 roku Metro Warszawskie Sp. z o.o. podtrzymało współpracę ze Stowarzyszeniem Przyjaciół Integracja, Stowarzyszeniem Sportu Osób Niepełnosprawnych SSON, Domem Dziecka nr 1 Nasz Dom oraz firmą Planeta Kreatywna, organizatorem konkursu Mazowiecki Miesiąc Integracji. Po raz pierwszy wsparliśmy Związek Powstańców Warszawskich, Fundację Pomocy na Rzecz Żołnierzy Armii Krajowej im. Gen. Brygady Leopolda Okulickiego ps. „Niedźwiadek", Stowarzyszenie Inicjatyw Społeczno-Kulturalnych Stacja Muranów i Muzeum Historii Żydów Polskich.

Ważnym przedsięwzięciem roku 2014, którego podjęło się Metro Warszawskie Sp. z o.o., było przeprowadzenie kampanii informacyjnej dotyczącej upowszechnienia wśród pasażerów wiedzy o postępowaniu w sytuacji zagrożenia. W tym celu, planując dotrzeć z informacją do jak najszerszej liczby osób, Spółka zleciła wykonanie i zamieszczenie w Gazecie Wyborczej insertu dotyczącego powyższych zagadnień, przeprowadzenie kampanii reklamowej w Internecie oraz przeprowadzenie kampanii linków sponsorowanych w wyszukiwarce Google.pl. Jednocześnie, w lipcu Metro Warszawskie Sp. z o.o. zorganizowało zapowiadany wcześniej program szkoleń pod nazwą „Społeczny asystent metra" dla wybranej grupy pasażerów. Celem programu było przeszkolenie grupy osób, które w razie zaistnienia nietypowej sytuacji w metrze,

będą mogły służyć innym pasażerom swoją wiedzą i przygotowaniem. Wśród omawianych tematów znalazły się między innymi: oznakowanie alarmowe w warszawskim metrze, procedury ewakuacji pociągu metra oraz stacji metra, rola poszczególnych służb w działaniach kryzysowych, sposoby radzenia sobie ze stresem w sytuacji zagrożenia oraz jak wpływać na tłum w sytuacji nietypowej. Do uczestnictwa w naszym projekcie zgłosiło się ponad 200 osób.

SZTUKA W METRZE

Promocja kultury i sztuki w metrze odbywa się za pośrednictwem dwóch wspieranych przez Spółkę programów artystycznych: „Pociąg do sztuki" oraz „Galeria A19".

Program „Pociąg do sztuki" powstał w 2004 roku jako program promocji kultury w przestrzeni wielkiego miasta. Pierwsza galeria ulokowana została na stacji Wilanowska. Po 5 latach „Pociąg do sztuki" tworzył dużą sieć galerii miejskich, mieszczących się w podziemnych ciągach komunikacyjnych na siedmiu stacjach warszawskiego metra (A1 Kabaty, A3 Imielin, A7 Wilanowska, A10 Pole Mokotowskie, A13 Centrum, A14 Świętokrzyska i A17 Dworzec Gdański). Ósma galeria znalazła swoje miejsce w holu głównym budynku mieszczącego siedzibę Zarządu Metra Warszawskiego Sp. z o.o. W tych stałych miejscach co miesiąc prezentowane są wystawy sztuki współczesnej.

W 2014 roku w galeriach „Pociąg do sztuki" zaprezentowane zostały między innymi następujące ekspozycje: wystawa fotografii Anny Bedyńskiej, laureatki World Press Photo w kategorii portret stylizowany, „Festiwal Teatralny" czyli przegląd najciekawszych plakatów teatralnych Teatru Dramatycznego, wystawa fotograficzna na temat futbolu amerykańskiego (Warsaw Eagles), wystawa pokonkursowa prezentująca prace w ramach kolekcji Mazowiecki Miesiąc Integracji oraz „ORT" Poezja z Polski, Poezja z Islandii – projekt prezentujący poezję w przestrzeniach miejskich, realizowany we współpracy z Instytutem Książki w Krakowie.

Kolejnym stałym elementem sztuki w metrze warszawskim jest „Galeria A19". Jej przedmiotem jest wykonanie projektu muralu o wymiarach 35 m długości i 3,5 m wysokości. Projekt powstał w 2007 roku jako program promocji kultury w przestrzeni wielkiego miasta. W grudniu 2010 roku Spółka Metro Warszawskie zmieniła koordynatora projektu i podpisała umowę o wzajemnej współpracy z Akademią Sztuk Pięknych w Warszawie. Przedmiotem podpisanej umowy jest popularyzacja sztuki, promocja studentów i absolwentów uczelni artystycznych oraz prezentacja ich prac w przestrzeni publicznej w ramach projektu artystycznego „Galeria A19".

W roku 2014 w Galerii A19 kontynuowany był projekt badawczy „1/∞". Projekt, którego celem jest analiza zmiany skali i powielania obrazu malarskiego przy użyciu współczesnych technik druku wielkoformatowego, jest elementem zadania badawczego pod tytułem Sztuka w Przestrzeniu Publicznej w aspekcie społecznym i indywidualnym, realizowanym przez profesora Mirosława Duchowskiego.

18 września 2014 roku na ścianie stacji metra Marymont – czyli w Galerii A 19 – rozpoczęły się pokazy z cyklu „Metrowe Komiksy". Serię zainaugurowała praca Piotra Macha z Poznania pod tytułem: „MARTWA PRACA". Drugi w kolejności był Marcin Podolec, który pokazał sekwencję z „Fugazi Music Club" (komiks wydany przez Kulturę Gniewu). Trzecia z kolei została zaprezentowana praca p.t.: „Bio" Małgorzaty Jabłońskiej z Gliwic.

CENNĄ WATROŚCIĄ DLA SPÓŁKI METRO WARSZAWSKIE SĄ PRACOWNICY, KTÓRZY ODGRYWAJĄ KLUCZOWĄ ROLĘ W REALIZACJI STRATEGII SPÓŁKI.

PRACOWNICY - SZKOLENIA I ROZWÓJ

Na koniec 2014 roku, Metro Warszawskie Sp. z o.o. zatrudniało łącznie 2112 osób, w tym 1826 wykonywało swoje obowiązki na stanowiskach związanych z eksploatacją, 196 osób pracowało na stanowiskach administracyjnych i 90 na stanowiskach związanych z realizacją inwestycji.

W celu doskonalenia umiejętności zawodowych, w 2014 roku Metro Warszawskie Sp. z o.o. przeszkoliło 1001 pracowników na 114 szkoleniach. Pracownicy podnosili swoje kwalifikacje w takich dziedzinach jak: ekologia, finanse, informatyka, inwestycje, human resources czy prawo. W minionym roku przeprowadziliśmy również szkolenia „Opanować stres w pracy" dla dyspozytorów ruchu, maszynistów, dyżurnych stacji i pracowników Służby Ochrony Metra, „Komunikacja interpersonalna w sytuacjach kryzysowych" dla dyżurnych ruchu, dyżurnych stacji i maszynistów oraz „Profesjonalna obsługa pasażera" dla pracowników Służby Ruchu. Zgodnie z prowadzoną polityką personalną Spółka zapewniła naukę języka angielskiego dla grupy 38 pracowników, oraz częściowo pokryła koszty na naukę na studiach wyższych 8 pracownikom.

Metro Warszawskie Sp. z o.o. od lat umożliwia odbycie praktyk zawodowych zarówno na stanowiskach administracyjnych jak i specjalistycznych stanowiskach związanych z eksploatacją taboru i infrastruktury metra. W 2014 roku praktyki zawodowe w Metrze Warszawskim Sp. z o.o. odbyło 19 uczniów szkół wyższych i zawodowych, między innymi Wydział Transportu i Wydziału Geodezji i Kartografii Politechniki Warszawskiej, Zespołu Szkół nr 28 czy Technikum Motorniczego w Warszawie.

OCHRONA ŚRODOWISKA

EDUKACJA PRACOWNIKÓW I KONTRAHENTÓW

Edukacja pracowników i kontrahentów prowadzona jest poprzez system szkoleń z zakresu ochrony środowiska, bezpieczeństwa i higieny pracy oraz zagadnień przeciwpożarowych, zgodnie z funkcjonującym w Spółce Zintegrowanym Systemem Zarządzania. Szkoleniami objęci są wszyscy zatrudnieni pracownicy, a także osoby nowo przyjmowane do pracy oraz studenci przychodzący na praktyki zawodowe. Dodatkowo prowadzone są szkolenia, dotyczące gospodarki odpadami na stanowisku pracy.

Podnoszenie świadomości ekologicznej naszych partnerów biznesowych realizowane jest między innymi poprzez szkolenie pracowników firm zewnętrznych, które świadczą usługi na terenie Metra Warszawskiego. Każdorazowo przed dopuszczeniem do wykonywania pracy, pracownicy usługodawcy przechodzą szkolenia z zakresu ochrony środowiska, bezpieczeństwa i higieny pracy, zagadnień przeciwpożarowych, a także z zasad organizacji pracy na terenie Metra Warszawskiego Sp. z o.o. Zakres tematyczny szkoleń jest ściśle związany z rodzajem prac prowadzonych przez firmę zewnętrzną. W 2014 roku Dział Ochrony Środowiska przeszkolił 355 nowych pracowników, 19 praktykantów, 1319 pracowników firm zewnętrznych oraz przeprowadził szkolenia okresowe dla 535 pracowników Spółki.

DZIAŁANIA MINIMALIZUJĄCE NAGATYWNY WPŁYW NA ŚRODOWISKO PODEJMOWANE PRZEZ SPÓŁKĘ

Przestrzegając wszystkich reguł i standardów ochrony środowiska określonymi przepisami zewnętrznymi i wewnętrznymi, Metro Warszawskie w 2014 roku podjęło szereg działań minimalizujących potencjalny negatywny wpływ na środowisko.

Gospodarka odpadami

Segregacja komunalnych odpadów surowcowych.
Od wielu już lat na terenie Stacji Techniczno-Postojowej Kabaty prowadzona jest selektywna zbiórka surowcowych odpadów komunalnych. Aktualnie Spółka stosuje się do nowych wytycznych Urzędu Miasta st. Warszawa i segreguje odpady na 2 frakcje: odpady segregowane suche i szkło. Trzecia frakcja odpadów komunalnych to odpady zmieszane. Na terenie Stacji Techniczno-Postojowej Kabaty oraz w obiektach I linii

Metro Warszawskie Sp. z o.o., jako firma świadoma ekologicznie, podejmuje działania mające na celu ochronę środowiska przed niekorzystnym wpływem działalności człowieka w miejscu pracy jak i poza nim.

metra ustawione zostały oznaczone kontenery na wszystkie frakcje odpadów komunalnych, natomiast w obiektach technicznych oraz biurowych zostały ustawione pojemniki na odpady segregowane suche, szkło i zmieszane odpady komunalne. Zakupiono i ustawiono również specjalne pojemniki do zbiórki baterii.

Selektywna zbiórka odpadów niebezpiecznych i innych niż niebezpieczne.
Wszystkie odpady wytwarzane przez Spółkę Metro Warszawskie, gromadzone są w sposób selektywny na terenie Stacji Techniczno-Postojowej Kabaty. W poszczególnych pomieszczeniach, a w szczególności w miejscach gdzie prowadzone są przeglądy i naprawy taboru metra, znajdują się oznakowane, zamykane pojemniki na odpady, które po napełnieniu są przekazywane do magazynu odpadów. Zgodnie z przyjętymi procedurami, ilości wytwarzanych odpadów są na bieżąco monitorowane przez pracowników poszczególnych komórek organizacyjnych, magazyn odpadów oraz Dział Ochrony Środowiska. Odpady wytworzone na poszczególnych stacjach metra (z wyjątkiem komunalnych), transportowane są drezynami na teren Stacji Techniczno-Postojowej i przekazywane do magazynu odpadów. Wszystkie odpady wytwarzane przez Spółkę Metro Warszawskie przekazywane są wyspecjalizowanym firmom, posiadającym stosowne decyzje zezwalające na transport i przetwarzanie odbieranych odpadów. Przekazywanie odpadów następuje na podstawie podpisanych umów lub jednorazowych zleceń, z zastosowaniem kart przekazania odpadu. Na bieżąco prowadzona jest również ewidencja odpadów (zgodnie z wymaganiami prawnymi), którą prowadzi Dział Ochrony Środowiska. Ilości wytwarzanych odpadów niebezpiecznych i innych niż niebezpieczne są ściśle związane z harmonogramem przeglądów taboru metra.

Wszystkie działania zaplanowane i zrealizowane przez poszczególne komórki organizacyjne Metra Warszawskiego Sp. z o.o. w 2014 roku, a mające zasadniczy wpływ na minimalizację negatywnego oddziaływania na środowisko, zamieszczone zostały w „Programie zarządzania środowiskowego w Metrze Warszawskim Sp. z o.o. na 2014 r. – realizacja”.

Gospodarka wodno-ściekowa

W wyniku działalności Metra Warszawskiego wytwarzane są ścieki przemysłowe, które zawierają substancje szczególnie szkodliwe dla środowiska wodnego, dlatego też Spółka posiada decyzję nr 708/OŚ/2012 z dnia 12 lipca 2012 roku, wydaną przez Prezydenta m.st. Warszawy, udzielającą Spółce Metro Warszawskie pozwolenia wodno-prawnego na wprowadzanie do urządzeń kanalizacyjnych powyższych ścieków z zachowaniem określonych parametrów jakościowych. Wyżej wymieniona decyzja obowiązuje do dnia 30 czerwca 2016 roku.

ZINTEGROWANY SYSTEM ZARZĄDZANIA

Metro Warszawskie Sp. z o.o. realizuje politykę w zakresie jakości, ochrony środowiska oraz bezpieczeństwa i higieny pracy w ramach zintegrowanego systemu zarządzania, spełniającego wymagania norm:

- PN-EN ISO 9001:2009 Systemy zarządzania jakością. Wymagania
- PN-EN ISO 14001:2005 Systemy zarządzania środowiskowego. Wymagania i wytyczne stosowania
- PN-N-18001:2004 Systemy zarządzania bezpieczeństwem i higieną pracy. Wymagania.

Zgodność z normą PN-EN ISO 9001, wdrożonego w Metrze Warszawskim w 2004 roku systemu zarządzania jakością została potwierdzona certyfikatem Polskiego Centrum Badań i Certyfikacji z dnia 15 czerwca 2005 roku, a rozszerzonego w roku 2008 o kolejne dwa systemy: zarządzania środowiskowego oraz bezpieczeństwa i higieny pracy, certyfikatem zintegrowanego systemu zarządzania z dnia 21 lipca 2009 roku. Przeprowadzony w 2014 roku przez Polskie Centrum Badań i Certyfikacji kolejny już audyt odnowienia potwierdził zgodność funkcjonującego w Metrze Warszawskim Sp. z o.o. zintegrowanego systemu zarządzania z wymaganiami norm: PN-EN ISO 9001:2009, PN-EN ISO 14001:2005, PN-N-18001:2004 i z właściwymi przepisami prawnymi.
Do najważniejszych zadań zrealizowanych w 2014 roku przez Dział Jakości należały odbiory techniczne pojazdów metra typu Inspiro dostarczanych przez konsorcjum SIEMENS – NEWAG oraz odbiór techniczny eksploatowanych przez Spółkę pojazdów metra serii „81” i typu Metropolis po modernizacji Systemu Ograniczenia Prędkości.

ZINTEGROWANY SYSTEM ZARZĄDZANIA ZAPEWNIA WYSOKĄ JAKOŚĆ I BEZPIECZEŃSTWO PODRÓŻY PASAŻEROM, A TAKŻE IDENTYFIKUJE I OGRANICZA RYZYKO ZAGROŻEŃ BEZPIECZEŃSTWA PRACY PRACOWNIKÓW SPÓŁKI I FIRM DZIAŁAJĄCYCH NA TERENIE SPÓŁKI.

