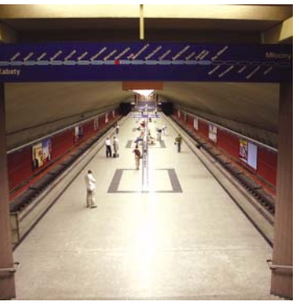
RAPORT ROCZNY 2004

ANNUAL REPORT 2004



Warszawa 2005 r.

Szanowni Państwo,

Niniejszym przekazujemy Państwu kolejną edycję raportu rocznego spółki Metro Warszawskie, w którym z przyjemnością prezentujemy wyniki osiągnięte przez naszą firmę w roku 2004. Został on przygotowany tak, aby jak najpełniej zaspokoić oczekiwania naszych klientów i wszystkich osób zainteresowanych działalnością jedynego w Polsce przewoźnika kolei podziemnej.

Rok 2004 był kolejnym, w którym realizowane były dwa podstawowe cele stojące przed Metrem Warszawskim Sp. z o.o.
Podstawowe zadanie świadczenia usługi przewozowej jest stale wysoko oceniane przez samych pasażerów metra jak i Zarząd Transportu Miejskiego m.st. Warszawy, który jest ciałem nadzorującym działalność przewozową Metra Warszawskiego. Warto dodać, że całkowita liczba osób korzystających z naszych usług komunikacyjnych wzrosła w roku 2004 do poziomu 81 milionów, w porównaniu do 76 milionów w roku 2003.

W zakresie zastępstwa inwestycyjnego rok 2004 był kontynuacją procesu budowy I linii metra na terenie dzielnicy Żoliborz, przede wszystkim stacji Plac Wilsona, włączonej do ruchu pasażerskiego 8 kwietnia 2005 roku; oraz tuneli szlakowych: B18 prowadzących do stacji Plac Wilsona i B19 prowadzących do kolejnej stacji Marymont.

Równoległe z budową kolejnych odcinków prowadzone były prace przygotowawcze inwestycji budowy kolejnych stacji. Na rok 2005 zaplanowano, bowiem rozpoczęcie budowy stacji Marymont jak i, tak zwanego, odcinka bielańskiego, na który składają się kolejne cztery stacje: Park Kaskada, Bielany, Wawrzyszew i Młociny.

W 2004 roku wprowadzono w życie zmiany w strategii finansowania budowy I linii metra. Władze miasta podjęły bowiem starania o dofinansowanie dokończenia budowy z funduszy Unii Europejskiej w ramach Zintegrowanego Programu Rozwoju Regionalnego. Dofinansowaniem miałby być objęty cały odcinek bielański.

Planuje się, że prace związane z dokończeniem I linii metra będą trwały do końca 2007 roku. Możliwość tak znacznego przyspieszenia prac wynika zarówno z nowego sposobu finansowania, jak i z przyjętej technologii budowy. Tunele na odcinku północnym będą budowane metodą odkrywkową, co umożliwi prowadzenie prac równocześnie na całej długości bielańskiego odcinka metra.

Dzięki wysiłkom władz miasta i pracowników Metra Warszawskiego zaistniały optymalne warunki umożliwiające znaczne przyspieszenie rozwoju sieci metra w kolejnych latach.

Krzysztof Celiński
Prezes Zarządu

Warsaw 2005

Dear Sirs,

We present hereby the subsequent edition of the annual report of Metro Warszawskie (Warsaw Subway Company) which include the results obtained by our company in 2004. The report has been prepared to satisfy the expectations of our customers and all persons interested in the activities of the only underground train company in Poland.

The year 2004 was another year of the implementation of the two major objectives of Metro Warszawskie.
The basic objective of providing transportation services is constantly praised by the subway passengers as well as Zarząd Transportu Miejskiego (City Transportation Office of the Capital City of Warsaw), which is the supervisory body for the transportation activities of Metro Warszawskie. It is worth adding that the total number of passengers using our transportation services increased in 2004 up to 81 million as compared to 76 million in 2003.

In the field of substitute investment activities in 2004 the process of construction of the first subway line in the Żoliborz district was continued, especially Plac Wilsona Station, opened to passenger transportation on 8 April 2005; as well as route tunnels: B18 leading to Plac Wilsona Station and B19 leading to the next Marymont Station.

Parallel to the construction of subsequent sections, preparatory works on the construction of further stations were continued. For 2005, the construction of the Marymont station, as well as the so called Bielany section, with four stations: Park Kaskada, Bielany, Wawrzyszew and Młociny has been planned.

In 2004 changes to the financing strategy of expansion of the first subway line have been implemented. The city authorities have sought the possibilities to obtain co-financing needed to complete the construction from the European Union's funds, in the framework of the Integrated Regional Development Programme. The co-financing would cover the entire Bielany section.

It is foreseen, that the works on the completion of the first subway line shall continue until the end of 2007. The possibility of such considerable acceleration of works results not only from the new financing system, but also from the applied construction technology. The tunnels in the northern section will be executed using a cut-and-cover construction method that will permit to carry out the works simultaneously in the entire Bielany.

The efforts made by the city authorities and the personnel of Metro Warszawskie have created optimal conditions for a considerable acceleration in the development of the subway system in the years to come.

Krzysztof Celiński
Chairman of the Board.

1. Władze Metra Warszawskiego Sp.z o.o.

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

ZARZĄD METRA WARSZAWSKIEGO

Krzysztof Celiński – Prezes Zarządu, Dyrektor Generalny
Dorota Popińska – Członek Zarządu, Dyrektor ds. Administracyjno - Finansowych
Jerzy Lejk – Członek Zarządu, Dyrektor ds. Inwestycji i Eksploatacji

RADA NADZORCZA METRA WARSZAWSKIEGO

Stan na 31 grudnia 2004r.:
Witold Chodakiewicz – Przewodniczący Rady Nadzorczej
Dorota Szymanek – Członek Rady Nadzorczej
Marcin Tomaszewski – Członek Rady Nadzorczej
Krzysztof Kurowski – Członek Rady Nadzorczej
Rafał Narkiewicz - Jodko – Członek Rady Nadzorczej
Piotr Ber – Członek Rady Nadzorczej

Stan na 29 czerca 2005 r.:
Piotr Galas – Przewodniczący Rady Nadzorczej
Dorota Szymanek – Członek Rady Nadzorczej
Krzysztof Kurowski – Członek Rady Nadzorczej
Rafał Narkiewicz - Jodko – Członek Rady Nadzorczej
Zbigniew Górski – Członek Rady Nadzorczej

1. The authorities of the Metro Warszawskie Sp. z o.o. (Warsaw Subway Limited Liability Company)

Metro Warszawskie is managed by following authorities:

METRO WARSZAWSKIE MANAGEMENT BOARD

Krzysztof Celiński – Chairman of the Board, Director General
Dorota Popińska – Member of the Board, Director for Administration and Finance
Jerzy Lejk – Member of the Board, Director for Investment and Operation

METRO WARSZAWSKIE SUPERVISORY BOARD

As at 31 December 2004:
Witold Chodakiewicz – Chairman of the Supervisory Board
Dorota Szymanek – Member of the Supervisory Board
Marcin Tomaszewski – Member of the Supervisory Board
Krzysztof Kurowski – Member of the Supervisory Board
Rafał Narkiewicz - Jodko – Member of the Supervisory Board
Piotr Ber – Member of the Supervisory Board

As at 29 June 2005:
Piotr Galas – Chairman of the Supervisory Board
Dorota Szymanek – Member of the Supervisory Board
Krzysztof Kurowski – Member of the Supervisory Board
Rafał Narkiewicz - Jodko – Member of the Supervisory Board
Zbigniew Górski – Member of the Supervisory Board

2. Status i przedmiot działalności

Metro Warszawskie Sp. z o.o. funkcjonuje od stycznia 2003 r. jako podmiot prawa handlowego, którego wyłącznym właścicielem jest miasto stołeczne Warszawa. Wcześniej przedsiębiorstwo stanowiło zakład budżetowy miasta stołecznego Warszawy.

Podstawową, statutową działalność Metra Warszawskiego Sp. z o.o. stanowią:

- realizowanie przewozów pasażerskich w Warszawie,
- bieżąca eksploatacja i utrzymanie środków przewozowych, urządzeń i obiektów metra
- nadzór nad pracami budowlanymi przy rozbudowie metra jako inwestor zastępczy
- wykonywanie prac przygotowawczych do budowy II i III linii metra.

Działalność przewozowa spółki jest rozliczana przez m. st. Warszawa za pośrednictwem Zarządu Transportu Miejskiego (ZTM) spełniającym funkcję koordynatora transportu publicznego w Warszawie. ZTM ustala taryfikator opłat za przejazdy metrem i realizuje sprzedaż biletów. Zrealizowane przez Metro Warszawskie przewozy rozliczane są według wykonanych wozokilometrów, zgodnie ze stawką negocjowaną corocznie z ZTM.

2. Legal status and subject of activity

As from January 2004, the Metro Warszawskie functions as a legal commercial entity, whose sole owner is the Capital City of Warsaw. Prior to this date, the enterprise was a budgetary entity of the Capital City of Warsaw.

The basic statutory activities of the Metro Warszawskie Sp. z o.o. are:

- to provide passenger transportation services in Warsaw,
- current operation and maintenance of subway transport means, installations and facilities,
- supervision of construction works during expansion of the subway network as substitute investor,
- execution of preparatory works for the construction of subway line II &III.

The Company's transportation services are financially settled by the City of Warsaw through Zarząd Transportu Miejskiego (City Transportation Office), acting as the co-ordinator of public transportation in Warsaw. ZTM establishes the ticket tariffs for subway transportation services and is responsible for ticket sale. The transportation services provided by Metro Warszawskie are settled according to the executed vehicle-kilometres, at the rate negotiated annually with ZTM.

3. Inwestorstwo Zastępcze

Metro Warszawskie, na zlecenie miasta stołecznego Warszawy, pełni obowiązki inwestora zastępczego poprzez nadzór nad całością procesu inwestycyjnego, począwszy od etapu przygotowania inwestycji, przez organizację i realizację procesu inwestycyjnego, aż po rozliczenie następujących zadań:

a. przygotowania do realizacji, a następnie realizacji inwestycji pod nazwą „Dokończenie budowy I linii metra w Warszawie, do stacji A23 Młociny".
b. prac przygotowawczych związanych z budowa II i III linii metra w Warszawie

Do obowiązków Metra Warszawskiego, jako inwestora zastępczego, należy między innymi:

1. Pozyskiwanie, w trybie ustawy o zamówieniach publicznych, wykonawców robót i prac, dostawców urządzeń, surowców i materiałów.
2. Zlecanie prac i zawieranie umów o wykonanie prac geologicznych, geodezyjnych i pomiarowych, ocen wpływu inwestycji na środowisko.
3. Zamawianie projektów budowlanych oraz innych prac projektowych niezbędnych do prawidłowego wykonania zadania inwestycyjnego oraz zawieranie umów i ich wykonanie z wyspecjalizowanymi podmiotami gospodarczymi.
4. Pozyskiwanie wykonawców dokumentacji projektowej i robót budowlano – montażowych dla odcinka I linii metra od, zgodnie z wymogami obowiązującymi dla projektów finansowanych z funduszy strukturalnych Unii Europejskiej.
5. Zgłaszanie projektantowi wszelkich zastrzeżeń do projektów i dokonywanie z nimi niezbędnych uzgodnień i wyjaśnień.
6. Uzyskanie wszelkich koniecznych decyzji postanowień, zezwoleń, uzgodnień, opinii, ekspertyz i innych aktów koniecznych dla realizacji zadania inwestycyjnego.
7. Uzyskiwanie pozwoleń na budowę.
8. Zawieranie umów na wykonanie robót, usług, i dostaw.
9. Przekazywanie wykonawcy terenu budowy.
10. Zawieranie umów na dostawę mediów.
11. Sprawowanie funkcji nadzoru inwestorskiego zgodnie z obowiązującymi przepisami.
12. Potwierdzenie pod względem merytorycznym i formalnym przekazywanych inwestorowi dokumentów stanowiących podstawę uruchomienia finansowania zadania inwestycyjnego.
13. Dokonanie czynności odbioru końcowego inwestycji.

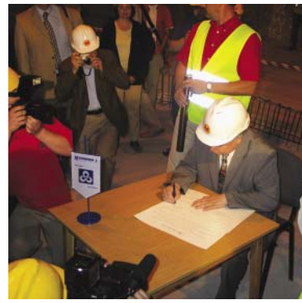
Do obowiązków m. st. Warszawy jako inwestora należy:

1. Zapewnienie środków finansowych niezbędnych do prawidłowego i terminowego wykonania zadania inwestycyjnego.
2. Zapłata należności na wykonane prace i dostawy, na podstawie faktur sprawdzonych i zatwierdzonych przez Inwestora zastępczego, w terminach wynikających z umów z wykonawcami.
3. Pozyskiwanie nieruchomości niezbędnych dla inwestycji.
4. Współdziałanie z Inwestorem Zastępczym i projektantem przy opracowaniu projektu budowlanego, w tym prawo zaopiniowania dokumentacji przed jej skierowaniem do zatwierdzenia przez stosowne organy.

3. Substitute Investor

Metro Warszawskie, according to the instructions of the Capital City of Warsaw, acts as a substitute investor in supervising the entire investment process, from the investment preparatory stage, through organising and implementing the investment process to the completion of the following tasks:

a. preparing for realisation, and then realisation of the investment called "Completion of construction of the first subway line in Warsaw, to the A23 station – Młociny".
b. preparatory works related to the construction of the second and third subway line in Warsaw.



The duties of the Metro Warszawskie as the substitute investor cover among others:

1. Recruitment, under the law on public procurement, of contractors of works, suppliers of equipment, raw materials and materials.
2. Ordering and signing contracts on geological, land-surveying and measuring works, evaluation of the impact of investment on the environment.
3. Ordering construction projects and other projects necessary for proper execution of investment objective as well as signing and implementing contracts with specialised economic entities.
4. Recruitment of contractors of project documentation and construction and installation works for the first subway line, in compliance with the requirements in force for projects financed from the EU structural funds.
5. Submitting all reservations related to the project to its author and making the necessary arrangements and explanations.
6. Getting all decisions, resolutions, permissions, arrangements, opinions, evaluations and other acts necessary for the implementation of the investment objective.
7. Getting the planning permission.
8. Signing contracts for execution of works, services and deliveries.
9. Transfer of the construction site to the contractor.
10. Signing contracts for media supplies.
11. Providing investment supervision in compliance with the regulations in force.
12. Approving documents submitted to the investor, which are the basis for starting the financing of the investment objective, in relation to the substance and form.
13. Executing the final acceptance of the investment.

The duties of the Capital City of Warsaw as the investor cover among others:

1. Providing financial resources necessary for correct and timely execution of the investment objective.
2. Paying the amounts due for executed works and deliveries, on the basis of invoices checked and approved by the substitute investor, within time limits set in the contracts signed with contractors.
3. Purchase of real estate necessary for the investment.
4. Co-operation with the substitute investor and the author of the project in the elaboration of the construction project, including the right to give opinion on the documentation before it is submitted for approval by appropriate authorities.

4. Polityka jakości

Metro Warszawskie Sp. z o.o. zdecydowało się na wprowadzenie systemu zarządzania jakością już w 2003 roku. Od tamtej pory firma przeszła proces przystosowywania do norm pozwalających ubiegać się o przyznanie certyfikatu ISO. Zmianie uległy procedury zarządzania, ujednolicono i udokumentowano procesy decyzyjne oraz usystematyzowano wymianę informacji służbowych w obrębie spółki.
Przez cały rok 2004 trwał proces dostosowania systemów zarządzania firmy do wymagań normy PN-EN ISO 9001. W 2004 roku przeprowadzono, cykl szkoleń dla pracowników, które dotyczyły Systemu Zarządzania Jakością a 29 osób po odbyciu dodatkowych szkoleń i zdaniu egzaminu otrzymało uprawnienia audytora wewnętrznego.

Dostosowanie systemu zarządzania firmą do wymagań normy ISO 9001 ma zagwarantować:
- Zapewnienie klientom bezpiecznej i wysokiej klasy usługi,
- Lepszy podział zadań i odpowiedzialności w Spółce,
- Zabezpieczenie interesów pasażerów poprzez odpowiednią i konsekwentną jakość usług,
- Wczesne rozpoznawanie i wykrywanie błędów w utrzymaniu infrastruktury oraz świadczenia usługi przewozowej,
- Szybszą adaptację przyjmowanych pracowników,
- Lepszą współpracę komórek organizacyjnych.

Audyt certyfikujący, jaki odbył się pod koniec maja 2005 r. w Metrze Warszawskim potwierdził, że firma dostosowała swoje procedury do wymagań normy. Certyfikat jakości Metro Warszawskie Sp. z o.o. otrzymało 15 czerwca 2005 r.