INWESTYCJE

PROJEKT I BUDOWA II LINII METRA, W TYM: ODCINEK CENTRALNY: OD STACJI „RONDO DASZYŃSKIEGO" DO STACJI „DWORZEC WILEŃSKI"

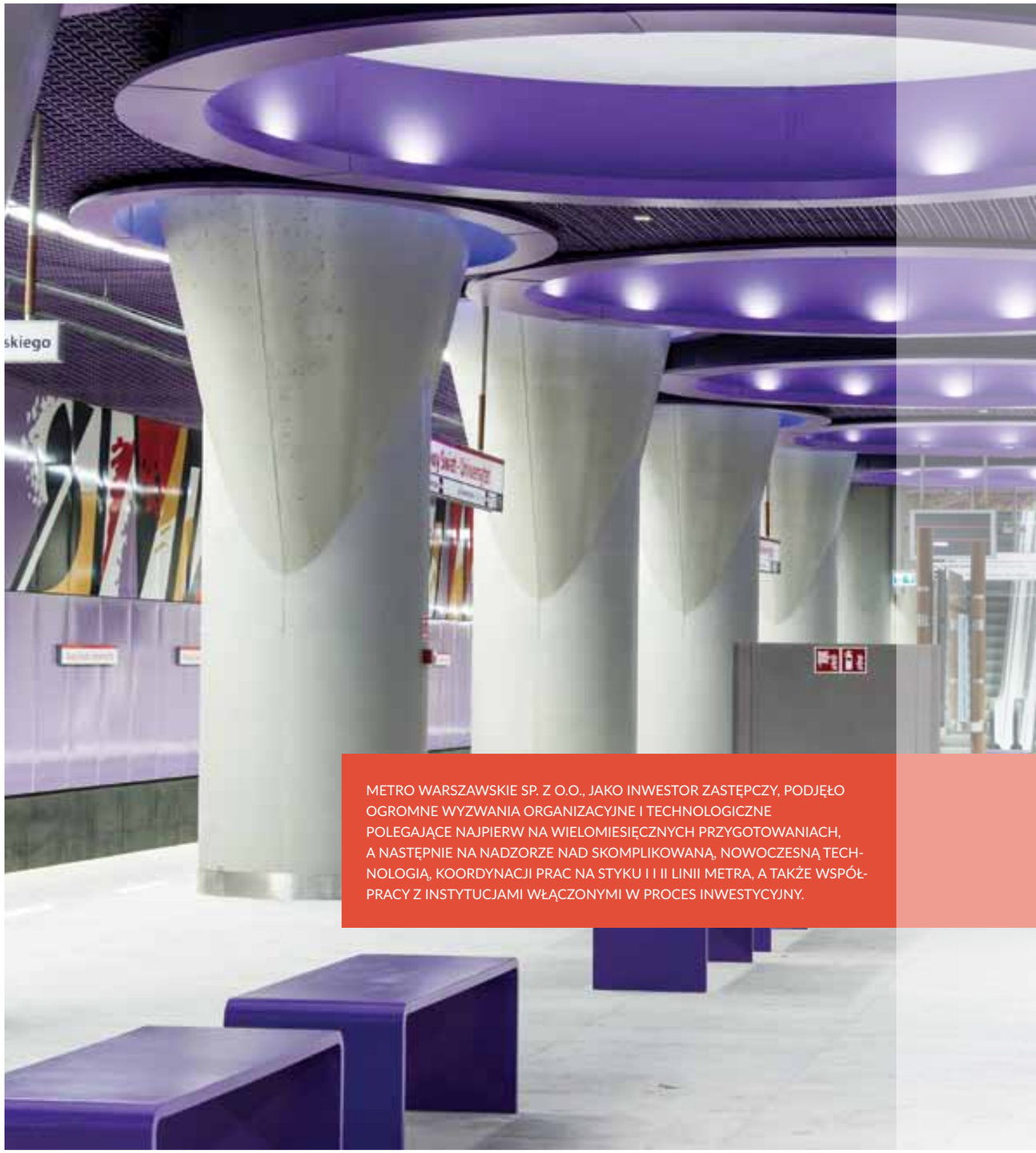
Budowa centralnego odcinka II linii metra – największej samorządowej inwestycji w Polsce – zakończyła się 30 września 2014 roku. Inwestycja realizowana była na podstawie umowy na „Projekt i budowę II linii metra w Warszawie od stacji Rondo Daszyńskiego do stacji Dworzec Wileński w Warszawie", zawartej 28 października 2009 roku pomiędzy Miastem Stołecznym Warszawa reprezentowanym przez Zarząd Transportu Miejskiego, a Konsorcjum firm w składzie: Astaldi S.p.A. (Lider), GÜLERMAK Ağır Sanayi İnşaat ve Taahhüt A.Ş. (Partner) i Przedsiębiorstwo Budowy Dróg i Mostów Sp. z o.o. (Partner) wraz z aneksami. Wartość kontraktu podpisanego z konsorcjum wykonawców wyniosła 4 137 643 866,48 zł PLN brutto (wartość kontraktu po podpisaniu aneksu Nr 9 z dnia 29 września 2014 roku). We wrześniu 2010 roku zamknięto pierwszą ulicę pod budowę szybu startowego dla tarcz TBM i stacji C09 Rondo Daszyńskiego. W połowie 2011 roku budowa II linii metra wkroczyła na kolejne stołeczne ulice, to jest ulicę Świętokrzyską i Targową. Był to rzeczywisty start realizacji około 9,3 km tuneli, 7 stacji, 6 wentylatorni szlakowych oraz przebudowy infrastruktury miejskiej. W 2012 roku wykonawca rozpoczął drążenie tuneli odcinka centralnego. Po blisko 18 miesiącach pracy, 28 listopada 2013 roku głowica TBM Maria sforsowała ścianę stacji Centrum Nauki Kopernik, wieńcząc tym samym pracę czterech najnowocześniejszych maszyn TBM, wykorzystanych po raz pierwszy w Polsce przy budowie metra. Budowa odcinka centralnego II linii metra sfinansowana została z budżetu samorządu warszawskiego i w znacznym stopniu wsparta środkami pochodzącymi z Unii Europejskiej.

Odcinek centralny II linii metra to 6,3 -kilometrowa linia metra od Ronda Daszyńskiego do Dworca Wileńskiego, w tym:

- 7 stacji na głębokości od 13 do 23 metrów;
- tunele szlakowe
  - tunel północny o długości 4522 m;
  - tunel południowy o długości 4819 m, w tym tunel łączący I i II linię metra o długości 361 m; (tunele pod Wisłą o całkowitej długości od stacji Centrum Nauki Kopernik do stacji Stadion Narodowy tunelu północnego – 920 m oraz tunelu południowego – 935 m);
- 6 wentylatorni szlakowych.

NAJWAŻNIEJSZE WYDARZENIA W PROCESIE REALIZACJI INWESTYCJI W 2014 ROKU

- Konsorcjum AGP, wykonawca budowy centralnego odcinka II linii metra, zgłosił przedmiot zamówienia do odbioru końcowego w dniu 30 września 2014 roku.
- Komisja Odbioru Końcowego powołana Uchwałą Zarządu Metra Warszawskiego Sp. z o.o. dokonała odbiorów końcowych 6 stacji oraz 5 wentylatorni (z wyjątkiem stacji C13 Centrum Nauki Kopernik i wentylatorni V13) odcinka centralnego II linii metra.
- Państwowa Straż Pożarna, Państwowy Powiatowy Inspektorat Sanitarny i Mazowiecki Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska przeprowadziłi wymagane przepisami prawa kontrole obiektów centralnego odcinka II linii metra.
- Złożono wnioski do Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego o wydanie decyzji o pozwoleniu na użytkowanie poszczególnych obiektów centralnego odcinka II linii metra.
- Po uzyskaniu pozytywnych decyzji Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego została wszczęta procedura zmierzająca do uruchomienia ruchu pociągów na centralnym odcinku II linii metra.
- Zaprojektowano a następnie zrealizowano roboty budowlane i towarzyszące w zakresie obejmującym różnice zagospodarowania terenu pomiędzy projektami wykonawczymi stacji metra C10 Rondo ONZ, C11 Świętokrzyska, C12 Nowy Świat – Uniwersytet oraz wentylatorni szlakowych V11 i V12 a projektem stałej organizacji ruchu opracowanym w związku modernizacją ul. Świętokrzyskiej w Warszawie.
- W związku z Uchwałą nr LI/1516/2 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 07 marca 2013 roku zmieniającą nazwy trzech stacji metra odcinka centralnego II linii metra tj. stacji C12 „Nowy Świat – Uniwersytet", C13 „Centrum Nauki Kopernik" i C14 „Stadion Narodowy" profesor Wojciech Fangor, na zlecenie Wykonawcy budowy centralnego odcinka II linii metra wykonał projekty logotypów nowych nazw stacji.
- Zaprojektowano i zrealizowano dodatkowy Automatyczny System Pobierania Opłat za Przejazdy (ASPOzP) na stacji I linii metra A14 oraz na stacji II linii metra C11 w łączniku między peronami stacji „Świętokrzyska" I linii metra (A14) i stacji „Świętokrzyska" II linii metra (C11).
- Zawarto umowę na zaprojektowanie i wykonanie dodatkowego systemu liczenia pasażerów na stacji metra „Świętokrzyska" (A14/C11) w Warszawie.



METRO WARSZAWSKIE SP. Z O.O., JAKO INWESTOR ZASTĘPCZY, PODJĘŁO OGROMNE WYZWANIA ORGANIZACYJNE I TECHNOLOGICZNE POLEGAJĄCE NAJPIERW NA WIELOMIESIĘCZNYCH PRZYGOTOWANIACH, A NASTĘPNIE NA NADZORZE NAD SKOMPLIKOWANĄ, NOWOCZESNĄ TECHNOLOGIĄ, KOORDYNACJI PRAC NA STYKU I I II LINII METRA, A TAKŻE WSPÓŁPRACY Z INSTYTUCJAMI WŁĄCZONYMI W PROCES INWESTYCYJNY.

Wizualizacja – stacja „Moczydło”.

Wizualizacja – stacja „Księcia Janusza”.

PROJEKT I BUDOWA II LINII METRA, W TYM: ODCINEK ZACHODNI: OD SZLAKU ZA STACJĄ „RONDO DASZYŃSKIEGO” DO STACJI „KSIĘCIA JANUSZA”

Wyłonienie wykonawcy robót budowlano – montażowych

W dniu 18 października 2014 roku w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej zostało ogłoszone postępowanie przetargowe na wykonanie robót niezbędnych do wykonania:
Zadania nr 1:
a) Budowa II linii metra w Warszawie – I etap realizacji odcinka zachodniego – od szlaku za stacją C9 „Rondo Daszyńskiego” do torów odstawczych za stacją C6;
b) Projektów Wykonawczych, Planu Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia, Dokumentacji Powykonawczej, Instrukcji Obsługi i Konserwacji w zakresie określonym w Programie Funkcjonalno-Użytkowym wraz z załącznikami; uzupełnienie Planu Ruchu Zakładu Górniczego i wniosku o jego zatwierdzenie przekazanego Wykonawcy przez Zamawiającego, jak również uzyskanie zatwierdzenia powyższego Planu przez właściwy organ nadzoru górniczego
lub
Zadania nr 2:
a) Budowa II linii metra w Warszawie – I etap realizacji odcinka wschodniego-północnego – od szlaku za stacją C15 „Dworzec Wileński” do torów odstawczych za stacją C18;
b) Projektów Wykonawczych, Planu Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia, Dokumentacji Powykonawczej, Instrukcji Obsługi i Konserwacji w zakresie określonym w Programie Funkcjonalno-Użytkowym wraz z załącznikami; uzupełnienie Planu Ruchu Zakładu Górniczego i wniosku o jego zatwierdzenie przekazanego Wykonawcy przez Zamawiającego, jak również uzyskanie zatwierdzenia powyższego Planu przez właściwy organ nadzoru górniczego.

Uzyskane decyzje administracyjne

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie II linii metra w Warszawie – I etap realizacji odcinka zachodniego – od szlaku za stacją C9 „Rondo Daszyńskiego” do torów odstawczych za stacją C6.

- W dniu 30 września 2014 roku Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie wydał Decyzję WOOŚ-II.4210.67.2013.TR o środowiskowych uwarunkowaniach ustalającą środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na budowie II linii metra w Warszawie – I etap realizacji odcinka zachodniego – od szlaku za stacją C9 „Rondo Daszyńskiego” do torów odstawczych za stacją C6, realizowanego w wariancie technologicznym I. Uwzględniając argumenty wskazujące na ważny interes społeczny, organ nadał decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.
- W związku z wszczęciem postępowania odwoławczego prowadzonego przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska (GDOŚ) od wyżej wymienionej decyzji na skutek złożonych odwołań mieszkańców decyzja nie jest ostateczna.

Decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego dla inwestycji polegającej na Budowie II linii metra w Warszawie – I etap realizacji odcinka zachodniego – od szlaku za stacją C9 „Rondo Daszyńskiego” do torów odstawczych za stacją C6.

- Dnia 10 października 2014 roku Miasto Stołeczne Warszawa złożyło do Biura Architektury i Planowania Przestrzennego – Wydziału Realizacji Urbanistycznej wniosek o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego dla inwestycji polegającej na Budowie II linii metra w Warszawie – I etap realizacji odcinka zachodniego – od szlaku za stacją C9 „Rondo Daszyńskiego” do torów odstawczych za stacją C6.
- Dnia 20 listopada 2014 roku Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego zawiadomiło o wszczęciu postępowania administracyjnego w sprawie o ustalenie lokalizacji inwestycji celu publicznego dla inwestycji polegającej na Budowie II linii metra w Warszawie – I etap realizacji odcinka zachodniego – od szlaku za stacją C9 „Rondo Daszyńskiego” do torów odstawczych za stacją C6 na terenie Dzielnicy Wola m.st. Warszawy.

Aktualizacja Raportu o oddziaływaniu na środowisko

Termin zakończenia umowy z dnia 17 września 2013 roku zawartej z firmą Biuro Projektów Metroprojekt Sp. z o.o. na wykonanie aktualizacji „Raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na budowie II linii metra w Warszawie, w tym odcinka zachodniego i wschodniego-północnego” planowany jest na 2015 rok. Powyższe spowodowane jest złożeniem odwołań od decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla I etapu realizacji odcinka zachodniego.

PROJEKT I BUDOWA II LINII METRA, W TYM: ODCINEK WSCHODNI - PÓŁNOCNY: OD SZLAKU ZA STACJĄ „DWORZEC WILEŃSKI” DO STACJI „TARGÓWEK 2”

Wyłonienie wykonawcy robót budowlano - montażowych

W dniu 18 października 2014 roku w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej zostało ogłoszone postępowanie przetargowe na wykonanie robót niezbędnych do wykonania
Zadania nr 1:
a) Budowa II linii metra w Warszawie – I etap realizacji odcinka zachodniego – od szlaku za stacją C9 „Rondo Daszyńskiego” do torów odstawczych za stacją C6;
b) Projektów Wykonawczych, Planu Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia, Dokumentacji Powykonawczej, Instrukcji Obsługi i Konserwacji w zakresie określonym w PFU wraz z załączni-

Wizualizacja trzech stacji odcinka wschodniego północnego II linii metra.

kami; uzupełnienie Planu Ruchu Zakładu Górniczego i wniosku o jego zatwierdzenie przekazanego Wykonawcy przez Zamawiającego, jak również uzyskanie zatwierdzenia powyższego Planu przez właściwy organ nadzoru górniczego

lub

Zadania nr 2:

a) Budowa II linii metra w Warszawie – I etap realizacji odcinka wschodniego-północnego – od szlaku za stacją C15 „Dworzec Wileński" do torów odstawczych za stacją C18;

b) Projektów Wykonawczych, Planu Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia, Dokumentacji Powykonawczej, Instrukcji Obsługi i Konserwacji w zakresie określonym w PFU wraz z załącznikami; uzupełnienie Planu Ruchu Zakładu Górniczego i wniosku o jego zatwierdzenie przekazanego Wykonawcy przez Zamawiającego, jak również uzyskanie zatwierdzenia powyższego Planu przez właściwy organ nadzoru górniczego.

Uzyskane decyzje administracyjne

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie II linii metra w Warszawie – I etap realizacji odcinka wschodniego-północnego – od szlaku za stacją C15 „Dworzec Wileński" do torów odstawczych za stacją C18.

- W dniu 10 września 2014 roku Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie potwierdził, iż z dniem 2 września 2014 roku Decyzja (WOOŚ-II.4210.68.2013.TR z dnia 31 lipca 2014 roku) ustalająca środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na budowie II linii metra w Warszawie – I etap realizacji odcinka wschodniego-północnego – od szlaku za stacją C15 „Dworzec Wileński" do torów odstawczych za stacją C18 stała się ostateczna.

Decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego dla inwestycji polegającej na budowie II linii metra w Warszawie – I etap realizacji odcinka wschodniego-północnego – od szlaku za stacją C15 „Dworzec Wileński" do torów odstawczych za stacją C18.

Tereny otwarte:

- Dnia 18 września 2014 roku Miasto Stołeczne Warszawa złożyło do Biura Architektury i Planowania Przestrzennego – Wydziału Realizacji Urbanistycznej wniosek o ustalenie lokalizacji inwestycji celu publicznego dla inwestycji polegającej na Budowie II linii metra w Warszawie – I etap realizacji odcinka wschodniego-północnego – od szlaku za stacją C15 „Dworzec Wileński" do torów odstawczych za stacją C18.
- Dnia 6 listopada 2014 roku Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego zawiadomiło o wszczęciu postępowania administracyjnego w sprawie ustalenia lokalizacji inwestycji celu publicznego dla inwestycji polegającej na budowie II linii metra w Warszawie – I etap realizacji odcinka wschodniego-północnego – od szlaku za stacją C15 „Dworzec Wileński" do torów odstawczych za stacją C18 na terenie Dzielnic Praga Północ i Targówek.

Tereny zamknięte:

- W dniu 16 grudnia 2014 roku Wojewoda Mazowiecki wydał Decyzję NR 262/P/2014, ustalającą lokalizację inwestycji celu publicznego dla przedsięwzięcia polegającego na budowie odcinka linii metra w ramach zadania „Budowa II linii metra w Warszawie – I etap realizacji odcinka wschodniego-północnego, od szlaku za stacją C15 „Dworzec Wileński" do torów odstawczych za stacją C18", w km 7.630 linii kolejowej Warszawa-Gdańsk, na działce nr ew. 2 w obrębie 4-13-02 jedn. ew. 14508_08 Warszawa Praga Północ, województwo mazowieckie, stanowiącej teren zamknięty.

Aktualizacja Raportu o oddziaływaniu na środowisko

24 października 2014 roku odebrano umowę na wykonanie aktualizacji „Raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na budowie II linii metra w Warszawie, w tym odcinka zachodniego oraz wschodniego-północnego"

PROJEKT I BUDOWA II LINII METRA, W TYM: KONTYNUACJA BUDOWY ODCINKA ZACHODNIEGO: OD SZLAKU ZA STACJĄ „KSIĘCIA JANUSZA" DO STACJI „POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH"

W dniu 24 grudnia 2014 roku w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej zamieszczono ogłoszenie o konkursie (nr 2014/S 248-439855) na wykonanie „Koncepcji Architektoniczno-Budowlanej drugiego etapu realizacji odcinka zachodniego II linii metra w Warszawie (Część I) i Koncepcji Architektoniczno-Budowlanej drugiego etapu realizacji odcinka wschodniego-północnego II linii metra w Warszawie (Część II). Termin składania projektów lub wniosków o dopuszczenie do udziału w konkursie wyznaczono na dzień 29 maja 2015 roku. Nagrodą w Konkursie (dla poszczególnych części Konkursu) będzie zaproszenie autorów Prac Konkursowych do negocjacji w trybie zamówienia publicznego „z wolnej ręki", poprzedzających zawarcie umów na wykonanie projektów budowlanych.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie II linii metra w Warszawie – II etap realizacji odcinka zachodniego – od szlaku za stacją C6 „Księcia Janusza" do torów odstawczych za stacją C4

26 listopada 2014 roku Miasto Stołeczne Warszawa złożyło do Wydziału Architektury i Budownictwa dla Dzielnicy Bemowo i Wola wnioski o wydanie wypisu i wyrysu z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, które posłużą jako załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla zadania inwestycyjnego.

PROJEKT I BUDOWA II LINII METRA, W TYM: DOKOŃCZENIE BUDOWY ODCINKA WSCHODNIEGO – PÓŁNOCNEGO II LINII METRA (DO STACJI „BRÓDNO")

W dniu 24 grudnia 2014 roku w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej zamieszczono ogłoszenie o konkursie (nr 2014/S 248-439855) na wykonanie „Koncepcji Architektoniczno – Budowlanej drugiego etapu realizacji odcinka zachodniego II linii metra w Warszawie (Część I) i Koncepcji Architektoniczno – Budowlanej drugiego etapu realizacji odcinka wschodniego-północnego II linii metra w Warszawie (Część II). Termin składania projektów lub wniosków o dopuszczenie do udziału w konkursie wyznaczono na dzień 29 maja 2015 roku. Nagrodą w Konkursie (dla poszczególnych części Konkursu) będzie zaproszenie autorów Prac Konkursowych, do negocjacji w trybie zamówienia publicznego „z wolnej ręki" poprzedzających zawarcie umów na wykonanie projektów budowlanych.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie II linii metra w Warszawie – II etap realizacji odcinka wschodniego-północnego – od szlaku za stacją C18 Trocka do torów odstawczych za stacją C21

Dnia 26 listopada 2014 roku Miasto Stołeczne Warszawa złożyło do Wydziału Architektury i Budownictwa dla Dzielnicy Targówek wniosek o wydanie wypisu i wyrysu z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, które posłużą jako załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla zadania inwestycyjnego.

ROZWÓJ I MODERNIZACJA INFRASTRUKTURY STACJI TECHNICZNO–POSTOJOWEJ KABATY

Obiekt nr 20

22 października 2014 roku, Metro Warszawskie Sp. z o.o. podpisało z przedsiębiorstwem Budimex SA umowę na budowę obiektu metra (obiekt nr 20) na terenie Stacji Techniczno- Postojowej Kabaty w Warszawie.

Obiekt nr 6

W dniu 16 października 2014 roku w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej oraz na stronach internetowych Metra Warszawskiego Sp. z o.o. i Miasta Stołecznego Warszawy zostało opublikowane ogłoszenie dotyczące przetargu nieograniczonego nr K/I/226/2014/00059/AGKU na „Budowę hali postojowej taboru metra (obiekt nr 6) oraz budowę magazynu ma-

teriałów chemicznych (obiekt 13 a) wraz z budową obiektu liniowego w zakresie układu torowego i dróg wewnętrznych zlokalizowanego na terenie Stacji Techniczno-Postojowej Kabaty w Warszawie". W dniu 31 grudnia 2014 roku nastąpiło otwarcie ofert.

Uzyskane decyzje administracyjne

W dniu 25 lutego 2014 roku Wojewoda Mazowiecki wydał Decyzję nr 86/2014 zatwierdzającą projekt budowlany i udzielającą pozwolenia na budowę dla inwestycji: „Budowa hali postojowej taboru metra (obiekt nr 6) oraz budowa magazynu materiałów chemicznych (obiekt 13a) wraz z budową obiektu liniowego w zakresie układu torowego i dróg wewnętrznych zlokalizowanego na terenie Stacji Techniczno-Postojowej Kabaty". Decyzja stała się ostateczna w dniu 21 marca 2014 roku.

Hale namiotowe

W związku z koniecznością dostosowania infrastruktury Stacji Techniczno-Postojowej Kabaty do obsługi taboru I i II linii metra, 23 lipca 2014 roku została zawarta umowa na „Wykonanie dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem ostatecznej decyzji pozwolenia na budowę dla 4 tymczasowych obiektów budowlanych – hal namiotowych magazynowych – na terenie STP Kabaty". W dniu 31 października 2014 roku umowa została odebrana.

Uzyskane decyzje administracyjne

Dnia 7 maja 2014 roku Zarząd Dzielnicy Ursynów Miasta Stołecznego Warszawy wydał Decyzję Nr 16/CP/2014 o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu powiatowym i gminnym ustalającą warunki i szczegółowe zasady zagospodarowania terenu i jego zabudowy dla inwestycji celu publicznego polegającej na budowie 4 hal namiotowych magazynowych. 14 października 2014 roku Wojewoda Mazowiecki wydał Decyzję NR 428/II/2014, w której zatwierdził projekt budowlany i udzielił pozwolenia na budowę dla inwestycji: „Budowa tymczasowych obiektów budowlanych – 4 hal namiotowych magazynowych na terenie stacji techniczno-postojowej, adres zamierzenia budowlanego: część działki nr ew. 114/7 obręb 1-12-03 ul. Wilczy Dół 5 w Warszawie." Decyzja stała się ostateczną w dniu 30 października 2014 roku.

Obiekt nr 2

3 czerwca 2014 roku Metro Warszawskie Sp. z o.o. odebrało od Wykonawcy pierwszy etap projektu realizowanego pod nazwą: „Rozbudowa i przebudowa budynku przemysłowego (obiekt nr 2) wraz z budową obiektu liniowego w zakresie układu torowego oraz dróg wewnętrznych w ramach przebudowy i rozbudowy metra". Obiekt otrzymał pozwolenie na użytkowanie.

DOFINANSOWANIE PROJEKTU „II LINIA METRA W WARSZAWIE – PRACE PRZYGOTOWAWCZE, PROJEKT I BUDOWA ODCINKA CENTRALNEGO WRAZ Z ZAKUPEM TABORU" ZE ŚRODKÓW UNII EUROPEJSKIEJ

Umowa o dofinansowanie projektu nr POIS.07.03.00-00-007/10-00: „II linia metra w Warszawie – Prace przygotowawcze, projekt i budowa odcinka centralnego wraz z zakupem taboru" zawarta została w dniu 22 września 2011 roku. Zgodnie z podpisaną umową wraz z aneksami: nr 1 z dnia 07 grudnia 2012 roku i nr 2 z dnia 04 grudnia 2014 roku planowany całkowity koszt realizacji projektu wynosi 6 057 441 210,14 PLN. Beneficjentowi udzielone zostanie dofinansowanie na realizację projektu w kwocie nie większej niż 3 110 775 216,75 PLN. Kwota dofinansowania jest uzależniona od wartości wydatków kwalifikowanych poniesionych w toku realizacji projektu i zatwierdzonych przez Instytucję Wdrażającą. Beneficjentem projektu jest Miasto Stołeczne Warszawa, natomiast Metro Warszawskie Sp. z o.o. – na mocy podpisanej w dniu 12 lipca 2010 roku umowy o ponoszeniu wydatków kwalifikowanych w zakresie realizacji Projektu wraz z aneksami nr 1 z dnia 06 września 2011 roku i nr 2 z dnia 23 grudnia 2013 roku – zostaje Partnerem.

Inwestycja będąca przedmiotem projektu realizowana jest w podziale na:

- Podprojekt A: II linia metra w Warszawie – Prace przygotowawcze (dla całej planowanej II linii), projekt i budowa odcinka centralnego oraz przebudowa infrastruktury Stacji Techniczno-Postojowej Kabaty wraz z rozbudową głowicy zachodniej na STP Kabaty w związku z budową odcinka centralnego oraz zwiększeniem taboru w sąsiedztwie osiedli Kabaty i Moczydło dzielnicy Ursynów w Warszawie;
- Podprojekt B: II linia metra w Warszawie – zakup fabrycznie nowego taboru, tj. 35 pociągów sześciowagonowych jednoprzestrzennych.

Prace przygotowawcze realizowane w ramach Podprojektu A dotyczą całej II linii metra oraz wybranych elementów infrastruktury STP Kabaty (obiektów nr 2, 7 i 20) i głowicy zachodniej. W skład infrastruktury realizowanej w ramach Podprojektu A, wchodzą następujące obiekty:

- 7 stacji: Rondo Daszyńskiego, Rondo ONZ, Świętokrzyska, Nowy Świat – Uniwersytet, Centrum Nauki Kopernik, Stadion Narodowy, Dworzec Wileński;
- tunele szlakowe – po 2 tunele łączące poszczególne stacje wraz z nieodłącznymi elementami tj. wentylatorniami szlakowymi i komorami rozjazdów;
- tory odstawcze: po zachodniej stronie stacji Rondo Daszyńskiego i północnej stronie stacji Dworzec Wileński;
- łącznik tunelowy, umożliwiający połączenie eksploatowanej I linii metra z odcinkiem centralnym II linii metra;
- obiekty związane na Stacji Techniczno-Postojowej Kabaty, to jest: obiekt nr 2 (myjnia z komorą odkurzania oraz komorą lakierniczą), obiekt nr 7 (zaplecze warsztatowo-techniczne); obiekt nr 20 (budynek magazynowy), głowica zachodnia (rozbudowa układu torowego wraz z pracami towarzyszącymi).

Ponadto, przewiduje się budowę systemów całoliniowych, których celem jest zapewnienie bezpieczeństwa ruchu na odcinku centralnym II linii metra po jego oddaniu do eksploatacji.

Realizacja obiektu nr 2 w zakresie myjni wagonów oraz obiektu nr 7 i głowicy zachodniej została zakończona. W dniu 22 października 2014 roku podpisana została umowa nr 252/IP/14 na budowę obiektu nr 20 tj. budynku magazynowego. Umowny termin realizacji Przedmiotu Umowy wraz z przekazaniem dokumentów niezbędnych do uzyskania pozwolenia na użytkowanie to 22 maja 2015 roku Wykonawcą umowy jest firma BUDIMEX SA. z siedzibą w Warszawie.

Realizacja odcinka centralnego II linii metra odbywała się na mocy podpisanej w dniu 28 października 2009 roku umowy nr 225/IP//09 (wraz z aneksami 1÷10) z konsorcjum w składzie: ASTALDI S.p.A. z siedzibą w Rzymie – Liderem konsorcjum i partnerami: GÜLERMAK Ağir Sanayi İnşaat ve Taahhüt A.Ş. z siedzibą w Ankarze oraz Przedsiębiorstwem Budowy Dróg i Mostów Sp. z o.o. z siedzibą w Mińsku Mazowieckim. W dniu 30 września 2014 roku Wykonawca inwestycji zgłosił Przedmiot Zamówienia umowy Projekt i budowa II linii metra w Warszawie od stacji Rondo Daszyńskiego do stacji Dworzec Wileński w Warszawie do odbioru końcowego. Do końca 2014 roku trwały procedury mające na celu uzyskanie dla obiektów odcinka centralnego II linii metra decyzji o pozwoleniu na użytkowanie. Uzyskanie wspomnianej decyzji było warunkiem oddania wybudowanego odcinka do eksploatacji.

W ramach Podprojektu B zaplanowano zakup 35 sztuk fabrycznie nowych pociągów sześciowagonowych jednoprzestrzennych do obsługi I i II linii metra. Dostawa pociągów realizowana była na mocy umowy nr 14/PT/11 z dnia 02 lutego 2011 roku (wraz z aneksami 1÷8) podpisanej z konsorcjum w składzie: Siemens Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Warszawie – Liderem konsorcjum i członkami konsorcjum: Siemens Aktiengesellschaft Österreich z siedzibą w Wiedniu i Newag S.A. z siedzibą w Nowym Sączu.

Dostawa pociągów zakończyła się w dniu 27 października 2014 roku.
Właścicielem powstałej w ramach Podprojektu A infrastruktury będzie m.st. Warszawa, natomiast zakupionego w ramach Podprojektu B taboru – Metro Warszawskie Sp. z o.o.

FINANSE SPÓŁKI

Wykonanie przychodów według rodzajów w latach 2012 – 2014

wykonanie w mln złotych				
		2012	2013	2014
I	przychody z działalności operacyjnej	288,5	352,5	350,3
1.	wpływy z usług przewozowych	237,6	304,7	304,7
2.1.	dochody z najmu i dzierżawy	17,5	17,8	18,0
2.2.	wpływy ze sprzedaży materiałów	0,2	0,0	0,0
2.3.	wpływy z różnych dochodów w tym:	16,9	13,7	11,3
	pozostała działalność handlowo – usługowa	1,8	1,9	2,1
	reklama	15,1	11,8	9,2
2.	razem przychody z działalności pozaprzewozowej	34,6	31,5	29,3
3.	wynagrodzenie za pełnienie funkcji inwestora zastępczego	16,3	16,3	16,3
II	przychody finansowe	7,6	7,1	4,8
III	pozostałe przychody operacyjne	2,5	6,4	56,9
	razem	298,6	366,0	412,0

Zestawienie środków trwałych według stanu na dzień 31 grudnia 2014 roku (w mln zł)

lp.	nazwa grupy rodzajowej	wartość początkowa	wartość umorzenia	wartość netto bilansowa
1	**budynki, lokale, obiekty inżynierii lądowej i wodnej**	89,25	33,96	55,29
2	**urządzenia techniczne i maszyny, w tym;**	149,22	98,84	50,38
	sprzęt elektroniczny	25,69	5,92	19,77
3	**środki transportu, w tym;**	1 701,86	521,29	1 180,57
	pociągi metra	1 687,43	512,90	1 174,53
	samochody	3,27	2,44	0,83
	pozostały transport	11,16	5,95	5,21
4	**inne środki trwałe - narzędzia, przyrządy, wyposażenie**	29,76	17,37	12,39
5	**środki trwałe w budowie** umowa 435/PL/13 modernizacja urządzeń odbiorczych systemu SOP2W w pociągach metra	14,38	-	14,38
	projekt koncepcyjny przeniesienia kuchni w sekretariacie w budynku STP Kabaty	-	-	-
	I etap - projekt budowlany schodów ruchomych na st. A-13 Centrum	0,05	-	0,05
	umowa 362/PTP/14 – wykonanie dokumentacji technicznej tj. DSU, DTR oraz WTO zmodernizowanego wózka motorowego typu DS.-10-03 z odmianą DS. -Z-03	0,15	-	0,15
	umowa 152/IPP/12 Projekty budowlane Ob. nr 6 na STP Kabaty	0,94	-	0,94
	umowa 14/PT/11, koszty związane z zakupem wagonów	0,02	-	0,02
	umowa 189/EK/11, koszty związane z obsługą umowy kredytowej	0,42	-	0,42
	razem:	1 986,05	671,46	1 314,59

Rachunek zysków i strat

wykonanie w mln zł	
przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	350,3
koszty działalności operacyjnej	344,1
zysk ze sprzedaży	6,2
pozostałe przychody operacyjne	56,9
pozostałe koszty operacyjne	2,3
zysk z działalności operacyjnej	60,8
przychody finansowe	4,8
koszty finansowe	8,3
zysk z działalności gospodarczej	57,3
zysk brutto	57,3
podatek dochodowy	11,4
zysk strata netto	45,9

Struktura kosztów działalności operacyjnej w 2014 roku

koszty działalności operacyjnej w tym:	udział procentowy
amortyzacja	25,9%
zużycie materiałów i energii	13,7%
usługi obce	7,5 %
podatki i opłaty	1,1%
wynagrodzenie	41,5%
ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia	8,7%
pozostałe koszty rodzajowe	1,6%
wartość sprzedanych towarów i materiałów	0,0%
razem	100,0%

2014

ANNUAL REPORT

TABLE OF CONTENTS

Letter of the President of the Board 55

The scope of activity and the organisational structure of the company 56
- The ownership and the scope of activity 56
- Management Board 56
- Supervisory Board 56
- Organisational structure of the company 58

2014 – Metro in numbers 60

Company operations – Operations and maintenance of Metro equipment and structures 62
- Metro infrastructure 62
- Maintenance of Metro infrastructure 62
- Modernisation and improvements 65

Maintenance and operation of the rolling stock 66
- Rolling stock of Warsaw Metro 66
- Breakdown frequency 69
- Vehicle kilometers 70
- Design and development 70

Passenger transport – numerical data 73

Passengers' opinion on Warsaw Metro 78

Promotional and informational activity 81

Employees – training and internship 85

Environmental protection 85

Integrated management system 86

Investments 88
- Design and construction of the central section of Metro line II, from Station "Rondo Daszyńskiego", to Station "Dworzec Wileński" 88
- Design and construction of the western section of Metro line II, from Station "Rondo Daszyńskiego", to "Księcia Janusza Station" 91
- Design and construction of the north-eastern section of Metro line II, from "Station Dworzec Wileński", to "Targówek 2" Station 91
- Design and construction of the western section of Metro line II, from "Księcia Janusza Station", to "Powstańców Śląskich Station" 93
- Design and construction of the remaining part of north-eastern section of Metro line II, (to "Bródno" Station) 93
- Development and Modernization of the infrastructure of Kabaty Technical and Stopping Depot 93

Co-financing of the project "Metro line II – Preparatory works, design and construction of the central section, with the purchase of a rolling stock" from EU funds 96

Company finances 97

Dear Sirs and Madams,

One of our major projects in 2014 was the extension of the Warsaw Metro system. We finished work on the central section of the second Metro line and launched a tender for the construction of six additional kilometres. For our Company, acting as the project supervisor, these two ventures constituted a substantial organisational and technological challenge. Hence my heartfelt gratitude to all the persons and institutions involved in those projects for their outstanding professionalism and commitment.