POLSKIE CENTRUM BADAŃ I CERTYFIKACJI S.A.
02-699 Warszawa, ul. Kłobucka 23A

CERTYFIKAT SYSTEMU JAKOŚCI
CERTIFICATE OF QUALITY SYSTEM
Nr 1580/1/2005

Metro Warszawskie Sp. z o. o.
ul. Wilczy Dół 5, 02-798 WARSZAWA

PN-EN ISO 9001:2001

4. Quality Policy

Metro Warszawskie Sp. z o.o. has decided to implement a quality management system already in 2003. Since that time the company has gone through a process of adjusting to standards, which permit to obtain the ISO certificate. Management procedures have changed, decision-making processes have been unified and documented and the exchange of official information within the company has been systematised.
The process of adjusting management systems within the company to the requirements of the PN-EN ISO 9001 standard was carried out throughout 2004. In 2004 series of trainings for personnel on the Quality Management Systems was carried out, and 29 persons, after completing additional training and passing an exam were granted the internal auditor qualification certificates.

Adjustment of the management system of the company to the requirements of the ISO 9001 standard shall guarantee:
- Assurance of safe and high quality services to the customers,
- Better distribution of tasks and responsibility in the Company,
- Protection of passengers' interests by providing adequate and consistent quality of services,
- Early identification and detection of errors in infrastructure maintenance and provision of transportation services,
- Quicker adaptation of new employees,
- Better co-operation of organisational units.

The certification audit, carried out in the end of May 2005 in Metro Warszawskie, has proved that the Company had adjusted its procedure to the requirements of the quality standard. Metro Warszawskie has been granted the quality certificate on 15th June 2005.

IQNet
THE INTERNATIONAL CERTIFICATION NETWORK

CERTIFICATE

Metro Warszawskie Sp. z o. o.
ul. Wilczy Dół 5, 02-798 WARSZAWA

- transportation service and maintenance of infrastructure and rolling stock,
- project management services in building of subway and other construction works as well as investor's supervision connected with underground operating

Quality Management System

PN-EN ISO 9001:2001

Registration Number: PL 1580/1/2005

Polityka Jakości

Zasadniczą działalnością METRA WARSZAWSKIEGO – Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością jest świadczenie usługi przewozowej, spełniającej potrzeby, oczekiwania wymagania Klientów – Zarządu Transportu Miejskiego miasta stołecznego Warszawy i Pasażerów w zakresie przestrzegania rozkładu jazdy i komfortu podróży. Dążeniem Metra Warszawskiego Sp. z o.o. jest, aby znak firmowy kojarzył się Pracownikom i Klientom Metra z zaufaniem do profesjonalizmu w wykonywaniu przedsięwzięć inwestycyjnych i działalności przewozowej.

Polityka jakości jest realizowana przez:

- ukierunkowanie działalności Spółki na konsekwentne spełnianie oczekiwań i wymagań Klientów,
- stałe doskonalenie jakości świadczonej usługi przewozowej w celu zwiększania zadowolenia Klientów,
- spełnianie wszystkich wymogów ustawowych, przepisów prawnych i norm dotyczących przedsiębiorstw publicznego osobowego transportu szynowego,
- procesowe zarządzanie zasobami i działaniami Spółki,
- identyfikowanie sieci wzajemnie powiązanych procesów i sprawne zarządzanie nimi w celu zwiększenia skuteczności zarządzania Spółką i zwiększania zdolności do spełniania wymagań stawianych przez Klientów,
- zespołowe – pod przewodnictwem Zarządu Spółki – ustalanie strategicznych celów i zamierzeń Spółki i tworzenie atmosfery angażowania się wszystkich pracowników w osiąganie wyznaczanych celów jakościowych,
- dążenie w zarządzaniu zasobami ludzkimi do tego, aby każdy pracownik utożsamiał sukces Spółki z sukcesem osobistym,
- egzekwowanie pełnej odpowiedzialności kierowników komórek organizacyjnych i poszczególnych pracowników za wykonanie powierzonych im zadań,
- stosowanie – w działaniach związanych z doskonaleniem organizacji – zasady zespołowego analizowania przyczyn powstawania nieprawidłowości i zespołowego rozwiązywania problemów,
- ciągłe doskonalenie działalności Spółki, między innymi poprzez ciągły rozwój systemu zarządzania jakością,
- systematyczne doskonalenie kwalifikacji pracowników,
- wzajemnie korzystne stosunki i współpraca z dostawcami i usługodawcami Spółki.

Zarząd Spółki zapewnia, że polityka jakości została wdrożona i jest utrzymywana w Metrze Warszawskim Sp. z o.o. stanowiąc podstawę systemu zarządzania jakością zgodnego z PN-EN ISO 9001:2001.

Prezes Zarządu – Dyrektor Generalny

.....

Krzysztof Celiński

Warszawa, 10 listopada 2004 r.

Quality Policy

The basic activity of the Metro Warszawskie Sp. z o.o. is to provide transportation services, meeting the needs, expectations and requirements of customers – the Management Board of Zarząd Transportu Miejskiego of the Capital City of Warsaw and the Passengers in relation to the adherence to the timetable and travel comfort. The aim of Metro Warszawskie is to make the company's trademark for the Subway Employees and Customers associate with confidence in professional execution of investments and transportation services.

Quality Policy is implemented through:

- Directing the Company's activity towards consistent complying with expectations and requirements of Customers,
- Constant improvement of quality of transportation services to increase the customers' satisfaction,
- Fulfilment of legal requirements, regulations and standards related to public passenger rail transportation companies,
- Company's resource and activity management,
- Identification of networks of inter-related processes and their effective management with a view to improve the efficiency in the Company's management and to increase the potential to fulfil the requirements set by customers,
- Joint team elaboration of strategic goals and plans of the Company – under the chairmanship of the Company's Management Board – and creation of the atmosphere of engaging all employees into achieving the determined quality objectives,
- Human resource management aimed at having each employee identify the success of the Company with his personal success,
- Demanding full responsibility from heads of organisational units and particular employees for executing the tasks given to them,
- Application – with reference to the measures related to the improvement of the organisation – of the rule of team analysis of the causes of irregularities and team problem solving,
- Constant improvement of the Company's activity, among others through constant development of quality management system,
- Consistent improvement of qualifications of employees,
- Mutually advantageous relations and co-operation with the Company's suppliers and service providers.

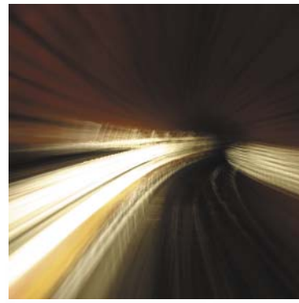
The Management Board of the Company hereby ensures that the quality policy has been implemented and is maintained in Metro Warszawskie constituting the basis of the quality management system in compliance with PN-EN ISO 9001:2001.

Chairman of the Board – Director General

.....