The Company has also continued to exercise great care when it comes to the safety and comfort of our passengers. We have succeeded in achieving the goals connected with the modernisation of the infrastructure and rolling stock of the Warsaw Metro.

In handing over to you this report on the business activities of Metro Warszawskie Sp. z o. o. in 2014, I further wish to thank the Company's Supervisory Board, our employees and our trade partners for their cooperation.

Jerzy Lejk
President of the Board – General Director

THE SCOPE OF ACTIVITY AND THE ORGANISATIONAL STRUCTURE OF THE COMPANY

THE OWNERSHIP AND THE SCOPE OF ACTIVITY

Metro Warszawskie Sp. z o.o. is an enterprise of the Capital City of Warsaw rendering services in the field of transport. The basic activity of the Metro Warszawskie Company involves:

- passenger transport in Warsaw Metro, performed under a contract signed with the Capital City of Warsaw represented by the Public Transport Authority of Warsaw;
- fulfilling the function of the company managing the Warsaw Metro construction project. This activity is being performed on behalf of and for the Capital City of Warsaw according to the Contract on Project Management dated 23 January 20003 through supervision over the whole investment process and the settlement of tasks.
- routine maintenance and utilization of rolling stock, equipment and Metro facilities.

The Capital City of Warsaw owns 100% shares in Metro Warszawskie Sp. z o.o.

THE MANAGEMENT BOARD

The Management Board of Metro Warszawskie Sp. z o.o. in 2014:

Jerzy Lejk	President of the Board, General Director
Anna Zabłocka	Member of the Board, Finance and Administration Director
Dariusz Kostaniak	Member of the Board, Director of Investment
Radosław Żołnierzak	Member of the Board, Operations Director

The Supervisory Board dismissed Mr. Radosław Żołnierzak from the Management Board of Metro Warszawskie Sp. z o.o. and appointed Mr. Marek Sokołowski on 27 January 2015.

The Management Board of Metro Warszawskie Sp. z o.o. from 28 January 2015:

Jerzy Lejk	President of the Board, General Director
Anna Zabłocka	Member of the Board, Finance and Administration Director
Dariusz Kostaniak	Member of the Board, Director of Investment
Marek Sokołowski	Member of the Board, Operations Director

THE SUPERVISORY BOARD

Members of the Supervisory Board from 1 January 2014 till 30 June 2014:

Michał Olszewski	President
Bohdan Szułczyński	
Krzysztof Kulik	
Henryk Pawłowski	
Bogdan Chojnowski	
Agnieszka Młynarczyk	

Members of the Supervisory Board from 30 June 2014 till 31 December 2014:

Michał Olszewski	President
Bohdan Szułczyński	
Krzysztof Kulik	
Henryk Pawłowski	
Piotr Ber	
Zbigniew Górski	

ORGANISATIONAL STRUCTURE

Scientific Consultation Council

President of the Management Board – General Director
D

Member of the Management Board for Finance and Administration
E

- Accounts Director – Chief Accountant EK
  - Deputy Chief Accountant
  - Finance Department EKF
    - Settlements and Expenses Accounting Department EKR
    - Material and Fixed Assets Accounting Department EKM
      - Inventory Section EKMI
- Public Procurement Office EH
- Rent and Advertisement Office ES
- Administration-Management Office EA
- Controlling Office EE
- Supply and Warehouse Management Office EZ
- Environmental Protection Department EO
- IT Department EI

Member of the Management Board for Projects and Investments
I

- HR and Training Office DK
- Promotion Department DP
- Press Spokesman DM
- Internal Control Department DW
- Organisational Department DO
  - Legal Department DR
  - Quality Department DJ
  - Health and Safety Department DB
- Project Preparation Director IP
  - Deputy Director
  - Project Preparation Department IPP
  - Documentation Department IPD
- Project Implementation Director IR
  - Deputy Director
  - Metro line II Construction Department IRM
    - Working Documentation Department IRMD
- Project Analyses and Settlements Office IA
- Geodetic and Property Office IG
  - Geodetic Servicing and Monitoring Section IGM
  - Numeric Map and Property Section IGN
- Cost Evaluation Department IK
- TSD Construction Department IRS
- Technical Inspection Department PK

Member of the Management Board for Operations
P

- Security and Crisis Management Director PZ
  - Deputy Director
  - Safety Analyses Department PZA
  - Metro Security Department PZO
  - Fire Protection Department PZP
  - Civil and Confidential Information Protection Department PZI
    - Archive Section PZIA
  - Defect Detection Section PLTF
  - Diagnostics Section PLTD
- Infrastructure Director PL
  - Deputy Director
  - Automatics and Communication Department PLA
    - Diagnostics and Servicing Section
  - Construction Department PLB
  - Electric Traction Department PLE
  - Mechanics Department PLM
  - Technical Department PLR
  - TSD Maintenance Department PLU
  - Railway Department PLT
- Transport Director PR
  - Deputy Director
  - Transport Control Department PRN
  - Transport Preparation Section PRRP
  - Shunting Operations Section PRNM
  - Training and Periodic Briefings Section P RNS
  - Transport Operations Department PRP
  - Stations Department PRS
  - Passenger Service Department PRO
  - Mechanics Section PTRM
  - Pneumatics Section PTRP
- Rolling Stock Director PT
  - Deputy Director
  - Logistics Department PTL
  - Technology Department PTT
  - Control Checks Department PTP
  - Traffic Controllers Section PTPD
  - Control Checks Section PTPK
  - Periodic Checks Section PTPO
  - Auxiliary Rolling Stock Section PTPT
  - Repairs Department PTR
  - Electrics Section PTRE
  - Electronics Section PTRN

As of 1st may 2015

2014
METRO IN NUMBERS

2112	number of employees of Metro Warszawskie Sp. z o.o.
1 314,59 mln PLN	balance net value of fixed assets of Metro Warszawskie Sp. z o.o.
350,3 mln PLN	net revenues from sales and equipment revenues
412,0 mln PLN	total revenues of Metro Warszawskie Sp. z o.o.
29,3 mln PLN	revenues of Metro Warszawskie Sp. z o.o. from non-transport activity
98,2%	positive opinions obtained by the Company during the passenger's satisfaction questionnaire
565 thous	estimated maximum number of Metro passengers transported on a working day
379 thous	estimated maximum number of Metro passengers transported on a Saturday
309 thous	estimated maximum number of Metro passengers transported on a Sunday
147,7 mln	estimated maximum number of passengers using Warsaw Metro services
444	number of cars servicing Metro line I and Metro line II
4 482 270	number of kilometers run by all Warsaw Metro trains
57 910 970	number of kilometers run by Warsaw Metro trains since 1995
22,7	length of Metro line I
21	number of stations on Metro line I
700 thous	number of touch marking buttons mounted on stations and platforms of Metro line I
32 km	planned length of Metro line II
27	planned number of stations of Metro line II
500 thous	estimated daily number of passengers on Metro line II
6,3 km	length of central section of Metro line II
7	number of stations on central section of Metro line II

COMPANY OPERATIONS - OPERATIONS AND MAINTENANCE OF METRO EQUIPMENT AND STRUCTURES

METRO INFRASTRUCTURE

After the opening of the last four stations of Metro Line I, e.g. A20 Słodowiec, A21 Stare Bielany, A22 Wawrzyszew, A23 Młociny and „Młociny" Road Interchange in 2008, the present technical infrastructure includes:

- a line with the length of 22.7 km;
- 21 stations;
- 49 km of Metro line I tracks;
- 18 km of tracks on the Kabaty Technical and Stopping Depot;
- 111 railroad switches;
- length of passenger platforms: shortest 119.2 m – Dworzec Gdański Station, eastern platform; longest 142.5 m – Wilanowska Station.

Other technical data:

- platform location below ground level: from 4.7 m to 14.4 m;
- average distance between stations: 1083 m;
- track width: clearance 1435 mm;
- minimum radius of track curve: 300 m;
- type of railroad surface: railroad surface of the glued type (non-bedding); vibration dumping surface with additional isolation mats;
- energy supply system: third rail with voltage of direct current 750V;
- train traffic control: train traffic security equipment, remote control and dispatch control systems as well as automatic speed limit system supporting driver's operations;
- 12 traction substations;
- 18 power substations;
- 65 000 light sources;
- equipment and systems: e.g. automatic train control system, remote and dispatch control system, fire control system, radio communications system, access control system, time grid, passenger information system;
- 223 fixed and 33 mobile cameras (CCTV);
- telecommunications network;
- 122 pumping stations;
- 44 km of dehydrating systems;
- 200 manual chain winches;
- 85 main ventilation shafts;
- 150 local ventilation shafts;
- 420 local ventilation ducts;
- 146 cooling devices;
- 59 passenger elevators;
- 59 escalators.

MAINTENANCE OF THE METRO INFRASTRUCTURE

The strategy for the maintenance of Metro infrastructure is based on manufacturer's guidelines specified in technical and start-up documents for machinery, equipment and systems. The annual and monthly schedules of works are based on inspection and repair cycles recommended by manufactures. At the same time, the complete inspection of structures, as well as systems and equipment is done once a year. The results of inspection serve as basis for drafting time and payment plans concerning modernization works and routine maintenance costs separately for the infrastructure constituting the property of the Company and the infrastructure constituting the property of the Capital City of Warsaw.

Works concerning the maintenance and modernization of Metro infrastructure are performed almost solely during the night gap in train traffic and do not disrupt transit services. It is a challenging work as Metro operates from 5.00 a.m. to 1.00 a.m., and during weekends night routes are extended until 3.00 a.m.

The following works concerning the maintenance of Metro infrastructure are performed nightly:

- repairs of defects in railway traffic security system;
- repairs to the automatic speed limit system and inspections of the power supply;
- inspection of tracks including adjustment of railroad switches and the third rail;
- inspection of elements fixing tracks and loading gauge;
- inspection of station and tunnel structure;
- measurement of track bedding deformation and inspections of their geometry;
- inspection of fire protection equipment;
- inspection of signaling equipment;
- inspection of railway signals and light signals;
- lens cleaning;
- inspection of switch locks and clasps;
- review of point machines and fixings;
- inspection of transmitters;
- maintenance and overhauls in electricity substations;
- inspection and charging of accessory feeding batteries;
- overhauls, maintenance, repairs and replacement of lights;
- maintenance, cleaning and routine repairs in passenger zone.

Systems of remote control and check-up are monitored

METRO LINE I CONNECTS NORTHERN AND SOUTHERN PARTS OF WARSAW. FULL LENGTH OF THE LINE HAS BEEN IN USE SINCE 2008. IN TAKES 39 MINUTES TO TRAVEL FROM THE FIRST TO THE LAST STATION.

THE MAINTENANCE OF A RELIABLE INFRASTRUCTURE IS A KEY TO HIGH EFFICIENCY. THEREFORE, BY IDENTIFYING PASSENGERS' NEEDS METRO WARSZAWSKIE SP. Z O.O. ASSURES A HIGH LEVEL OF SERVICE THROUGH RESPONSIBLE AND CONSTANT MONITORING OF METRO INFRASTRUCTURE.

automatically. Scheduled maintenance and repairs of the train traffic system as well as automatic speed limit system, and remote control systems of power and sanitary equipment are performed during the night break.

Additionally, following works are conducted during the day:
- cleaning of ventilation ducts and filters;
- inspection of pumping stations and drainage system;
- inspection of traction and power substations;
- inspection and replacement of light sources;
- inspection and maintenance works on elevators and escalators

The outlook of stations and cars is the showcase of Metro, and is assessed by passengers every day. Stations and trains are cleaned daily, rubbish is also disposed of every day. At times of intensive precipitations, snow and mud is removed from stairs at station's entrances. Contracts concluded by Metro Warszawskie Company with companies responsible for maintaining cleanness and order guarantee high level of performed services. Standards and requirements that have to be met are specified in detail in aforementioned contracts. Cleanness and order are monitored by inspectors working on particular stations.

Following rules and procedures has been implemented in order to optimize the costs of maintaining the Metro infrastructure:
- the purchase of equipment and materials, as well as commissioning of subcontractors are made through bids resulting in lower costs; contracts specify all the requirements, conditions and standards in detail which in turn guarantees a high level of services and delivered products;
- servicing and maintenance of particular type of equipment is usually commissioned in form of a contract covering the maintenance of every piece of equipment of a given type; this allows for negotiating better offers in terms of costs in comparison with yearly contracts or contracts of a more limited scope.
- future costs of maintenance, maintenance man-hours, utilization and other components of the so-called system lifetime expense are taken into account during the purchase and design of new equipment and systems;
- all electric traction power supplies are adjusted to the energy recovery process.

MODERNISATION AND IMPROVEMENTS

In order to optimise operations, Metro Warszawskie Sp. z o.o. develops and implements modern technologies that foster development of Metro as a mean of transport, as well as ensure passengers' safety and comfort. Following improvements were implemented in 2014:

- modernization of SOP2 system.System SOP 2W received a certificate allowing its open-ended utilization as a primary system of traffic management. This system allows traffic control through indicators installed in driver's cabin, which in turn increases the frequency of trains' departures. New system is going to be installed in all "81" and Metropolis series trains. 30 trains were upgraded in 2014; modernization of the rest will be finished until the end of April 2015.
- corrective grinding of rails. This task is performed annually to reduce the wearing out of the rails. It also limits both vibrations of the rails and the level of noise, as well as extends periods of mandatory rail swaps.
- installation of rail oilers on Station A13 Centrum and Kabaty Technical and Stopping Depot.In order to reduce the wearing out of rails, automatic rail oilers were installed on Station A13 Centrum and Kabaty Technical and Stopping Depot. Automatic rail oilers are being used on Metro line II as well. Those stationary devices reduce friction and limit the wearing out on both sides of the rails.
- modernization of the traffic control equipment.
  In order to ensure the right performance of traffic control equipment in cases of signal lights black-out, separate railway signal control system was installed, and all traffic control equipment on Station A4 Stokłosy was upgraded, along with the relocation of traffic inspector's booth.

The following modernization and renovations projects of Metro line II infrastructure were carried out in 2014:
- modernization of technical equipment distribution boards (pump stations, communication devices, ventilation facilities)
- repair of stairs on Służew Station
- repair of pump stations in tunnel B7, on Stokłosy Station, and on Politechnika Station
- repair of acoustic dampers in ventilation facility on Pole Mokotowskie Station
- installation of a new cooling unit on Plac Wilsona Station
- repair of elevator roofs on Kabaty Station, Natolin Station, and Wierzbno Station

Aforementioned works were done with the help and from the funds of Warsaw Municipal Transport Authority.

MAINTENANCE AND OPERATION OF THE ROLLING STOCK

ROLLING STOCK OF WARSAW METRO

Currently, Metro Warszawskie Sp. z o.o. uses four types of rolling stocks: “81” series, Metropolis 98B series, new model of “81” series and Inspiro series trains.

”81” SERIES TRAINS

“81” series vehicles are the oldest trains used in Warsaw Metro. They have been introduced in years 1994-97. In order to extend all sets from four-car to six-car trains additional 30 intermediate cars were bought in 2007.

Basic specifications of ”81” series train:
- type and number of cars – 6 driving cars
- number of seats on a train – 256
- number of standing places on a train – 1020
- maximum speed – 90km/h
- driving motors – sequential engines
- power – 24 x 110/112/114 kW
- start-up – resistance
- acceleration – 1.2 m/s^2
- car body construction – steel
- front-end car weight – 34 Mg
- intermediate car weight – 33 Mg
- train weight – 200 Mg
- passenger compartment ventilation – free inflow
- II degree suspension – coil springs
- I degree suspension – coil springs
- compressor – piston

METROPOLIS 98B TRAINS

Metropolis 98B series trains were purchased and introduced in years 2000-05. Efficient drive based on the IGBT switch, aluminium body and good design when combined transformed into a modern rolling stock with a low demand for servicing. At present, 18 six-car trains of this series are being used Warsaw Metro.

Basic specifications of Metropolis 98B train:
- type and number of cars – 4 driving cars (intermediate), 2 trailer cars (front-end)
- number of seats on a train – 264
- number of standing places on a train – 1206
- maximum speed – 90km/h
- driving motors – asynchronous engines
- power – 16 x 180 kW
- start-up – semi-conductor IGBT
- acceleration – 1.2 m/s^2
- car body construction – aluminium
- front-end car weight – 28 Mg
- intermediate car weight – 31 Mg
- train weight – 174 Mg
- Passenger compartment ventilation – forced
- II degree suspension – pneumatics (air springs)
- I degree suspension – metal-rubber springs
- compressor – screw

”81” SERIES TRAINS – NEW MODEL

In order to increase transit capacity of Warsaw Metro 7 trains of a new model of “81” series were purchased and introduced in years 2008-09. Cars were given a new external and internal look, driver cabins were equipped with air conditioning, and forced ventilation systems as well as information displays were installed in passengers’ compartments.

Basic specifications of ”81” series train – new model:
- type and number of cars – 6 driving cars
- number of seats on a train – 256
- number of standing places on a train – 1020
- maximum speed – 90km/h
- driving motors – sequential engines
- power – 24 x 114 kW
- start-up – resistance
- acceleration – 1.2m/s^2
- car body construction – steel
- front-end car weight – 35.5 Mg
- intermediate car weight – 34.5
- train weight – 204 Mg
- Passenger compartment ventilation – forced
- II degree suspension – coil springs
- I degree suspension – coil springs
- compressor – piston

INSPIRO TRAINS

Inspiro series trains were the latest addition to Warsaw Metro rolling stock. 35 trains intended for use on both Metro lines were purchased in years 2012-14. Their most distinctive features are: low energy consumption, low upkeep and long mandatory overhaul periods.

Basic specifications of Inspiro train:
- type and number of cars – 4 driving cars (front-end and intermediate), 2 trailer cars (intermediate)
- number of seats on a train – 232
- number of standing places on a train– 1268
- maximum speed – 90km/h
- driving motors – asynchronous engines
- Power – 16x 140 kW
- start-up – semi-conductor IGBT
- acceleration – 1.2m/s^2
- car body construction – aluminium
- front-end car weight – 29.2 Mg
- intermediate car weigh – 27.1 Mg
- train weight – 158.2 Mg
- Passenger compartment ventilation forced
- II degree suspension – coil springs
- I degree suspension – coil springs
- compressor – screw

COMPOSITION OF WARSAW METRO ROLLING STOCK

Composition of Warsaw Metro rolling stock as of 31 December 2014:

”81” series rolling stock:
- manufactured in 1989 – 10 cars
- manufactured in 1994 – 32 cars
- manufactured in 1997 – 18 cars
- manufactured in 2007 – 30 cars
- manufactured in 2008 – 12 cars
- manufactured in 2009 – 30 cars

Total: 132 cars, configured into 22 six-car trains.

Metropolis series rolling stock:
- Metropolis series rolling stock:
- manufactured in 2000 – 24 cars
- manufactured in 2001 – 24 cars
- manufactured in 2002 – 30 cars
- manufactured in 2004 – 18 cars
- manufactured in 2005 – 12 cars

Total: 108 cars, configured into 18 six-car trains

Inspiro series rolling stock:
- manufactured in 2013 – 36 cars
- manufactured in 2014 – 168 cars

Total: 204 cars, configured into 34 six-car trains

OVERHAULS AND REPAIRS OF METRO TRAINS

Metro Warszawskie Sp. z o.o. performed the following number of overhauls and repairs on Metro trains in 2014:

”81” series rolling stock:
- P1 (control check, daily) – 3157 trains
- P2 (periodic check, every 5000-7000 km) – 122 trains
- P3 (periodic check, every 25000-35000 km) – 16 trains
- P 4.1 (overhaul, every 50000-70000 km) – 64 cars
- P 4.2 (overhaul, every 220000-260000 km) – 8 cars
- P 4.3 (overhaul, every 450000-510000 km) – 12 cars
- The average annual operating distance of ”81” series train is ca. 44800 km.

AS OF 31 DECEMBER 2014 METRO WARSZAWSKIE SP. Z O.O. OWNED 444 CARS CONFIGURED INTO 74 SIX-CAR TRAINS.

Metropolis series rolling stock:
- P1 (control check, every 2 weeks) – 326 trains
- P2 (periodic check, every 23750-26250 km) – 57 trains
- P3 (periodic check, every 95000-105000 km) – 8 trains
- P 4.1 (overhaul, every 190000-210000 km) – 5 trains
- P 4.2 (overhaul, every 380000-420000 km) – 2 trains
- P5 (major repair, every 1600000 km or every 16 years) – 1 train
- The average annual operating distance of Metropolis series train is ca. 96800 km.

Inspiro series rolling stock:
- P1.1 (control check, every 33000 km or every 2 months) – 45 trains
- P1.2 (second control check, every 67000 km or every 4 months) – 33 trains
- P2 (periodic check, every 100000 km or every 6 months) – 20 trains
- P3 (additional check, every 200000 km or every 12 months) – 5 trains
- The average annual operating distance of Inspiro series train is ca. 51500 thousand km.

AUXILIARY ROLLING STOCK

The structure of the auxiliary rolling stock is as follows:
- shunter locomotive, 418 D type, manufactured in 1991 – 1 pc.
- shunter locomotive, 418 Da type, manufactured in 1999 – 1 pc.
- shunter locomotive, CZ LOKO 797.8 type, manufactured in 2007 – 1 pc.
- locomotive, LM 400 type, manufactured in 2012 – 1 pc.
- motor truck, DS-10-03 type, manufactured in 1989 – 1 pc.
- motor truck, DS-Ż-03 type, manufactured in 1991 – 1 pc.
- motor truck, DS-10-03 type, manufactured in 1994 – 1 pc.
- motor trucks, DS-Ż-03 type, manufactured in 1994 – 2 pcs.
- cars, 208Kg/M type, manufactured in 1987 – 2 pcs.
- trailers, PWM-10 type, manufactured in 1990 – 7 pcs.
- trailers, PWM-10 type manufactured in 1991 – 2 pcs.
- trailers, PWM-10 type, manufactured in 1993 – 2 pcs.
- trailers, PWM-10 type manufactured in 2000 – 2 pcs.
- trailers, PWM-10W type, manufactured in 1994 – 5 pcs.
- lowered platform, ZPA-10/M type, manufactured in 2006 – 1 pc.
- lowered platform, ZPA-10/M type, manufactured in 2008 – 1 pc.

The following number of overhauls were performed on 31 auxiliary vehicles in 2014:
- control checks (daily service) – 2173
- minor periodic checks – 129 (depending on the type of auxiliary vehicle)
- medium and major checks – 34 (depending on the type of auxiliary vehicle)

BREAKDOWN FREQUENCY

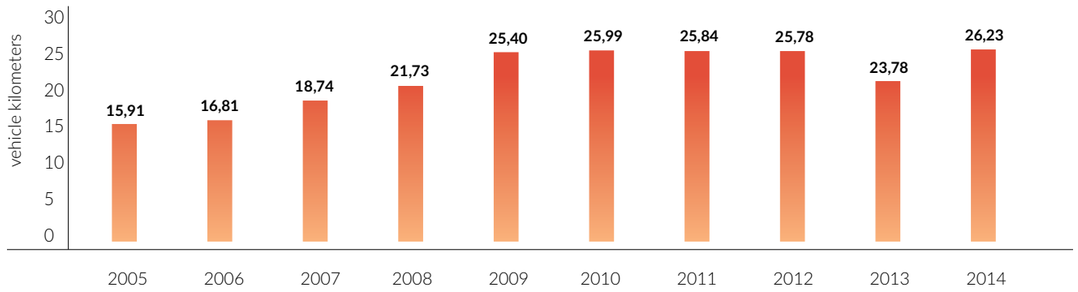
In years 2005-08 emergency stop ratio was lower than average of 0.34 calculated for the period of last 10 years. Emergency stop ratio increase in years 2009-10 was caused by the introduction of new trains manufactured in Russia. Higher number of breakdowns of new vehicles is caused by the so-called “teething problems”.

A steady drop in breakdown frequency is being recorded since 2011. It can be attributed to two factors: (a) decreasing number of breakdowns of “81” series cars and (b) stabilized number of breakdowns of other types of rolling stock. Inspiro series trains were introduced in Warsaw Metro in October 2013, but were in use for only a month due to the breakdown of one of the trains on 17 November 2013. Because of the incident, introduction of new type of vehicle had no influence on the emergency stop ratio. Inspiro trains were reintroduced in 2014 and their “teething problems” led to the significant increase of emergency stops.

Number of emergency stops of Warsaw Metro trains in 2014 in comparison with previous years:

year	vehicle kilometers in 10 thousand km	number of stops	stops ratio per 10 thousand vehicle kilometers
2005	1 629,97	476	0,30
2006	1 688,89	475	0,28
2007	1 883,13	576	0,31
2008	2 188,79	680	0,31
2009	2 553,19	1208	0,47
2010	2 611,11	1084	0,42
2011	2 594,55	969	0,37
2012	2 595,18	825	0,32
2013	2 395,47	724	0,30
2014	2 645,25	948	0,36
The average stops ratio per 10 thousand kilometers in the years 2005-2014			0,34

Number of vehicle kilometers including passengers (without maintenance transits) in 2014: 26 239 249,8



DESIGN AND DEVELOPMENT

Design works concerning development and modernization of the rolling stock in 2014 focused on:

- modernization of emergency passenger/driver channel in the “81” series trains 01 through 05.
- Installation of surveillance system in the “81” series trains.
- modernization of solenoid valves in contactors’ drives in the “81” series trains.
- modernization of DS motor bogies.
- installation of air conditioning in the drivers cabin in Metropolis series trains.

VEHICLE KILOMETERS

Number of vehicle kilometers has increased since 2005. It can be attributed to the expansion of transit schedules and the availability of the rolling stock. The required number of available vehicles amounted to 32 trains for years 2009-13. Due to the construction of a junction connecting Metro line I and II, as well as the closing of the central section of Metro line I for the summer period and limited transit schedule number of vehicle kilometers for year 2013 decreased by ca. 2 millions in comparison with the previous year. The required number of available vehicles was increased to 33 in 2014 which in turn resulted in the increase of vehicle kilometers.

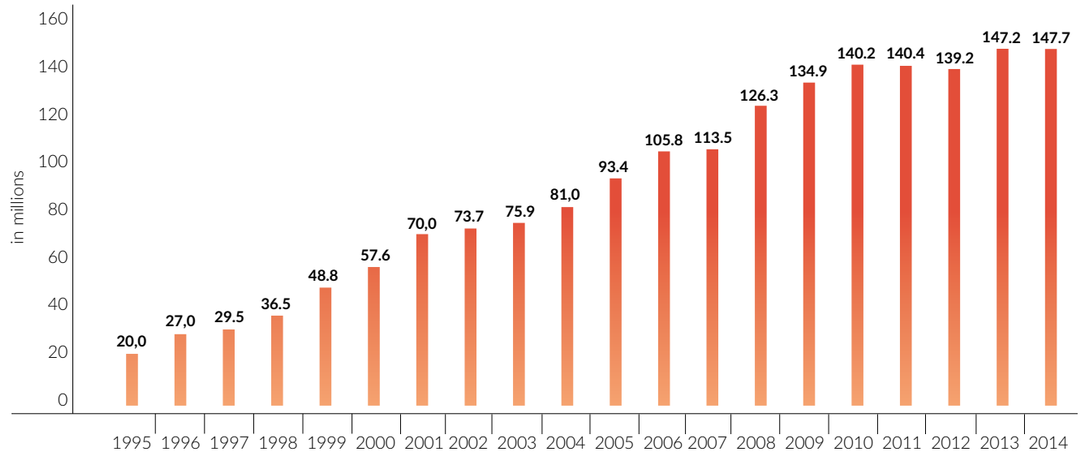
TRAINS USED IN WARSAW METRO COVERED THE TOTAL DISTANCE OF 4 482 270 KILOMETERS IN 2014. FROM THE OPENING OF METROPOLITAN METRO IN APRIL 1995 TILL DECEMBER 2014, ALL METRO TRAINS COVERED A TOTAL DISTANCE OF 57 910 970 KILOMETERS.

WARSAW METRO TRANSPORTED 147.7 MILLIONS OF PASSENGERS IN 2014.

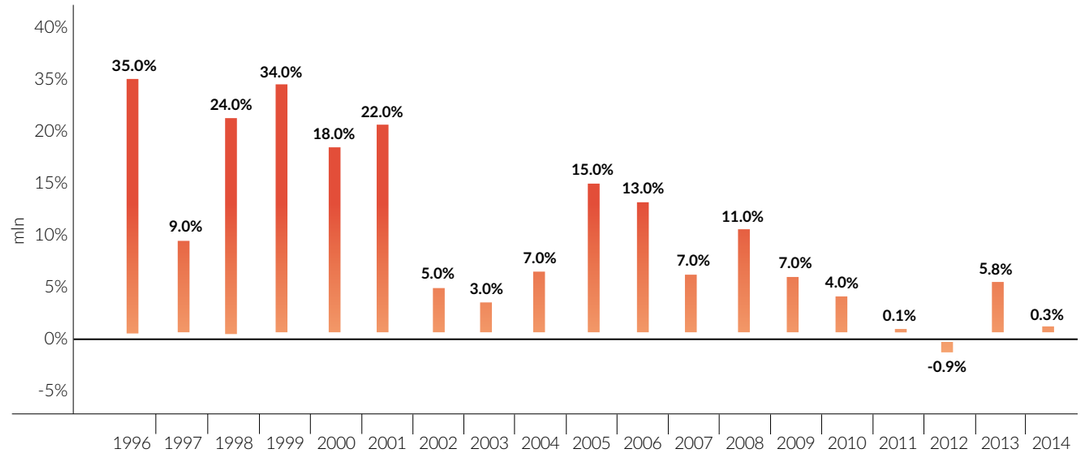
PASSENGER TRANSPORT – NUMERICAL DATA

Warsaw Metro is one of the most popular means of public transport in the capital. High quality of performed services, comfort, safety and frequency of trains departures are what passengers value most. Estimated number of 565 000 passengers uses Warsaw Metro during the weekday, whereas on Saturday and Sunday that number drops to 379 000 and 309 000 respectively. Warsaw Metro trains transported 147.7 millions of passengers in 2014, which indicates an increase of 0.3% in total number of transported passengers in comparison with the previous year.

Estimated number of passengers using Warsaw metro in years 1995-2014 (in millions)



Dynamics of the transits per year in Warsaw metro



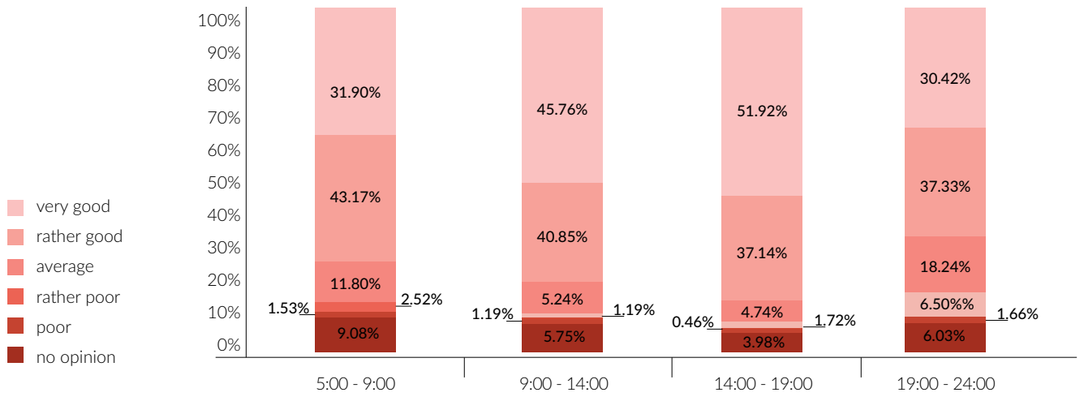
Number of passengers on particular stations in 2014 (in millions) compared to 2013 (note: this are the estimated numbers calculated on the basis of ticket gates crossings and additional surveys of passengers avoiding ticket gates).

		2013		2014	
Station	Station Name	Actual	Estimate	Actual	Estimate
A1	Kabaty	4,65	6,41	3,27	6,46
A2	Natolin	4,32	5,15	2,82	5,1
A3	Imielin	4,43	6,15	2,81	6,19
A4	Stokłosy	4,17	4,67	2,91	4,51
A5	Ursynów	3,03	3,98	1,95	3,92
A6	Służew	5,48	6,42	3,59	6,48
A7	Wilanowska	8,16	9	7,49	8,96
A8	Wierzbno	4,21	6,19	2,71	6,25
A9	Racławicka	3,47	3,95	2,77	3,83
A10	Pole Mokotowskie	6,4	8,93	4,16	9,02
A11	Politechnika	10,87	15,29	7,38	15,39
A13	Centrum	10,91	19,25	7,64	19,65
A14	Świętokrzyska	3,8	4,08	3,57	4,18
A15	Ratusz Arsenał	12,67	13,46	12,67	13,49
A17	Dworzec Gdański	6,09	6,46	5,42	6,56
A18	Plac Wilsona	4,11	4,42	3,57	4,39
A19	Marymont	3,93	4,12	3,59	4,08
A20	Słodowiec	2,46	2,62	2,18	2,57
A21	Stare Bielany	2,41	3,17	1,86	3,11
A22	Wawrzyszew	2,81	3,03	2,43	2,98
A23	Młociny	4,65	10,48	2,81	10,59
total		113,03	147,23	87,6	147,71

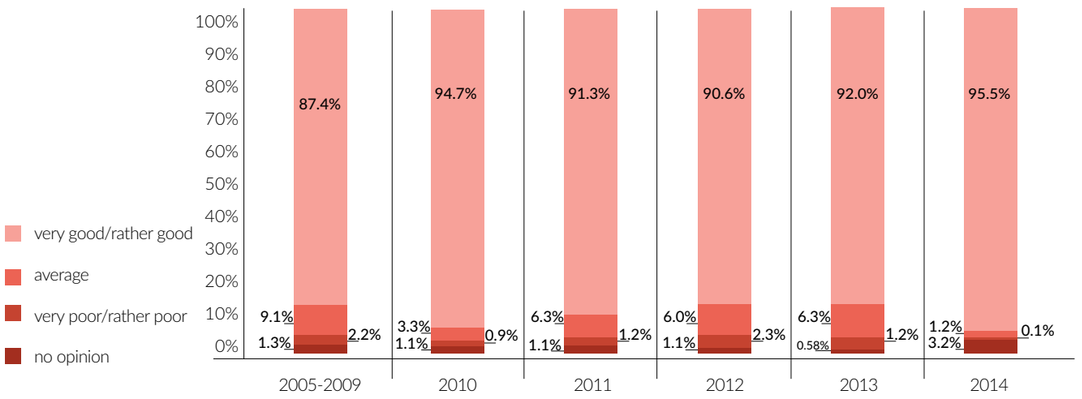
Comparison of the number of incidents affecting Metro train traffic in years 2012-2014

cause	number of incidents		
	2012	2013	2014
suicide attempt ending in death	1	2	2
turnout / switch defect	1	3	0
train defect	311	283	702
power break	0	0	0
station flooding due to rainstorm	0	1	0
technical causes	72	89	149
suspected planting of explosives	2	4	3
speed limit	8	3	2
trespassing on tracks	5	2	3
construction of Metro line II	9	3	0
other	6	13	6
total	415	403	867