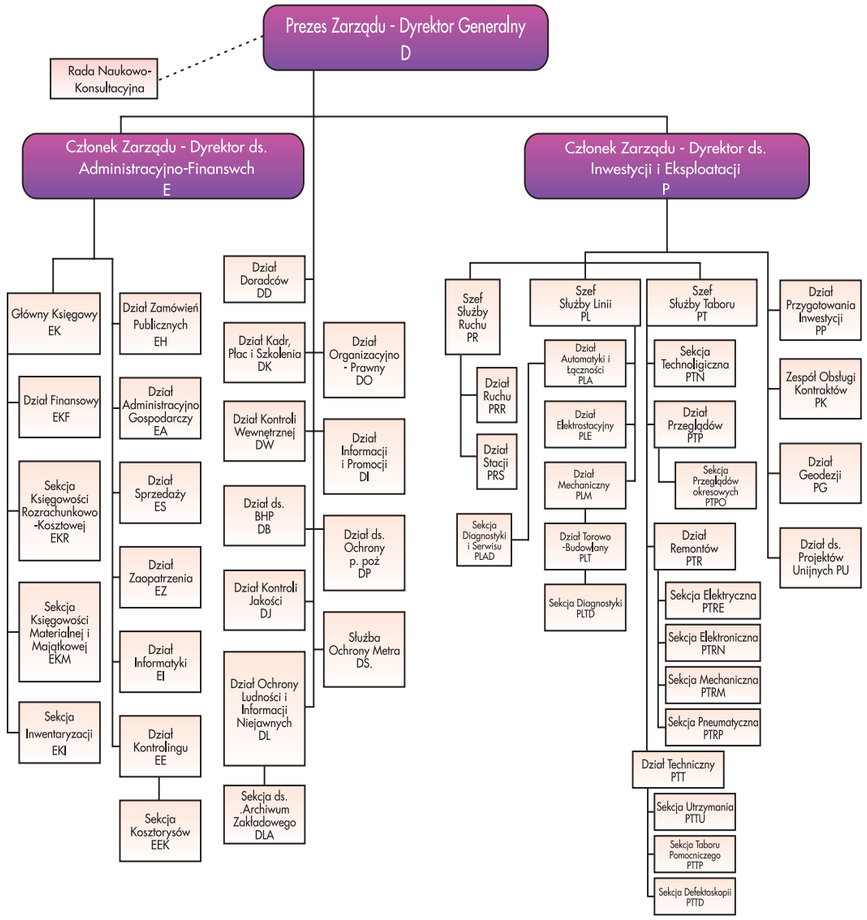
Krzysztof Celiński

Warsaw, 10th November 2004



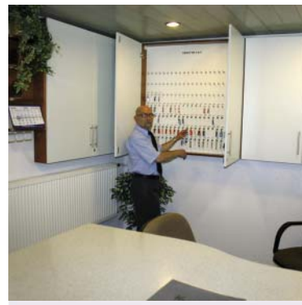
5. Struktura przedsiębiorstwa (stan na wrzesień 2005)

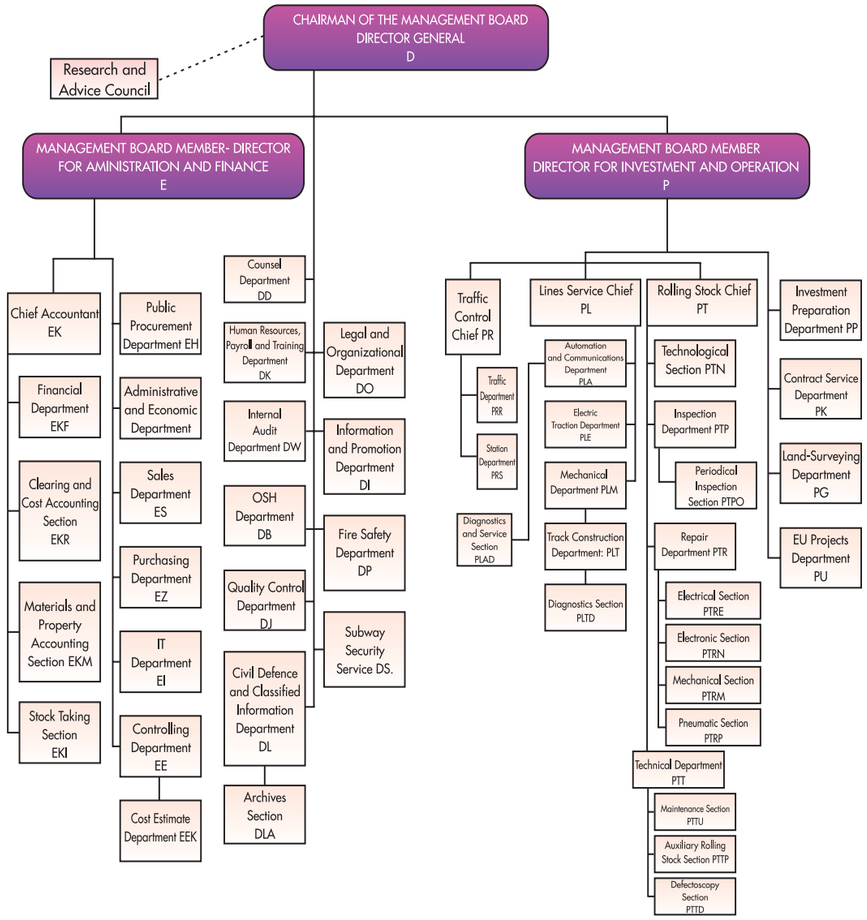
Schemat organizacyjny Metra Warszawskiego Sp. z o.o.



5. Organisational structure (as at September 2005)

Organisational structure of the Metro Warszawskie Sp. z o.o.





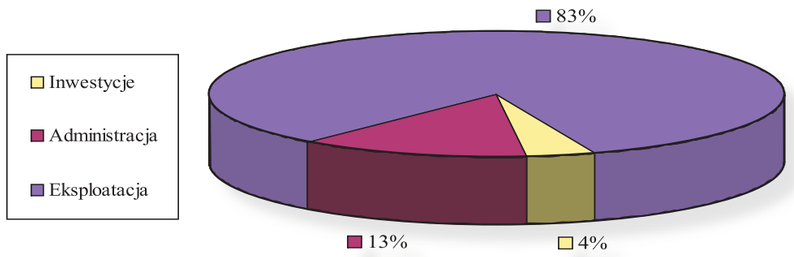
6. Pracownicy Metra Warszawskiego

6.1 Zatrudnienie

Zatrudnienie w Metrze Warszawskim wynosiło:
- 31 grudnia 2003 r. – 1128 osób
- 31 grudnia 2004 r. – 1169 osób

Większość zatrudnionych w Metrze Warszawskim, 968 osób, to pracownicy bezpośrednio związani z bieżącą eksploatacją podziemnej kolei i jej infrastruktury. Nad przygotowaniem i nadzorem inwestycji związanych z budową sieci metra czuwa 47 pracowników.
Pozostałe 154 osoby zatrudnione są w działach usługowych spółki.

Proporcje zatrudnienia w Metrze Warszawskim w 2004 r.



6.2 Wykształcenie

Przeważająca większość pracowników Metra Warszawskiego dysponuje co najmniej średnim wykształceniem (57,1%). Wyższe wykształcenie ma 17,2%. zatrudnionych w Spółce.

Wykształcenie	Eksploatacja	Inwestycje	Administracja	Ogółem zatrudnionych	%
Wyższe	111	40	50	201	17,2
Średnie	591	7	70	668	57,1
Zawodowe	223	-	27	250	21,4
Podstawowe	43	-	7	50	4,3

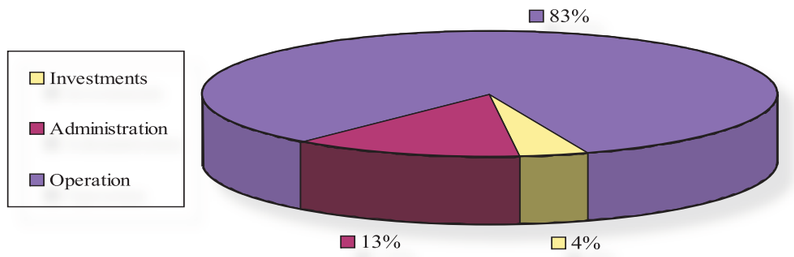
6. Employees of Metro Warszawskie

6.1 Employment

Employment in Metro Warszawskie amounted to:
- 31 December 2003 – 1128 persons
- 31 December 2004 – 1169 persons

Most of employees, 968 persons, are involved in the current operation of the subway and its infrastructure.
47 employees are responsible for the preparation and supervision of the investment related to the subway system expansion. The remaining 154 persons are employed in departments related to the Company's services.

Employment in Metro Warszawskie in 2004 (proportions by sections).



6.2 Education

Majority of employees of Metro Warszawskie have at least secondary education (57.1%), whereas 17.2% of the Company's employees have university education.

Education	Operation	Investments	Administration	Total number of employees	%
University	111	40	50	201	17.2
Secondary	591	7	70	668	57.1
Vocational	223	-	27	250	21.4
Elementary	43	-	7	50	4.3

6.3 Szkolenia

Zarząd Metra Warszawskiego bardzo dużą uwagę zwraca na dobór właściwego programu szkoleń dla pracowników. W 2004 r. na szkolenia i kursy, podnoszące kwalifikacje zawodowe, skierowano 774 osoby, w tym m.in.:

- szkolenia techniczne:
  - SEP (eksploatacja urządzeń elektroenergetycznych) 109 osób
  - Kurs na obsługę podestu koszowego 29 osób
  - Sprawdzenie kwalifikacji w zakresie obsługi wózków jezdniowych 31 osób
  - Kurs w zakresie spawania elektrycznego i gazowego 7 osób
- finansowe, kadry, płace:
  - Nowa ustawa o podatku od towarów i usług VAT 40 osób
  - Nowe systemy świadczeń rodzinnych oraz zasiłki chorobowe, fundusz socjalny i zasady jego wykorzystania w 2004 roku 4 osoby
- inne:
  - prawo budowlane, prawo zamówień publicznych 30 osób

Stosunkowo duża liczba szkoleń jest związana między innymi z polityką zarządu spółki, nastawioną na racjonalizację zatrudnienia w ramach istniejącego stanu personalnego przedsiębiorstwa. Zgodnie z nią, w momencie zaistnienia potrzeby powiększenia zespołu w danym dziale firmy, nowe stanowiska pracy proponowane są sprawdzonym osobom pracującym w innych działach.