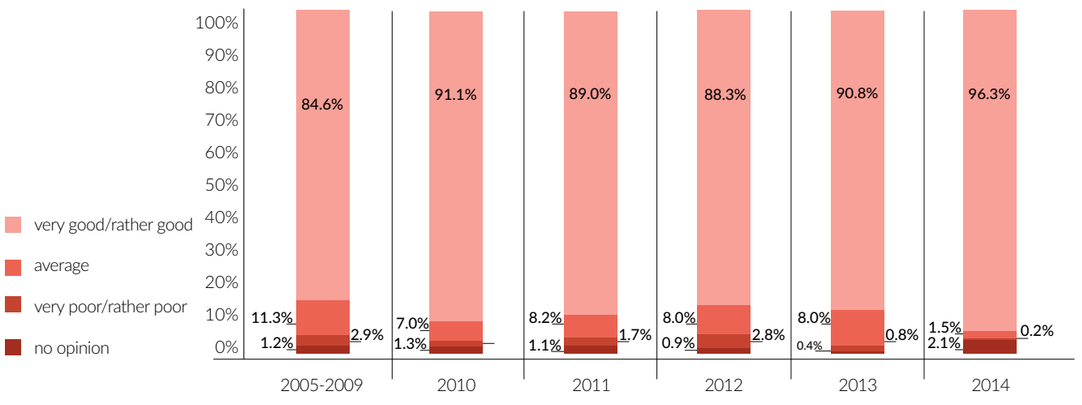
Passengers' opinion on the frequency of Metro trains running in 2014 by different time of day



Passengers' opinion on safety in Warsaw Metro



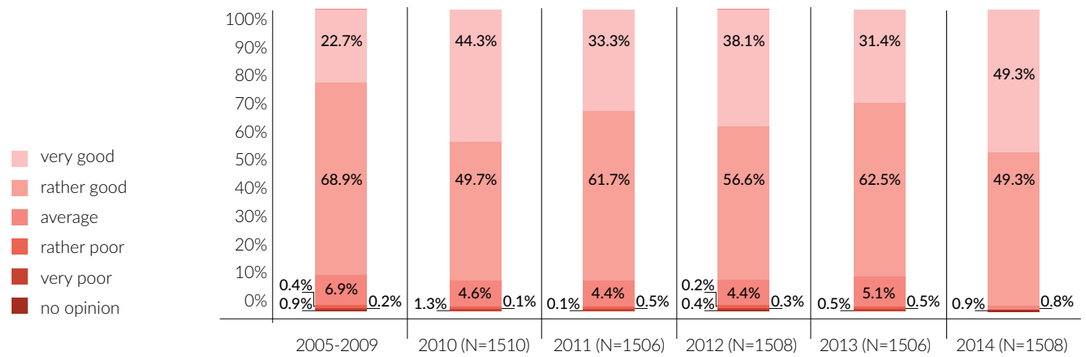
Passenger's opinion on the speed of transit



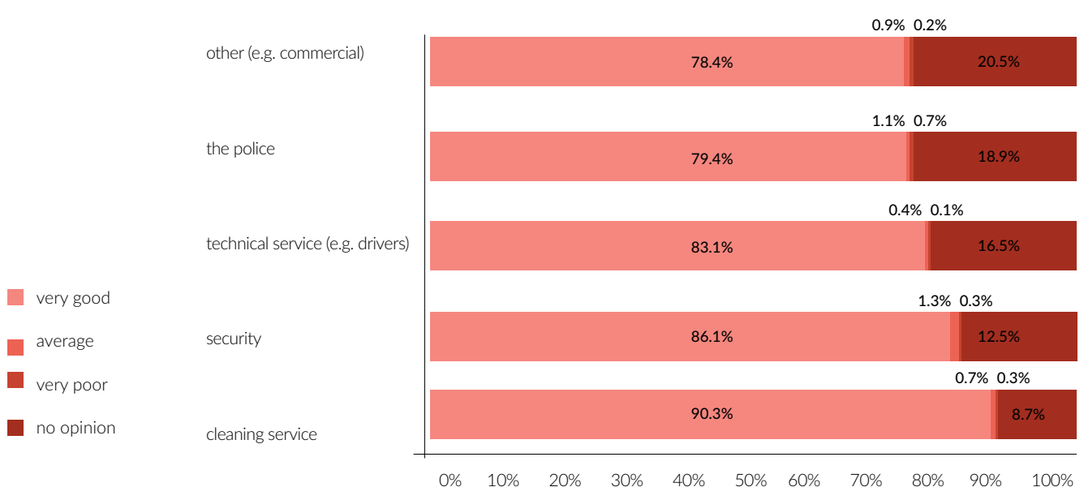
PASSENGERS' OPINION ON WARSAW METRO

Passengers have evaluated the services provided by Warsaw Metro in 2014 in a survey as they did in previous years. Our passengers answered questions regarding services, frequency of train departures, Metro personnel, safety, as well as public utilities and visibility of emergency signs.
The survey was conducted on a representative sample of 1508 people. 98% of passengers were satisfied with the provided services. Passengers expressed positive opinions on punctuality (96.8%), transit speed (96.3%) and safety (95.5%). Passengers were also satisfied with the information system installed in metro cars and on metro stations (92.4% and 91.4% respectively). 72% of respondents were satisfied with amenities for physically challenged people. Question regarding the frequency of train departures was divided into subsections concerning different time intervals. 87% of passengers were satisfied with the aforementioned service provided between 9 a.m. and 2 p.m., and 89% between 2 p.m. and 7 p.m. Also, the passengers were asked about their favourite station. The highest number of votes went to Stare Bielany Station, while previous winner – Plac Wilsona Station – came second.

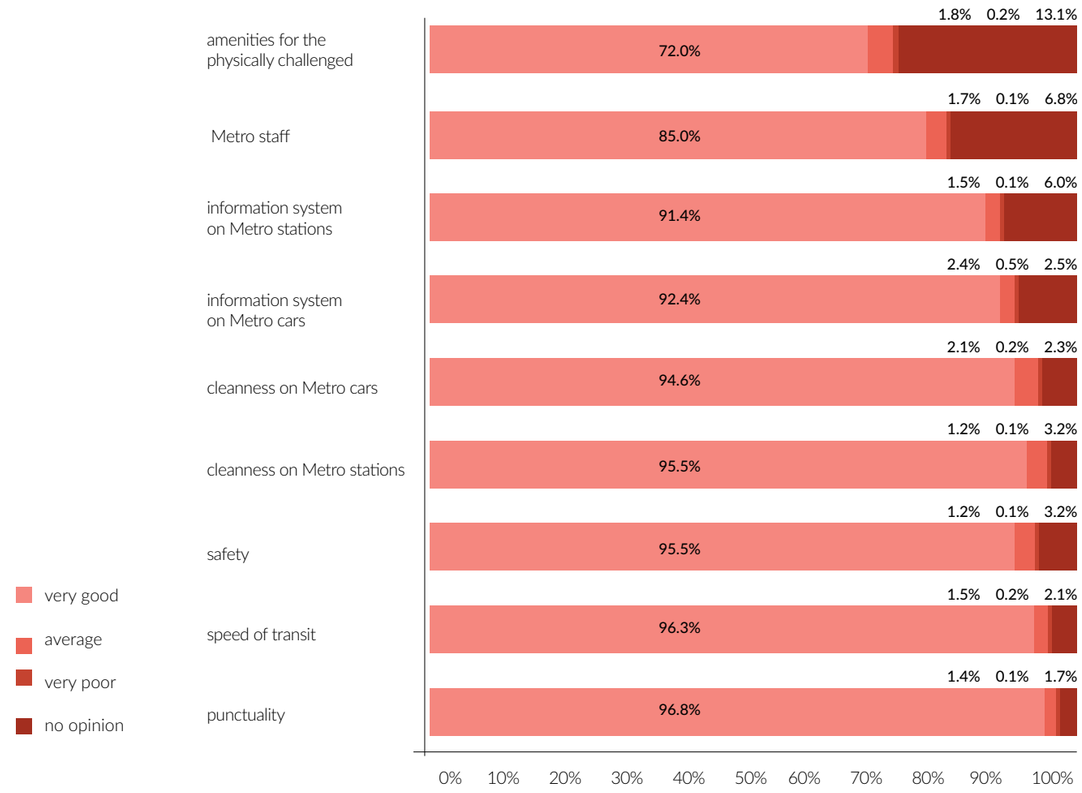
General opinion on Warsaw Metro



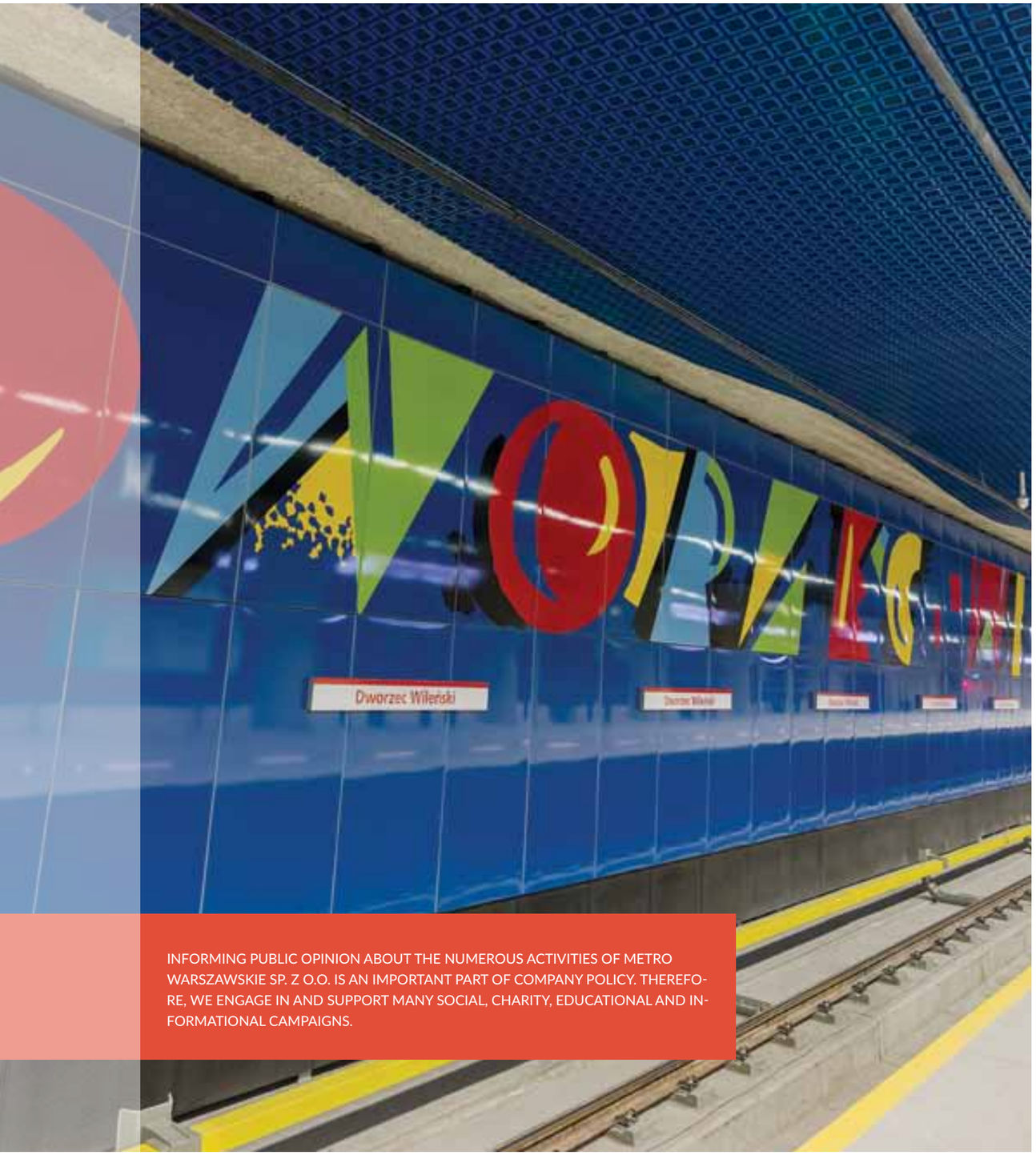
Passenger's opinion on particular Metro services



Passenger's opinion on individual components of Metro services



THE GENERAL ASSESSMENT OF SERVICES PROVIDED BY OUR COMPANY IS VERY FAVOURABLE. 98.2% OF PASSENGERS ARE SATISFIED.



INFORMING PUBLIC OPINION ABOUT THE NUMEROUS ACTIVITIES OF METRO WARSZAWSKIE SP. Z O.O. IS AN IMPORTANT PART OF COMPANY POLICY. THEREFORE, WE ENGAGE IN AND SUPPORT MANY SOCIAL, CHARITY, EDUCATIONAL AND INFORMATIONAL CAMPAIGNS.

PROMOTIONAL AND INFORMATIONAL ACTIVITIES

In previous year Metro Warszawskie Sp. z o.o. focused its efforts on two goals – maintaining high level of transport services and supervising the construction of central section of Metro line II – the biggest local-government investment to date. Promotional and informational activities played major role in the process of implementing various investment and operational projects. Metro Warszawskie Sp. z o.o. interacted with the inhabitants of Warsaw in many ways in accordance with promotional and informational policy of the company. Favourable opinion was maintained though participation in social, informational and educational projects.

MEETINGS WITH THE LOCAL COMMUNITIES

The aim of meetings with the local communities is to inform them in detail about the activities of Metro Warszawskie Sp. z o.o. Throughout the entire previous year we had many opportunities to meet not only with the people from the transport industry, experts and scientist, but also with passengers of Warsaw Metro and enthusiasts of public transport.

The most important project of year 2014 was the “Open Days” staged on the stations of the central section of Metro line II. From March till July inhabitants of Warsaw were able to see with their own eyes the construction of the central section of Metro line II. “Open Days” proved to be a focus of great attention. Every construction site was visited by 300 people. In total, about 1800 visitors saw six stations of the central section of Metro line II. Mrs. Hanna Gronkiewicz-Waltz, Mayor of Warsaw, took part in the tours. Our company participated in the “Night of the Museums” project and Public Transport Days by allowing passengers to visit the Kabaty Technical And Stopping Depot. Metro Warszawskie Sp. z o.o. took part in social projects as well, namely “More kindness in the public transport” and “Europe changes Warsaw”, during which our company promoted the construction of the central section of Metro line II. We funded skiing competition for families (“Krecik” cup) on the Szczęśliwicka Mound in Warsaw, and TV broadcast “METROpolia” that chronicled construction works done on the central section of Metro line II.

Metro Warszawskie Sp. z o.o. met with public transport experts, scientists and representatives of the business entities participating in the public transport during the scientific panel “Metro changes Warsaw”. Mayor of Warsaw, Mrs. Hanna Gronkiewicz-Waltz, and Secretary-General of UITP, Mr. Alain Flausch were guests of honour. During the XII International Road and Rail Construction, and Traffic Management Exhibition INFRASTRUKTURA 2014 Metro Warszawskie Sp. z o.o. hosted a gala “Metro changes Warsaw”, and presented designs of the first stage construction of western and northeastern sections of Metro line II.

SOCIAL AND CHARITY CAMPAIGNS

Social and charity campaigns are an integral part of Metro Warszawskie Sp. z o. o. policy. Our Company supports charity institutions and foundations, participates in educational and social campaigns, and promotes culture.

In 2014, Metro Warszawskie Sp. z o.o. continued its cooperation with Friends of Integration Association, Physically Challenged in Sports Association, Children’s Home no. 1 “Our Home”, and Creative Planet Company, the promotor of Masovian Month of Integration competition. For the first time we have assisted the Warsaw Insurgents Association, Help for Former AK Soldiers Foundation, Social and Cultural Activities Association Stacja Muranów and Museum of the History of Polish Jews.

The awareness campaign intended to promote the appropriate course of actions during the states of emergency was an important project undertook by Metro Warszawskie Sp. z o.o. in 2014. Our company wanted to reach as many people as possible, and therefore commissioned an advertisement insert that was attached to Gazeta Wyborcza newspapers, as well as promotional campaign for the internet and web browser sponsored link campaign. In July, Metro Warszawskie Sp. z o.o. initiated the “Social Metro Assistant” training program for a selected group of passengers. The aim was to teach the passengers how to react in abnormal situations and how to help others in case of emergency. Topics discussed during training included: emergency signs in Warsaw Metro, evacuation procedures for Metro cars and Metro stations, roles of different services in an emergency situations, ways of dealing with stress during states of emergency, and ways of influencing a crowd during emergency situations. Over 200 people wanted to participate in our training program.

ART IN METRO

Culture and science are promoted through two campaigns supported by our company – „Drive for Art” and „Gallery A19”. The “Drive for Art” campaign was initiated in 2004 as a way of promoting culture in the urban area. First gallery was placed inside Wilanowska Station. After 5 years, the “Drive for Art” grew into a chain of urban galleries consist-

ing of seven Warsaw Metro stations (A1 Kabaty, A3 Imielin, A7 Wilanowska, A10 Pole Mokotowskie, A13 Centrum, A14 Świętokrzyska and A17 Dworzec Gdański). Eighth gallery opened in the main hall of head office of Metro Warszawskie Sp. z o.o. Exhibitions of contemporary art are presented every month.

In 2014 "Drive for Art" galleries showed: exhibition of works of Anna Bedyńska, winner of World Press Photo in the Portraits category; "Theatrical Festival" – the exhibition of posters advertising plays staged by Teatr Dramatyczny; photo exhibition about Warsaw Eagles (American football team); exhibition of works participating in the art contest as part of Masovian Month of Integration; and "ORT" – project promoting Polish and Islandic poetry in the urban areas – with the partnership of Book Institute in Cracow.

Warsaw Metro also promotes art through "Gallery A19". This project was initiated in 2007 as a campaign promoting art in the urban areas. Its ultimate goal is the painting of a mural 35 m in length, and 3.5 m in height. Metro Warszawskie Sp. z o.o. changed the coordinator of the project in December 2010 and signed a contract with Academy of Fine Arts in Warsaw. Since then, "Gallery A19" project is being used as a mean to promote art in public space, as well as works of students and graduates of arts academies.

In 2014 "Gallery A19" continued a research program called „1/∞". The aim of this project is to analyze changes in scale and copies of painted pictures using modern large-format printing techniques. The project is a part of an "Art in public space from a social and individual perspective" research program supervised by Prof. Mirosław Duchowski.

"Gallery A19" started a new initiative called "Comics in Metro" on 18 September 2014. First work – "DEAD WORK" by Piotr Mach from Poznań – was showed on the wall of Marymont Station. The second was a comic strip from "Fugazi Music Club" by Marcin Podolec (a comic published by Kultura Gniewu). Third was "Bio", a work by Małgorzata Jabłońska from Gliwice.

EMPLOYEES PERFORM A CRUCIAL ROLE IN THE IMPLEMENTATION OF CORPORATE STRATEGY AND ARE A VALUABLE ASSET OF A METRO WARSZAWSKIE SP. Z O.O.

EMPLOYEES – TRAINING AND INTERNSHIP

At the end of 2014 Metro Warszawskie Sp. z o.o. employed 2112 people – 1826 worked in departments responsible for operations; 196 in management departments, and 90 in departments responsible for investment implementation.

In order to improve their professional skills, 1001 employees of Metro Warszawskie Sp. z o.o. participated in 114 training courses in 2014. They improved their qualifications in the fields of ecology, finance, investments, human resources, and law. During the previous year, Metro Warszawskie Sp. z o.o. funded a “How to handle stress” training for traffic controllers, drivers, station inspectors and Metro guards; “Interpersonal communication in an emergency” training for traffic controllers, station inspectors, and drivers; as well as “Professional service for passengers” training for employees of the traffic departments. In accordance with company policy, Metro Warszawskie Sp. z o.o. funded English language classes for 38 employees, and partially funded the tuition of 8 employees.

For many years, Metro Warszawskie Sp. z o.o. have offered internship to students. 19 students of universities and trade schools worked as interns in Warsaw Metro in 2014, including students of Faculty of Transport, and Faculty of Geodesy and Cartography of Warsaw University of Technology; Trade School no. 28; and Technical School for Drivers in Warsaw.

ENVIRONMENTAL PROTECTION

EDUCATION OF EMPLOYEES AND CONTRACTORS

The education process of employees and contractors is carried out through the system of training courses concerning protection of the environment, occupational safety and health, and fire protection procedures in accordance with the company’s Integrated Management System. All employees participate in the training courses, including new employees and interns. Additionally, some employees take the course concerning workplace waste management.

The raising of environmental awareness in our business partners is achieved through training courses organized for the employees of companies providing services on the premises of Warsaw Metro. Before being allowed to perform their work, employees of the service provider must participate in the training courses concerning protection of the environment, occupational safety and health, fire protection procedures, and work organization on the premises of Warsaw Metro. Scope of training is closely linked with the type of service provided by the contractor. In 2014, our Environmental Protection Department organized training for 355 new employees, 19 interns, and 1319 employees of other companies, as well as periodic training for 535 employees of our company.

ACTIVITIES MINIMASING THE POTENTIALLY HARMFUL EFFECTS ON THE ENVIROMENT

In the previous year, Warsaw Metro took numerous actions to minimize the potentially harmful effects on the environment, in accordance with all the rules and standards of environmental protection specified by law and regulations.

Waste management

Sorting of municipal solid waste. For many years, municipal solid waste has been collected on the premises of Kabaty Technical and Stopping Depot. In accordance with the new regulations introduced by the Capital City of Warsaw Town Hall, our company sorts waste into two categories: sorted dry waste and glass. Other types of waste fall into the third category – mixed waste. For this purpose, marked containers for all three categories of waste have been placed on the premises of Kabaty Technical and Stopping Depot and inside

Metro Warszawskie Sp. z o.o. is an environmental friendly company, and as such partakes in activities promoting the protection of an environment against harmful effect of human actions, both inside, and outside of his/hers workplace.

Metro line I facilities. Additionally, marked dustbins for dry waste, glass and mixed waste, as well as containers for spend batteries have been placed inside office buildings and other facilities.

Selective collection of hazardous and non-hazardous waste. All types of waste produced by Warsaw Metro are collected selectively and stored on the premises of Kabaty Technical and Stopping Depot. Marked and locked containers for waste have been placed in various locations, including workshops where overhauls and repairs of metro rolling stock are conducted. Full containers are transferred to the waste storehouse. In accordance with the accepted procedures, waste volume is closely monitored by the storehouse workers, and employees of the Environmental Protection Department.

All projects implemented by employees of particular units and departments of Metro Warszawskie Sp. z o.o. in 2014, that had significantly minimized the negative effect of human activity on natural environment, were included in the “2014 Environmental Management Programme for Warsaw Metro – Implementation”.

Waste generated on metro stations (with the exception of municipal waste) is transported on trolleys to Kabaty Technical and Stopping Depot, and then to the waste storehouse. All waste produced by Warsaw Metro is handed over to the companies specializing in waste disposal, that have received certificates allowing them to transport and recycle waste. Waste transfer is regulated by terms of contract or one-time commissions, and involves the use of waste transfer cards. All waste is registered on the ongoing basis (in accordance with legal requirements) by the employees of the Environmental Protection Department. Changes in volume of hazardous and non-hazardous waste are closely linked with the rolling stock overhaul schedules.

Industrial effluents management

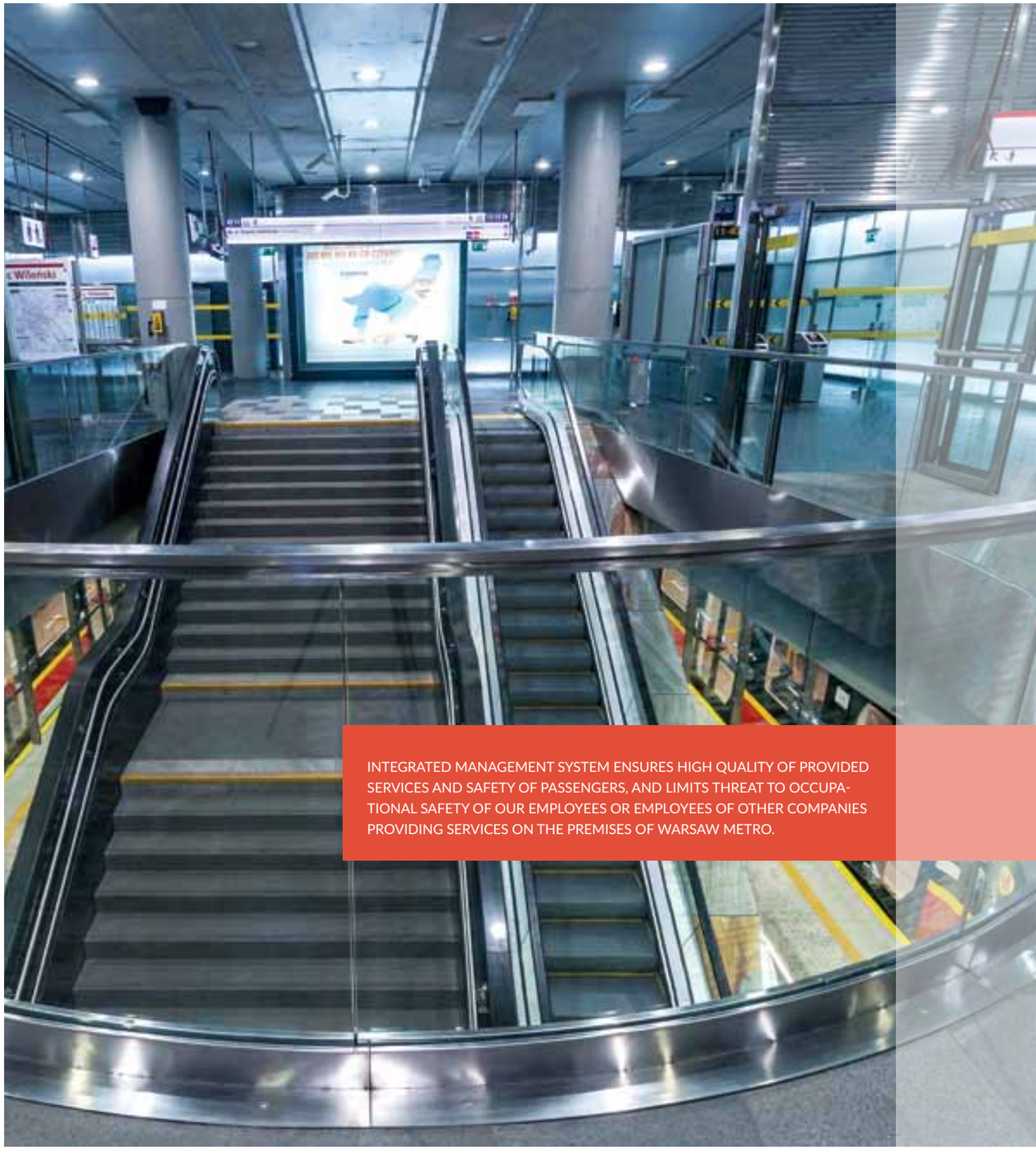
Warsaw Metro produces industrial effluents that contain substances harmful to the environment. In accordance with the decree no. 708/OŚ/2012 issued by the Mayor of Capital City of Warsaw on 12 July 2012, Warsaw Metro is allowed to discharge wastewater to the sewage system, if industrial effluents meet specific quality norms. Aforementioned decree is binding until 30 June 2016.

INTEGRATED MANAGEMENT SYSTEM

Metro Warszawskie Sp. z o.o. follows a policy focused on quality, environmental protection, and occupational safety and health through Integrated Management System that complies with the following standards:

- PN-EN ISO 9001:2009 “Quality management systems. Requirements”
- PN-EN ISO 14001:2005 “Environmental management systems. Requirements and guidelines”
- PN-N-18001:2004 “Occupational safety and health management systems. Requirements”

Quality management system implemented in Warsaw Metro in 2004 has met the requirements of the standard PN-EN ISO 9001, and has been certified by Polish Center of Examination and Certification on 15 June 2005. The system was expanded in 2008 by the implementation of two subsystems for environmental management and occupational safety and health management. The expanded system received an Integrated Management System certificate on 21 July 2009. Audit carried out by the Polish Center of Examination and Certification in 2014 confirmed the compliance of Integrated Management System implemented in Warsaw Metro with the following standards: PN-EN ISO 9001:2009, PN-EN ISO 14001:2005, PN-N-18001:2004; and with the legal regulations.
The most important quality control tasks performed in 2014 by Quality Department included the commissioning of Inspiro series trains delivered by the SIEMENS-NEWAG consortium and commissioning of “81” and Metropolis series trains used by Warsaw Metro after the modernization of Speed Limit System.



INTEGRATED MANAGEMENT SYSTEM ENSURES HIGH QUALITY OF PROVIDED SERVICES AND SAFETY OF PASSENGERS, AND LIMITS THREAT TO OCCUPATIONAL SAFETY OF OUR EMPLOYEES OR EMPLOYEES OF OTHER COMPANIES PROVIDING SERVICES ON THE PREMISES OF WARSAW METRO.

INVESTMENTS

DESIGN AND CONSTRUCTION OF THE CENTRAL SECTION OF METRO LINE II, FROM "RONDO DASZYŃSKIEGO" STATION TO "DWORZEC WILEŃSKI" STATION

The construction of Metro line II – the biggest local-government investment to date – was finished on 30 September 2014. This project was carried out in accordance with the "Design and construction of Metro line II in Warsaw, from Rondo Daszyńskiego Station to Dworzec Wileński Station" contract (with annexes) signed on 28 October 2009, and concluded between Capital City of Warsaw represented by Warsaw Municipal Transport Authority, and a consortium of following companies: Astaldi S.p.A. (leader), GÜLER-MAK Ağır Sanayi İnşaat ve Taahhüt A.Ş. (partner), and Przedsiębiorstwo Budowy Dróg i Mostów Sp. z o.o. (partner). The gross value of the contract amounted to 4 137 643 866.48 PLN (upon signing annex no. 9 on 29 September 2014).
The first street was closed to the traffic in September 2010 due to the construction of a start-up shaft for TBM shields and C09 Rondo Daszyńskiego Station. Construction works under Świętokrzyska Street and Targowa Street started in the summer of 2011. The drilling about 9,3 km of tunnels, and construction of 7 stations, and 6 route ventilation facilities started as well, along with the remodeling of a city infrastructure. The drilling of tunnels along the central section of Metro line II started in 2012. After nearly 18 months of hard work, TBM "Maria" bore through the wall of Centrum Nauki Kopernik Station, thus completing the work of four modern TBM units used for the first time in Poland. The construction of the central section of Metro line II was funded from the budget of the local government of Warsaw, with large contribution of EU funds.

Central section of Metro line II is 6.3 km long and stretches from Rondo Daszyński Station to Dworzec Wileński Station. It has:

- 7 stations located 13-23 meters below ground level;
- route tunnels
  - northern tunnel - 4522 m;
  - southern tunnel - 4819 m;
    including tunnel connecting Metro line I and II (361 m); as well as northern and southern tunnel running under the Vistula River connecting Centrum Nauki Kopernik Station and Stadion Narodowy Station (920 m and 935 m, respectively);
- 6 route ventilation facilities.

MAJOR EVENTS OF INVESTMENT IMPLEMENTATION PROCESS IN 2014

- AGP Consortium, the contractor responsible for the construction of the central section of Metro line II submitted it for the final acceptance on 30 September 2014.
- The Final Acceptance Committee appointed in the accordance with the resolution issued by the Management Board of Metro Warszawskie Sp. z o.o. validated the final acceptance of 6 stations, and 5 ventilation facilities (except for Station C13 Centrum Nauki Kopernik and ventilation facility V13) of the central section of Metro line II.
- State Fire Service, State District Sanitary Inspectorate and Masovian Viovodeship Environmental Protection Inspector carried out the inspections of the central section of Metro line II facilities in accordance with the legal regulations.
- The applications for permits allowing the use of certain facilities on central section of Metro line II were send to the office of the Voivodeship Construction Inspector.
- In accordance with the permit issued by the Voivodeship Construction Inspector the procedure allowing the use of trains on the central section of Metro line II was implemented.
- Planning and construction works caused by the differences in land development plans of the Metro stations C10 Rondo ONZ, C11 Świętokrzyska, C12 Nowy Świat – Uniwersytet and route ventilation facilities V11, and V12, and a traffic organization plan drafted due to the modernization of Świętokrzyska Street were carried out.
- In accordance with the Resolution no. LI/1516/2 issued by the Capital City of Warsaw Council on 7 March 2013, that changed the names of three stations of the central section of Metro line II, namely C12 Nowy Świat – Uniwersytet, C13 Centrum Nauki Kopernik and C14 Stadion Narodowy, contractor responsible for the construction of Metro line II commissioned new logotypes of stations' names. Logotypes were designed by Prof. Wojciech Fangor.
- Additional Automatic Fare Collection System (ASPOzP) was developed and installed in a passage between platforms of Station A14 (Świętokrzyska) of the Metro line I and Station C11 (Świętokrzyska) of the Metro line II.
- Contract for development and installation of an additional system counting the number of passengers using both Świętokrzyska stations (A14 and C11) was signed.

ACTING AS A MANAGING CONTRACTOR, METRO WARSZAWSKIE SP. Z O.O. TOOK UP A MAJOR ORGANIZATIONAL AND TECHNOLOGICAL CHALLENGES LINKED WITH LENGTHY PREPARATIONS, SUPERVISION OVER COMPLEX AND MODERN TECHNOLOGY, COORDINATION OF WORKS AT THE JUNCTION OF METRO LINE I AND II, AND COOPERATION WITH ORGANIZATIONS TIED WITH THE INVESTMENT PROCESS.

Visualization - “Moczydło” station.

Visualization - “Księcia Janusza” station.

DESIGN AND CONSTRUCTION OF WESTERN SECTION OF METRO LINE II, FROM “RONDO DASZYŃSKIEGO” STATION TO “KSIĘCIA JANUSZA” STATION

A call for bids for the construction and assembly works

A call for bids for the construction and assembly works was published in the Official Journal of the European Union on 18 October 2014
Task no. 1:
a) Construction of Metro line II in Warsaw – stage I of western section – from Station C9 “Rondo Daszyńskiego” to stabling tracks behind Station C6;
b) Drawing up of Working Plans and Specifications, Safety and Health Protection Plan, Post-Completion Documentation, Service and Maintenance Instruction with the annexes as specified in the Functional Programme; compiling Mining Facility Plan and filling an application form for an appropriate permit provided by the Contracting Authority for the Tenderer; and acquiring a permit for an aforementioned Plan from an appropriate mining inspectorate agency;
or
Task no. 2:
a) Construction of Metro line II in Warsaw – stage I of northwestern section – from Station C15 “Dworzec Wileński” to stabling tracks behind Station C18;
b) Drawing up of Working Plans and Specifications, Safety and Health Protection Plan, Post-Completion Documentation, Service and Maintenance Instruction with the annexes as specified in the Functional Programme; compiling Mining Facility Plan and filling an application form for an appropriate permit provided by the Contracting Authority for the Tenderer; and acquiring a permit for an aforementioned Plan from an appropriate mining inspectorate agency.