W 2004 r. kolejna grupa pracowników Służby Ruchu odbyła szkolenie i zdała egzamin uzyskując uprawnienia dyżurnego ruchu. Przeprowadzano również szkolenia i egzaminy dla osób, których kwalifikacje, zakres oraz częstotliwość szkoleń okresowych określa „Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe.”. Ponadto dyspozytorzy, dyżurni ruchu i stacji przechodzą cotygodniowe praktyczne szkolenia w zakresie lokalnego sterowania stacjami na wypadek awarii centralnego systemu sterowania.

6.3 Trainings

The Management Board of Metro Warszawskie tries to select adequate training programmes for employees. In 2004, 774 persons took part in training and courses aimed at improving vocational qualifications, among others:

- Technical training:
  - SEP (exploitation of electric and power supply facilities) 109 persons
  - Course in operation of tilst lift 29 persons
  - Checking of qualification in the operation of dollies 31 persons
  - Course in electrical and gas welding 7 persons
- Financial, human resources, payroll:
  - New law on taxation of goods and services VAT 40 persons
  - New systems of family benefits and sickness benefits, social fund and the principles for its use in 2004 4 persons
- other courses:
  - construction law, public procurement law 30 persons

A considerable number of trainings and courses is also related to the policy adopted by the company's management board, aimed at rationalisation of employment in the framework of the currently employed staff of the Company. According to this policy, when a need to enlarge the team in a given Company's department arises, new posts are proposed to reliable employees working in other departments.

In 2004 another group of employees from Słuzba Ruchu (Traffic Control Department) took part in training and passed an examination to qualify as on-duty traffic controller. Training and periodic exams were also organised for the staff, whose qualifications, scope and frequency of periodical training are laid down in the Regulation of the Minister of Infrastructure of 16 August 2004 on the list of posts directly related to the conduct and security of the rail traffic and conditions which should be fulfilled by persons employed at these posts and operating rail vehicles. Moreover, traffic controllers, on-duty controllers of traffic and stations have weekly practical training courses related to the local steering of stations in the case of failure of the central steering system.

Wszyscy pracownicy Metra Warszawskiego objęci są programem systematycznych szkoleń z zakresu bhp i ochrony przeciwpożarowej.

Wśród regularnych szkoleń pracowników metra należy wymienić ćwiczenia ratowników z Zakładowej Służby Ratowniczej (ZSR).
W 2004 roku odbyli oni następujące szkolenia:

1. Comiesięczne szkolenia doskonalące ZSR.
2. Szkolenie w zakresie obsługi urządzeń gaśniczych i sygnalizacyjnych na stacjach A10 i A11 oraz STP Kabaty.
3. Dwóch pracowników ZSR zostało oddelegowanych na skoszarowany kurs podstawowy dla strażaków organizowany przez Szkołę Podoficerską w Bydgoszczy.
4. Ćwiczenia jednostek zewnętrznych z udziałem ZSR:
   - ćwiczenia ratowniczo – medyczne: 20.02.2004. szlak B12/B13
   - ćwiczenia antyterrorystyczne CMX04 – 5.03.2004 r. stacja A17
   - ćwiczenia próbnej ewakuacji – 20.04.2004 r. w elektrowozowni na STP Kabaty

Ponadto pracownicy Służby Ochrony Metra odbyli szkolenia w zakresie działań antyterrorystycznych przygotowane i przeprowadzone przez Komendę Stołeczną Policji.

All employees of Metro Warszawskie are covered by a programme of regular training on fire safety and security and hygiene at work

Regular training of subway employees includes training of rescuers from Zakładowa Służba Ratownicza (Company's Rescue Team).
In 2004 they completed the following training courses:

1. Monthly training courses of Zakładowa Służba Ratownicza.
2. Training courses in operation of fire extinguishing facilities and signalling facilities on stations A10 and A11 and subway train yard (STP) Kabaty.
3. Two employees of Zakładowa Służba Ratownicza were sent to a basic course for firemen organised by the Training School for Non-commissioned Officers in Bydgoszcz.
4. Training of external units with the participation of Zakładowa Służba Ratownicza:
   - rescue and medical training: 20.02.2004. route B12/B13
   - anti-terrorist training CMX04 – 5.03.2004 station A17
   - training on evacuation– 20.04.2004 in train yard STP Kabaty

Moreover, the employees of Służba Ochrony Metra (Subway Protection Service) completed training courses in anti-terrorist proceedings, prepared and conducted by Komenda Stołeczna Policji (Warsaw Police Headquarters).

7. Metro w Warszawie

7.1 Linia metra włączona do ruchu pasażerskiego

Metro w Warszawie to obecnie jedna linia mierząca 17,7 km długości (wraz z torami odstawczymi), na którą składa się 16 stacji (stan na kwiecień 2005 r.).
Pod koniec grudnia roku 2003 oddano do użytkowania stację Dworzec Gdański, a w kwietniu 2005 roku stację Plac Wilsona, obie w północnej części miasta. Tym samym metro przestało być środkiem transportu służącym tylko mieszkańcom południa Warszawy. Stacja metra Dworzec Gdański, sąsiadująca ze stacją kolejową o tej samej nazwie, stała się ważnym punktem przesiadkowym dla mieszkańców podwarszawskich miejscowości z rejonu północnego lewobrzeżnej i prawobrzeżnej Warszawy. Funkcjonuje jako znaczący węzeł przesiadkowy dla dojeżdżających do pracy w stolicy mieszkańców Legionowa i Nowego Dworu Mazowieckiego.

Liczba wejść na stację Dworzec Gdański w 2004 roku w tysiącach osób

Styczeń	Luty	Marzec	Kwiecień	Maj	Czerwiec	
318 584	373 958	459 674	388 720	440 523	411 179	
Lipiec	Sierpień	Wrzesień	Październik	Listopad	Grudzień	**Suma**
380 558	380 308	475 347	626 051	605 950	561 023	**5 421 875**

Dane eksploatowanego odcinka metra (stan na kwiecień 2005 r.):
- długość linii: 17,7 km
- liczba stacji: 16
- długość peronów: 120 m
- liczba wind osobowych dla niepełnosprawnych: 47 szt.
- zagłębienie peronu poniżej poziomu terenu: 8,3 - 12,2 m
- średnia odległość pomiędzy stacjami: >1000 m
- szerokość toru: 1435 mm
- minimalny promień łuku toru: 300 m
- maksymalne nachylenie: 3,1%
- typ nawierzchni torowej: betonowa
- system zasilania: trzecia szyna o napięciu prądu 750 V
- zabezpieczenie ruchu pociągów:
  - system zdalnego sterowania i kontroli dyspozytorskiej
  - system automatycznego ograniczania prędkości z sygnalizacją kabinową
- częstotliwość kursowania: 3 min 30 sek. w godzinach szczytu
- prędkość komunikacyjna: 36 km/h
- czas przejazdu odcinka metra: 28 min

7. The subway in Warsaw

7.1 Subway line opened to passenger traffic

The subway in Warsaw currently consists of a single line, 17.7 km in length (including the side tracks), with 16 stations (as of April 2005).
In the end of December 2003, the Dworzec Gdański Station, and in April 2005 – the Plac Wilsona Station were opened to operation, both located in the northern part of the city. Thus the subway is no longer a transportation mean only for the inhabitants of the southern parts of Warsaw. Dworzec Gdański Station, located in the neighbourhood of the railway station, which bears the same name, has become an important transfer point for the inhabitants of northern suburbs of Warsaw, located on the left and right bank of Vistula. It therefore functions as an important transfer point for commuters from Legionowo and Nowy Dwór Mazowiecki, working in Warsaw.

Number of entrances to the Dworzec Gdański in 2004 in thousands of persons

January	February	March	April	May	June	
318 584	373 958	459 674	388 720	440 523	411 179	
July	August	September	October	November	December	**Total**
380 558	380 308	475 347	626 051	605 950	561 023	**5 421 875**

Technical and operating data of the subway section in operation (as at April 2005):
- line length: 17.7 km
- number of stations : 16
- platform length: 120 m
- number of passenger elevators for handicapped: 47
- platform depth below the ground level: 8.3 – 12.2 m
- average distance between stations: >1000 m
- track width: 1435 mm
- minimum track bend radius: 300 m
- maximum gradient: 3,1%
- track surface type: concrete
- power supply system: third rail, 750 V
- train traffic security:
  - remote control system and dispatcher supervision
  - system of automatic speed limitation with cab signal system
- running frequency: 3 min 30 sec. during peak hours
- travelling speed: 36 km/h
- subway section travel time: 28 min

7.2 Kolejne inwestycje

7.2.1 Dokończenie I linii metra

Do zakończenia budowy I linii metra pozostaje realizacja kolejnych pięciu stacji wraz z tunelami szlakowymi oraz węzeł komunikacyjny, zlokalizowany przy ostatniej stacji Młociny. Na rok 2005 zaplanowano rozpoczęcie budowy stacji Marymont oraz zakończenie przygotowań inwestycji budowy, tak zwanego, odcinka bielańskiego.

Bielański odcinek linii metra w Warszawie, mierzący 3,9 km; usytuowany jest na terenie dzielnicy Bielany, znajdującej się w północno-zachodniej części Warszawy. W skład tego odcinka wchodzą cztery tunele szlakowe i cztery stacje oraz węzeł komunikacyjny zlokalizowany przy ostatniej stacji metra Młociny. Zakończenie budowy I linii przewidziano na koniec 2007 roku. Taki termin wynika z możliwości prowadzenia budowy tuneli na północnych terenach miasta metodą odkrywkową przy współfinansowaniu inwestycji z pieniędzy pochodzących z funduszy strukturalnych Unii Europejskiej.
Budowa obiektów odcinka bielańskiego jest realizowana jako jedna inwestycja podzielona na trzy kontrakty budowlane. Każdy z nich realizowany jest przez osobnego generalnego wykonawcę. Pierwszy kontrakt obejmuje tunel szlakowy oznaczony symbolem B20 prowadzący od stacji Marymont (oznaczonej symbolem A19) do stacji A20 Park Kaskada wraz ze stacją Park Kaskada. Drugi kontrakt zakłada budowę stacji A21 Bielany i A22 Wawrzyszew wraz z prowadzącymi do nich tunelami szlakowymi B21 i B22. Trzeci z nich obejmuje tunel B23 prowadzący do stacji A23 Młociny i samą stację wraz z multimodalnym węzłem komunikacyjnym.

7.2.2 Prace przygotowawcze pod II i III linię

W 2004 roku Metro Warszawskie nadzorowało opracowywanie dokumentacji hydrogeologicznej i geologiczno-inżynierskiej dla II i III linii metra, zgodnie z umową zawartą z Konsorcjum Geoteko – SGGW – Geoprojekt, na lata 2003-2004.

Zakres dokumentacji dotyczył prac geologicznych i geotechnicznych dokumentujących warunki gruntowo-wodne podłoża II i III linii metra w Warszawie. Ogółem wykonano 545 wiercenia, o ogólnej długości 11 817 metrów bieżących. W czasie wiercenia wykonywano badania makroskopowe pozwalające na określenie: rodzaju gruntu, spoistości, wilgotności, barwy gruntu oraz stanu gruntów. Ponadto prowadzono pomiary zwierciadła wody gruntowej poszczególnych warstw wodonośnych i pobierano próbki gruntu do badań laboratoryjnych. Wykonano 5999 sondowań różnego typu i pobrano 1157 próbek.

Wykonano szereg badań laboratoryjnych, które obejmowały badania właściwości fizycznych i właściwości mechanicznych gruntu oraz analizy chemiczne wód gruntowych dla oceny agresywności w stosunku do betonu. W wyniku opracowania dokumentacji szczegółowo poznaliśmy warunki geologiczne, w jakich będą budowane obiekty II i III linii metra.

7.2 Subsequent investments

7.2.1 Finishing Subway Line I

The termination of the first subway line covers the construction of five stations together with route tunnels as well as a road interchange, located next to the last station Młociny. In 2005, the start of the construction of the station Marymont and completion of preparation of the investment related to the construction of the so-called Bielany section.

The Bielany section of the subway in Warsaw, 3.9 km in length; situated in the Bielany district, located in the north-western part of Warsaw. This section consists of four route tunnels and four stations as well as a road and rail hub, located next to the last station - Młociny. The termination of the work related to the completion of the first line is foreseen for 2007. Such date results from the possibility of constructing tunnels in the northern part of the city using the cut-and-cover construction method together with co-financing the investment with the money from the EU structural funds.
The construction of the facilities of the Bielany section is realised as one investment divided into three construction contracts. Each one of them is realised by a separate general contractor. The first contract covers the route tunnel bearing the symbol B20 leading from the Marymont Station (bearing the symbol A19) to the A20 Station Park Kaskada, together with the Park Kaskada station. The second contract foresees the construction of A21 Station - Bielany and A22 Station - Wawrzyszew together with the route tunnels B21 and B22, leading to these stations. The third contract covers the B23 tunnel leading to the A23 Station - Młociny and the station itself together with the multimodal hub.

7.2.2 Preparatory works for line II and III

In 2004 Metro Warszawskie supervised the preparation of hydrogeological land-survey and engineering documentation for line II and III of the subway, in accordance with the agreement with the Geoteko – SGGW – Geoprojekt Consortium, covering the years 2003-2004.

The scope of documentation covered the land-survey works and geotechnical to examine the soil and water conditions of the ground of subway line II and III in Warsaw. In total 545 drillings of the total length of 11 817 meters were made. Macroscopic observations were conducted during drillings, permitting to establish: the type of soil, cohesion, humidity, colour, and the state of soils. In addition, measurements of the groundwater level of particular water bearing beds were carried out and soil samples for laboratory tests were taken. 5999 soundings of different type were carried out and 1157 samples were taken.

Several laboratory surveys were carried out, which covered surveys on the physical properties of soils, mechanical properties of soils, as well as chemical analyses of groundwater for the evaluation of the corrosiveness towards the concrete. As result of elaboration of this documentation we learned in detail about the geological conditions, in which the facilities for subway line II and III will be constructed.

8. Eksploatacja metra

Za eksploatację i utrzymanie metra odpowiadają trzy służby Metra Warszawskiego:

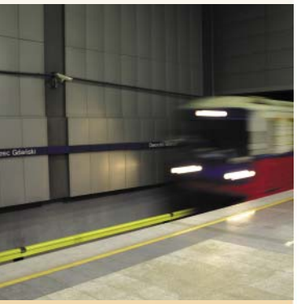
- Służba Ruchu – odpowiada za obsługę przewozów pasażerskich, organizację ruchu pociągów i nadzór nad pracą stacji metra,
- Służba Linii – odpowiada za obsługę, utrzymanie, naprawy i remonty wszystkich instalacji i urządzeń linii metra, torów i tuneli,
- Służba Taboru – odpowiada za obsługę techniczną taboru metra, produkcję drobnych części zamiennych i oprzyrządowania.

8.1 Służba Ruchu

W 2004 roku Metro Warszawskie przewiozło szacunkowo około 81 milionów pasażerów. Każdego dnia prowadzone są pomiary liczby pasażerów wchodzących na stacje przy użyciu liczników przejść w bramkach Systemu Pobierania Opłat za Przejazdy. Wskazania liczników określiły liczbę wejść na stacje na 77 milionów osób w całym roku 2004. Rzeczywista liczba przewiezionych pasażerów jest większa szacunkowo o 5% (należy uzupełnić dane o osoby nieużywające bramek biletowych, – czyli pasażerów korzystających z wind lub przeskakujących przez bramki).

Maksymalne dzienne liczby przewiezionych pasażerów w 2004 roku wyniosły:
- w dniu roboczym 323 tysiące (szacunkowo 339 tysięcy),
- w sobotę 193 tysiące (szacunkowo 203 tysiące),
- w niedzielę 136 tysięcy (szacunkowo 143 tysiące).

Natężenie ruchu w szczycie komunikacyjnym to około 30 tysięcy pasażerów na godzinę.



Zestawienie porównawcze liczby przewiezionych pasażerów (w milionach)

Rok/Year	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Pasażerowie/ Passangers (mln)	20	27	30	37	49	58	70	74	76	80,9

8. Subway operation

Three services are responsible for operation and maintenance of Metro Warszawskie
- Służba Ruchu (Traffic Control Service) – is responsible for providing passenger transportation, organization of traffic and supervision of the operation of subway,
- Służba Linii (Lines Service) – is responsible for servicing, maintenance, repair works and renovation of all installations and facilities of subway lines, tracks and tunnels,
- Służba Taboru (Rolling Stock Service) – is responsible for technical service of the subway rolling stock, production of small spare parts and equipment.