Obtained administrative decisions

Environmental assessment decision for investment defined as the construction of Metro line II in Warsaw – stage I of western section – from Station C9 “Rondo Daszyńskiego” to stabling tracks behind Station C6

- On 30 September 2014 Regional Environmental Protection Director in Warsaw issued a Decision WOOŚ-II.4210.67.2013.TR concerning environmental assessment of the investment defined as the construction of Metro line II in Warsaw – stage I of western section – from Station C9 “Rondo Daszyńskiego” to stabling tracks behind Station C6, carried out in accordance with the technological variant I. Taking into account the public interest of the investment, the Director issued and order of immediate enforceability.
- Due to the appealing procedure initiated by the General Environmental Protection Director as a result of inhabitants’ protests this decision is not final.

Decision concerning placement of the public purpose investment defined as the construction of Metro line II in Warsaw – stage I of western section – from Station C9 “Rondo Daszyńskiego” to stabling tracks behind Station C6.

- On 10 October 2014, Capital City of Warsaw filed an application for the issuance of a decision concerning placement of the public purpose investment defined as the construction of Metro line II in Warsaw – stage I of western section – from Station C9 “Rondo Daszyńskiego” to stabling tracks behind Station C6, to the Office of Architecture and Spatial Planning – Urban Implementation Department.
- On 20 November 2014, the Office of Architecture and Spatial Planning informed about initiation of administrative proceedings regarding placement of the public purpose investment defined as the construction of Metro line II in Warsaw – stage I of western section – from Station C9 “Rondo Daszyńskiego” to stabling tracks behind Station C6 within the boundaries of Wola Capital City of Warsaw District.

Impact on Environment Report Update

The completion of Contract signed with Biuro Projektów Metroprojekt Sp. z o.o. on 17 September 2013 regarding the update to the “Impact on Environment Report for the investment defined as the construction of Metro line II in Warsaw, including the western and north-eastern sections” was set for the year 2015. The reasons for this were appeals filed in regard to issuance of the environmental assessment decision for the Stage I of the construction of Metro line II western section.

DESIGN AND CONSTRUCTION OF THE NORTH-EASTERN SECTION OF METRO LINE II, FROM “DWORZEC WILEŃSKI” STATION TO “TARGÓWEK 2” STATION

A call for bids for the construction and assembly works

A call for bids for the construction and assembly works was published in the Official Journal of the European Union on 18 October 2014.
Task no. 1:
a) Construction of Metro line II in Warsaw – stage I of western section – from Station C9 “Rondo Daszyńskiego” to stabling tracks behind Station C6;
b) Drawing up of Working Plans and Specifications, Safety and Health Protection Plan, Post-Completion Documentation, Service and Maintenance Instruction with the annexes as specified in the Functional Programme; compiling Mining Facility Plan and filling an application form for an appropriate permit provided by the Contracting Authority for the Tenderer; and acquiring a permit for an aforementioned Plan from an appropriate mining inspectorate agency;

Visualization of the three parts north-eastern section of II metro line.

or
Task no. 2:
a) Construction of Metro line II in Warsaw – stage I of north-western section – from Station C15 “Dworzec Wileński” to stabling tracks behind Station C18;
b) Drawing up of Working Plans and Specifications, Safety and Health Protection Plan, Post-Completion Documentation, Service and Maintenance Instruction with the annexes as specified in the Functional Programme; compiling Mining Facility Plan and filling an application form for an appropriate permit provided by the Contracting Authority for the Tenderer; and acquiring a permit for an aforementioned Plan from an appropriate mining inspectorate agency.

Obtained administrative decisions

Environmental assessment decision for investment defined as the construction of Metro line II in Warsaw – stage I of north-eastern section – from Station C15 “Dworzec Wileński” to stabling tracks behind Station C18.

- On 10 September 2014 Regional Environmental Protection Director in Warsaw confirmed that the Decision (WOOŚ-II.4210.68.2013.TR issued on 31 July 2014) regarding the environmental assessment for investment defined as the construction of Metro line II in Warsaw – stage I of north-eastern section – from Station C15 “Dworzec Wileński”, to stabling tracks behind Station C18, became final, dating from 2 September 2014

Decision concerning placement of the public purpose investment defined as the construction of Metro line II in Warsaw – stage I of north-eastern section – from Station C15 Dworzec Wileński to stabling tracks behind Station C18.
Open grounds:

- On 18 September 2014, Capital City of Warsaw filled an application to the Office of Architecture and Spatial Planning – Urban Implementation Department regarding the placement of the public purpose investment defined as the construction of Metro line II in Warsaw – stage I of north-eastern section – from Station C15 “Dworzec Wileński” to stabling tracks behind Station C18.
- On 6 November 2014, Office of Architecture and Spatial Planning informed about the initiation of administrative proceedings regarding the placement of the public purpose investment defined as the construction of Metro line II in Warsaw – stage I of north-eastern section – from Station C15 “Dworzec Wileński”, to stabling tracks behind Station C18, within the boundaries of Praga Północ District and Targówek District.

Closed compounds:

- On 16 December 2014, Masovian Voivode issued Decision no. 262/P/2014 determining the placement of the public purpose investment defined as the construction of Metro line section, and described as “Construction of Metro line II – stage I of north-eastern section – from Station C15 Dworzec Wileński, to stabling tracks behind Station C18”, on the 7.630 kilometer of Warszawa-Gdańsk rail line, and on lot no. 2, within the 4-13-02 of record unit 14508_08 Praga Północ District, Mazovian Voivodeship; comprising
a closed compound.

Impact on Environment Report Update

The contract regarding the update to the “Impact on Environment Report for the investment defined as the construction of Metro line II in Warsaw, including the western and north-eastern sections” was received on 24 October 2014.

DESIGN AND CONSTRUCTION OF THE WESTERN SECTION OF METRO LINE II, FROM “KSIĘCIA JANUSZA” STATION TO “POWSTAŃCÓW ŚLĄSKICH” STATION

The terms of a contest (no. 2014/S 248-439855) regarding the drafting of a “Architectural and Constructional project for the Stage II of construction of Warsaw Metro line II western section (Part I) and Architectural and Constructional project for the Stage II of construction of Warsaw Metro line II north-eastern section (Part II)”, were published in the Official Journal of the European Union on 24 December 2014. The deadline for filing applications or projects was set for 29 May 2015. The authors of the selected projects (Part I and Part II) will take part in the negotiations, in accordance with the rules of single source public procurement procedure. Negotiations will precede the signing of contracts for the development of building projects

Environmental assessment decision for investment defined as the construction of Metro line II – stage II of western section – from Station C6 Księcia Janusza, to stabling tracks behind Station C4.

On 26 November 2014, Capital City of Warsaw filled applications to the Offices of Architecture and Construction for Bemowo District and Wola District regarding the written and graphic extracts from local spatial planning act, that will serve as an annex to the application regarding the issuance of an environmental assessment decision for the investment.

DESIGN AND CONSTRUCTION OF THE REMAINING PART OF NORTH-EASTERN SECTION OF METRO LINE II (TO “BRÓDNO” STATION)

The terms of a contest (no. 2014/S 2480439855) regarding the drafting of a “Architectural and Constructional project for the Stage II of construction of Warsaw Metro line II western section (Part I) and Architectural and Constructional project for the Stage II of construction of Warsaw Metro line II north-eastern section (Part II)”, were published in the Official Journal of the European Union on 24 December 2014. The deadline for filing applications or projects was set for 29 May 2015. The authors of the selected projects (Part I and Part II) will take part in the negotiations, in accordance with the rules of single source public procurement procedure. Negotiations will precede the signing of contracts for the development of building projects

Environmental assessment decision for investment defined as the construction of Metro line II – stage II of north-eastern section – from Station C18 Trocka, to stabling tracks behind Station C21.

On 26 November 2014, Capital City of Warsaw filled applications to the Office of Architecture and Construction for Targówek District regarding the written and graphic extracts from local spatial planning act, that will serve as an annex to the application regarding the issuance of an environmental assessment decision for the investment.

DEVELOPMENT AND MODERNIZATION OF THE INFRASCTRUCTURE OF THE KABATY TECHNICAL AND STOPPING DEPOT

Facility no. 20

On 22 October 2014, Metro Warszawskie Sp. z o.o. signed a contract with company Budimex SA regarding the construction of Metro facility (Facility no. 20) on the premises of Kabaty Technical and Stopping Depot in Warsaw.

Facility no. 6

On 16 October 2014, a notice was published in the Official Journal of the European Union, and on the internet sites of Metro Warszawskie Sp. z o.o., and Capital City of Warsaw, concerning the unrestricted tender no. K/I/226/2014/00059/AGKU regarding the „Construction of a stopping hall for Metro rolling stock (Facility no. 6) and construction of a chemical materials storehouse (Facility no. 13a) with line facility as part of railroad network and internal road network located on the premises of the Kabaty Technical and Stopping Depot in Warsaw”. The bids were opened on 31 December 2014.

Obtained administrative decision

On 25 February 2014, Masovian Voivode made the Decision no. 86/2014 issued by the Masovian Voivode. The Decision validated the building project and authorized the investment described as “Construction of a stopping hall for Metro rol-

ling stock (Facility no. 6) and construction of a chemical materials storehouse (Facility no. 13a) with line facility as part of railroad network and internal road network located on the premises of the Kabaty Technical and Stopping Depot in Warsaw". The Decision became final on 21 March 2014

Pole marquee halls

Due to the necessary modernization of the infrastructure of Kabaty Technical and Stopping Depot allowing the servicing of Metro line I and II rolling stock, a contract for "Drafting of project documentation and acquirement of the final decision regarding the authorization for the construction of 4 temporary buildings – storehouse pole marquee halls – on the premises of Kabaty TSD" was signed on 23 July 2014. On 31 October 2014 the contract was fulfilled

Obtained administrative decisions

On 7 May 2014, the Office of Ursynów Capital City of Warsaw District issued Decision no. 16/CP/2014 regarding the placement of the public purpose investment of powiat and gmina importance, determining the terms and rules of zoning and land development in detail, for the public purpose investment described as the construction of 4 storehouse pole marquee halls. On 14 October 2014, Masovian Voivode issued Decision no. 428/II/2014, authorizing the building project and investment described as „Construction of temporary buildings – 4 storehouse pole marquee halls – on the premises of Kabaty TSD; construction site address: part of lot no. 114/7 within the limits 1-12-03 on 5 Wilczy Dół Street in Warsaw". The Decision became final on 30 October 2014.

Facility no. 2

On 3 June 2014, Metro Warszawskie Sp. z o.o. accepted from the Contractor the first stage of the project described as „Redevelopment and expansion of industrial building (Facility no. 2) with line facility as part of railroad network and internal road network in the process of redevelopment and expansion of Warsaw Metro". Facility received a permit authorizing its use.

CO-FINANCING OF THE PROJECT "METRO LINE II IN WARSAW – PREPARATORY WORKS, DESIGN AND CONSTRUCTION OF THE CENTRAL SECTION, WITH THE PURCHASE OF A ROLLING STOCK" FROM EU FUNDS

Contract regarding the co-financing of the project no. POIS.07.03.00-00-007/10-00: „Warsaw Metro line II – Preparatory works, design and construction of the central section, with the purchase of a rolling stock" was signed on 22 September 2011.
In accordance with the contracts (with annexes): no. 1 signed on 7 December 2012, and no. 2 signed on 4 December 2014, the total cost of the project amounted to 6 057 441 210.14 PLN. The Beneficiary received a EU funding not exceeding 3 110 775 216.75 PLN. The value of allocated funds depends on eligible expenses incurred during project implementation, and authorized by the Implementing Authority. Capital City of Warsaw was named as the Beneficiary of the project, while Metro Warszawskie Sp. z o.o. as a Partner, in accordance with the contract signed on 12 July 2010, regarding incurrence of eligible expenses during Project implementation, with annex no. 1 signed on 6 September 2011 and annex no. 2 signed on 23 December 2013.

The Investment is being implemented through 2 subprojects:

- Subproject A: Warsaw Metro line II – Preparatory works (for the whole Metro line II), design and construction of central section, with the redevelopment of the infrastructure of Kabaty Technical and Stopping Depot, and enlargement of the western tip of Kabaty TSD due to the construction of the central section and expenditure of rolling stock in the vicinity of Kabaty and Moczydło housing estates within the boundaries of Ursynów District in Warsaw;
- Subproject B: Warsaw Metro line II – Purchase of a brand-new rolling stock, i.e. 35 six-car, single-space trains.

Preparatory works being part of Subproject A concern the whole length of Metro line II, and selected elements of Kabaty TSD infrastructure (Facilities no. 2, 7 and 20), as well as its western tip. The infrastructure developed as part of Subproject A consists of following buildings and facilities:

- 7 stations: Rondo Daszyńskiego, Rondo ONZ, Świętokrzyska, Nowy Świat – Uniwersytet, Centrum Nauki Kopernik, Stadion Narodowy, Dworzec Wileński;
- route tunnels – 2 tunnels connecting stations with all necessary facilities, i.e. ventilation facilities and junction chambers;
- stabling tracks: west of Rondo Daszyńskiego Station and north of Dworzec Wileński Station;
- tunnel junction, connecting Metro Line I with the central section of Metro line II;
- Facilities connected with the Kabaty Technical and Stopping Depot; i.e. Facility no. 2 (carwash with vacuum chamber, and varnish chamber), Facility no. 7 (workshop and technical facility); Facility no. 20 (storehouse building), western tip of Kabaty TSD (expansion of the railroad network with accompanying works).

Furthermore, development of line systems ensuring traffic safety on the central section of Metro line II after its commission, was planned..

Construction of Facility no. 2 (car wash), Facility no. 7, and western tip was completed. Contract no. 252/IP/14, concerning the construction of Facility no. 20, i.e., storage building, was signed on 22 October 2014. The deadline for completion of the contract and handling of documents necessary for the commission was set for 22 May 2015. The Contractor is company BUDIMEX SA. based in Warsaw.

Construction of central section of Warsaw Metro line II was conducted in accordance with the contract no. 225/IP//09 signed on 28 October 2009 (with annexes 1 through 10) with the consortium, consisting of: ASTALDI S.p.A. based in Rome, described as Leader; and GÜLERMAK Ağir Sanayi İnşaat ve Taahhüt A.Ş. based in Ankara, and Przedsiębiorstwo Budowy Dróg i Mostów Sp. z o.o. based in Mińsk Mazowiecki, described as Partners. On 30 September 2014, the Contractor presented Item of the Order of the contract described as "Design and construction of Warsaw Metro line II, from Station Rondo Daszyńskiego, to Station Dworzec Wileński" to final acceptance. The proceedings allowing the commission of the Metro line II central section facilities lasted till the end of 2014. Issuance of the aforementioned decision determines the commission of the build section.

As part of Subproject B, the purchase of 35 brand-new six-car, single-space trains for Warsaw Metro line I and II was contracted. The delivery of trains was concluded in accordance with the contract no. 14/PT/11 signed on 2 February 2011 (with annexes 1 through 8) by a consortium consisting of: Siemens Sp. z o.o. based in Warsaw, described as Leader; and other members of the consortium: Siemens Aktiengesellschaft Österreich based in Wien, and Newag S.A. based in Nowy Sącz. The delivery process was concluded on 27 October 2014.

Capital City of Warsaw will be the Owner of the infrastructure developed as part of Subproject A, while Metro Warszawskie Sp. z o.o. will be the Owner of a rolling stock purchased as part of Subproject B.

COMPANY FINANCES

Revenues by type in years 2012-14

revenues in mln PLN				
		2012	2013	2014
I	operating income	288,5	352,5	350,3
1.	transport services income	237,6	304,7	304,7
2.1.	rent and lease income	17,5	17,8	18,0
2.2.	sale of materials income	0,2	0,0	0,0
2.3.	other income, including:	16,9	13.7	11,3
	commercial and service operations	1,8	1,9	2,1
	advertising	15,1	11,8	9,2
2.	total income from non-transport operations	34,6	31,5	29,3
3.	project manager fee	16,3	16,3	16,3
II	financial revenues	7,6	7,1	4,8
III	other operating income	2,5	6,4	56,9
	total	298,6	366,0	412,0

List of fixed assets of as of 31 December 2014 (in mln PLN)

no.	type of assets	initial value	depreciation value	net balance value
1	**buildings, premises, civil and water engineering structures**	89,25	33,96	55,29
2	**equipment and machines, including:**	149,22	98,84	50,38
	electronic equipment	25,69	5,92	19,77
3	**vehicles, including:**	1 701,86	521,29	1 180,57
	Metro trains	1 687,43	512,90	1 174,53
	cars	3,27	2,44	0,83
	other means of transport	11,16	5,95	5,21
4	**other fixed assets: tools, devices, equipment**	29,76	17,37	12,39
5	**fixed assets under construction** contract 435/PL/13 modernization of SOP2W system sets in Metro trains	14,8	-	14,8
	design for relocation of office kitchen in the STP Kabaty building	-	-	-
	stage I – design for escalators on station A-13 Centrum	0,05	-	0,05
	contract 362/PTP/14 – technical documentation, e.g. DSU, DTR and WTO of upgraded DS.-10-03 type motor bogie with variant DS.-Z-03.	0,15	-	0,15
	contract 152/IPP/12; construction designs for facility no. 6 on STP Kabaty	0,94	-	0,94
	contract 14/PT/11, cars purchase costs	0,02	-	0,02
	contract 189/EK/11, loan service costs	0,42	-	0,42
	total	1 986,05	671,46	1 314,59

Profit and loss account for 2014 (in mln PLN)

revenues from sales and equivalents	350,3
operating costs	344,1
profit from sales	6,2
other operating income	56,9
other operating costs	2,3
profit from operating activities	60,8
financial income	4,8
financial costs	8,3
profit from economic activities	57,3
gross profit	57,3
income tax	11,4
net profit/loss	45,9

Structure of operational activity costs in 2014

operating expenses, including:	percentage of costs
depreciation	25,9%
consumption of materials and energy	13,7%
external services	7,5 %
taxes and fees	1,1%
salaries	41,5%
social insurance and other allowances	8,7%
other generic costs	1,6%
value of sold goods and materials	0,0%
total	100,0%