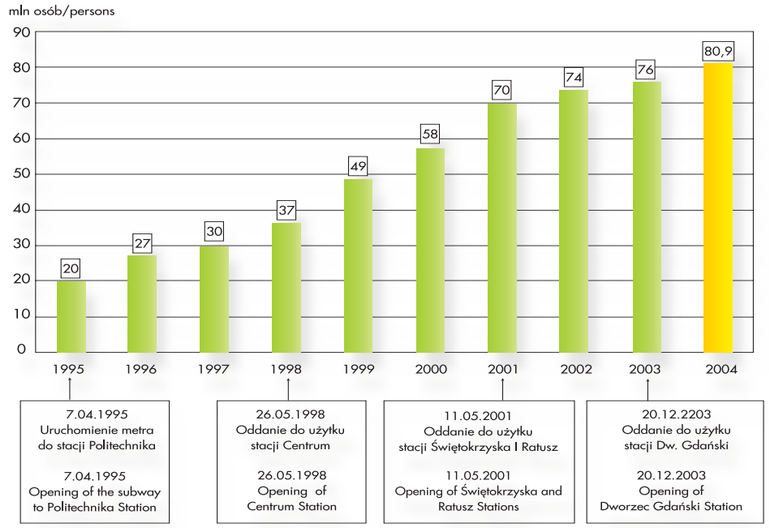
8.1 Służba Ruchu (Traffic Control Service)

In 2004 Metro Warszawskie transported approximately 81 mln passengers. Every day, Służba Ruchu carries out counts of passengers entering the stations, using the meters at entrance gates, equipped with Fare Payment System. The data collected from meters indicates that the number of entrances to the stations in the entire year 2004 amounted to 77 mln. The real number of transported passengers is bigger by approx. 5% (data on passengers who do not use the entrance gates – that is the passengers who use the elevators or who jump over the gates should also be included).

Maximum daily number of passengers in 2004 amounted to:
- on a working day 323 thousand (approximately 339 thousand),
- on Saturday 193 thousand (approximately 203 thousand),
- on Sunday 136 thousand (approximately 143 thousand).

Traffic intensity in the rush hours amounts to approximately 30 thousand passengers per hour.

Comparison of the number of transported passengers (in millions)



Liczba pasażerów na poszczególnych stacjach w 2004 roku w tysiącach osób. (Uwaga: Suma szacunkowa - do podanych wielkości dodano 5% uwzględniając osoby omijające bramki biletowe)

Liczba pasażerów wchodzących na stację metra w roku 2004

	Stacja	Suma	Suma szacunkowa
A1	Kabaty	4 360 175	4 578 184
A2	Natolin	4 236 524	4 448 350
A3	Imielin	4 256 654	4 469 487
A4	Stokłosy	3 745 925	3 933 221
A5	Ursynów	3 364 766	3 533 004
A6	Służew	5 026 102	5 277 407
A7	Wilanowska	5 851 829	6 144 420
A8	Wierzbno	3 295 028	3 459 779
A9	Racławicka	3 148 472	3 305 896
A10	Pole Mokotowskie	5 628 567	5 909 995
A11	Politechnika	7 080 907	7 434 952
A13	Centrum	10 803 268	11 343 431
A14	Świętokrzyska	3 419 679	3 590 663
A15	Ratusz	7 413 122	7 783 778
A17	Dworzec Gdański	5 421 875	5 692 969
	Suma	77 052 893	80 905 536

Porównanie liczby wydarzeń wpływających na ruch pociągów metra w latach 2002-2004

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

8.2 Służba Linii

Obsługa techniczna i utrzymanie linii metra, za które odpowiada Służba Linii obejmuje bieżącą kontrolę, konserwację i naprawy wszystkich systemów technicznych:

- urządzeń i systemów zasilania,
- systemów wodno – kanalizacyjnych,
- systemów wentylacyjnych i klimatyzacyjnych,
- urządzeń mechanicznych i elektromechanicznych,
- systemów automatycznego sterowania i kontroli,
- systemów łączności,
- torów, rozjazdów i trzeciej szyny,
- obiektów budowlanych, szlakowych i stacyjnych.

Number of passengers on particular stations in 2004 (in thousands) (Note: Approximate total – 5% was added to the given numbers to include the persons who do not use the entrance gates)

Number of passengers entering subway stations in 2004

	Station	Total	Approximate Total
A1	Kabaty	4 360 175	4 578 184
A2	Natolin	4 236 524	4 448 350
A3	Imielin	4 256 654	4 469 487
A4	Stokłosy	3 745 925	3 933 221
A5	Ursynów	3 364 766	3 533 004
A6	Służew	5 026 102	5 277 407
A7	Wilanowska	5 851 829	6 144 420
A8	Wierzbno	3 295 028	3 459 779
A9	Racławicka	3 148 472	3 305 896
A10	Pole Mokotowskie	5 628 567	5 909 995
A11	Politechnika	7 080 907	7 434 952
A13	Centrum	10 803 268	11 343 431
A14	Świętokrzyska	3 419 679	3 590 663
A15	Ratusz	7 413 122	7 783 778
A17	Dworzec Gdański	5 421 875	5 692 969
	Total	77 052 893	80 905 536

Comparison of the number of occurences having an effect on the subway traffic in the years 2002-2004

REASONS	NUMBER OF OCCURENCES		
	2002	2003	2004
Accident with a person	0	3	1
Failure of junction - points	4	1	3
Train defect	168	214	187
Power supply failure	2	1	2
Flooding of station – downpour of rain	1	1	0
Technical reasons	276	190	232
Others	3	2	3
Speed limitations	2	1	2
Intrusion onto the tracks	0	0	3
Suspicion of explosive materials	1	1	4
TOTAL	457	414	437

8.2 Służba Linii (Lines Service)

Technical services and maintenance of lines, which fall under the responsibility of the Lines Service, cover current supervision, maintenance and repairs of all technical systems:

- power supply systems and facilities,
- water supply and wastewater systems,
- ventilation and air-conditioning systems,
- mechanical and electromechanical equipment,
- automatic control systems,
- communication systems,
- tracks, junctions and the third rail,
- buildings, station and track facilities.

8.3 Służba Taboru

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

Warszawskie metro dysponuje taborem 168 wagonów (stan na czerwiec 2005 r.):
- 60 „serii 81" produkcji rosyjskiej
- 108 konstrukcjami „Metropolis" firmy Alstom

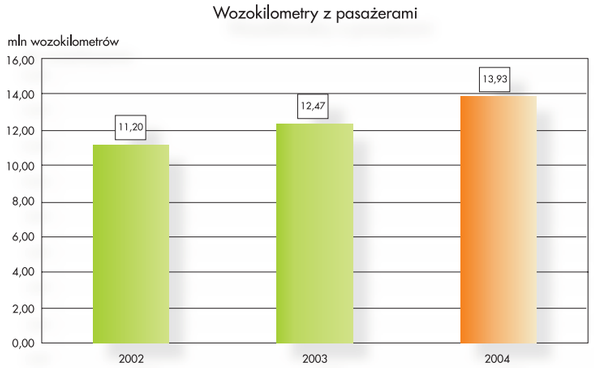
Wagony rosyjskie łączone są w składy czterowagonowe (15 pociągów), zaś wagony „Metropolis" w sześciowagonowe (18 pociągów).

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

	2003	2004
Wykonanie kosztów eksploatacji (mln zł)	110,58	133,60

8.3.1 Wozokilometry

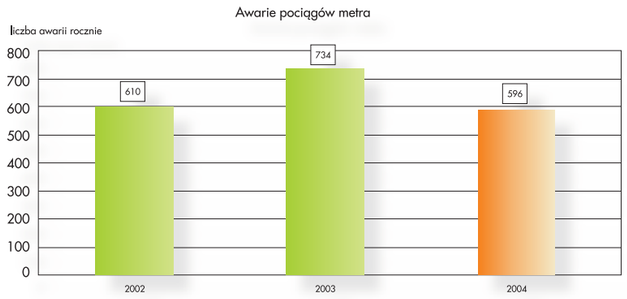
Wozokilometr to jednostka rozliczeniowa służąca mierzeniu odległości przejechanych przez tabor metra (kilometr przejechany przez jeden wagon metra).



8.3.2 Awaryjność

Liczba awarii pociągów metra w roku 2004 w porównaniu do lat poprzednich przedstawia się następująco:

2002	2003	2004
610	734	596



8.3 Służba Taboru (Rolling Stock Service)

The main task of the Rolling Stock Service is the technical service of the subway passenger rolling stock, as well as auxiliary track and road transport means. The whole process of servicing passenger trains is carried out in the locomotive repair facility, located in the train yard (STP), in the southern end of the line.

Metro Warszawskie disposes of 168 cars (as at June 2005) of which:
- 60 of the type "81", produced in Russia
- 108 "Metropolis" cars produced by Alstom company.

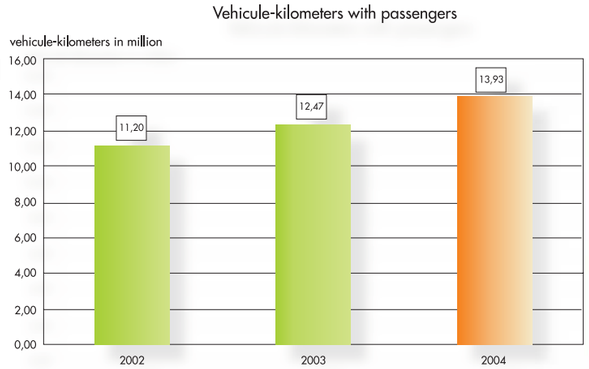
Russian cars are connected four per train (15 trains) and "Metropolis" cars are connected six per train (18 trains).

The rolling stock exploitation costs consist of, among others: spare parts for cars and machines, cost of materials, fuel, costs of repairs, surveys, insurance of rolling stock, remuneration with surcharges etc.

	2003	2004
Execution of exploitation costs (in million PLN)	110.58	133.60

8.3.1 Vehicle - kilometres

Vehicle – kilometre is a measurement unit used to measure the distances covered by the subway rolling stock (a kilometre covered by one subway car).



8.3.2 Failure frequency

The number of failures of subway trains in 2004 as compared to previous years was as follows:

2002	2003	2004
610	734	596

9. Bezpieczeństwo

9.1 Służba Ochrony Metra

Za zapewnienie bezpieczeństwa w warszawskim metrze odpowiada Służba Ochrony Metra (SOM), składająca się z wartowników przeszkolonych specjalnie do pełnienia specyficznej służby w obiektach infrastruktury metra.
SOM odpowiada za zabezpieczenie terenu i obiektów Stacji Techniczno-Postojowej, magazynów i pomieszczeń służbowych oraz innych obiektów metra przed wejściem osób nieupoważnionych, a także za ochronę majątku metra oraz majątku użyczonego metru przed kradzieżą i zniszczeniem.

Patrole na stacjach, oprócz umundurowanych wartowników SOM, pełnią także policjanci ze specjalnej jednostki Komendy Stołecznej Policji – Komisariatu Policji Metra Warszawskiego. Policjanci pełnią służbę patrolowo-interwencyjną na wszystkich stacjach oraz w pociągach metra, często tworząc wspólne patrole z wartownikami Służby Ochrony Metra. Siedziba Komisariatu Policji Metra Warszawskiego zlokalizowana jest na stacji Centrum, zaś na każdej stacji znajduje się odpowiednio wyposażone pomieszczenie użytkowane przez policjantów.

Zapewnieniu bezpieczeństwa na stacjach metra służy dodatkowo stały monitoring kamer przemysłowych, których obraz jest rejestrowany i służy analizie wydarzeń mających miejsce na terenie metra.

Tegoroczna statystyka wydarzeń w metrze wskazuje na poprawę bezpieczeństwa. W 2004 r. ogółem wpłynęło 306 protokołów z incydentów zaistniałych na stacjach metra oraz na Stacji Techniczno – Postojowej (w porównaniu do 401 w 2003 r.).

Statystyka wydarzeń		
rodzaj zdarzenia	liczba	stosunek do roku 2003
zabór mienia	23	wzrost o 64%
graffiti	50	spadek o 43%
awarie, zużycia, uszkodzenia	18	spadek o 84%
wandalizm, dewastacje	215	wzrost o 16%

Sprawcy wykroczeń przekazani policji	
rodzaj wykroczenia	liczba zatrzymanych
kradzież mienia	11
pijani lub spożywający alkohol	22
wszczynanie awantur	13
wandalizm, chuligaństwo	25
inne o charakterze porządkowym	41

9. Security

9.1 Służba Ochrony Metra (Subway Security Service)

Służba Ochrony Metra (SOM), composed of guards trained especially to perform the services in the subway facilities, is responsible for the security in the subway.

SOM is responsible for the protection of the sites and facilities of the train yard station, warehouses and service facilities as well as other subway facilities against the entrance of unauthorised persons, and also for the protection of the subway's property and the property loaned to the subway against robbery and damage.

Patrols on stations, apart from uniformed Subway Security Service, are also performed by the policemen from the special unit of Komenda Stołeczna Policji - Komisariat Policji Metra Warszawkiego (Warsaw Subway Police). Policemen perform their patrols at each station and all trains, often together with the guards of SOM. The Police Station is located on the Centrum station, but there are adequately equipped premises used by policemen at all subway stations.

Constant monitoring of industrial cameras helps to ensure security at subway stations. The pictures are being registered and are used for further analysis of events occurring in subway facilities.

Data on this year's occurrences show an improvement in security. In 2004 altogether 306 protocols were submitted from incidents, which occurred on subway stations and in the train yard (as compared to 401 in 2003).

Statistics of occurences		
type of incident	number	compared to 2003
robberies	23	Increase by 64%
graffiti	50	Decrease by 43%
failures, wear and tear, damages	18	Decrease by 84%
vandalism, devastation	215	Increase by 16%

Perpetrators of violations detained by police	
type of violations	number of detainees
robberies	11
drunk or drinking alcohol	22
starting fights	13
vandalism, hooliganism	25
other violations of discipline	41

Obecnie, szanse na zatrzymanie sprawców znacznie wzrosły, z uwagi na wprowadzenie na szlaku patroli z psami służbowymi, specjalnie do tego rodzaju zadań przeszkolonymi.
Ponadto, teren Stacji Techniczno-Postojowej Kabaty jest aktualnie objęty monitoringiem, przy wykorzystaniu wysokiej klasy sprzętu, który pozwala na stałą obserwację. Wyklucza to w dużej mierze wtargnięcie na teren zakładu osób postronnych i dokonywania dewastacji obiektów.

9.2 Zakładowa Służba Ratownicza

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

ZSR współpracuje z jednostkami ratowniczymi służb miejskich i państwowych. Podnoszeniu sprawności działania służą wspólne ćwiczenia w tunelach i wagonach metra.

At present the chance to detain the perpetrators have considerably increased due to the introduction of patrols with dogs especially trained for such tasks.
Moreover, the site of the train yard Kabaty is at present monitored with the use of high quality equipment, enabling constant surveillance. This excludes to a great extent the possibility of intrusion of outsiders to the enterprise's premises and of devastating the facilities.

9.2 Zakładowa Służba Ratownicza (Company's Rescue Team)

Zakładowa Służba Ratownicza Metra Warszawskiego is a team disposing of adequate equipment and trained to provide rescue to people in the subway facilities and to assist in removing failures in subway infrastructure. It disposes of two vehicles: one used for fighting fire and the other for technical rescue.

ZSR co-operates with rescue units of municipal and state services. Joint training in tunnels and subway cars are aimed at improving the efficiency in action.

10. Relacje z mieszkańcami

W związku z prowadzeniem prac przy budowie stacji Plac Wilsona w bezpośrednim sąsiedztwie domów mieszkalnych postanowiono, po raz pierwszy podczas budowy metra w Warszawie, przeprowadzić na szerszą skalę akcje informacyjną skierowaną głównie do mieszkańców dzielnicy Żoliborz.

W rezultacie współpracy Metra Warszawskiego z władzami samorządowymi na terenie Urzędu Dzielnicy Żoliborz rozesłano do mieszkańców ulotkę informacyjną oraz założono specjalną linię telefoniczną, za której pośrednictwem można było zgłaszać wszelkie uwagi związane z budową.

10. Relationship with the inhabitants

Due to conducting the works related to the construction of Plac Wilsona station in close vicinity of residential houses, it was decided, for the first time during the construction of the subway, to carry out a wide-scale information campaign, addressed mainly to the inhabitants of Żoliborz.

As result of this co-operation of Metro Warszawskie and local government authorities of the district of Żoliborz, information leaflets were sent out to the inhabitants and a special telephone line has been installed in the Żoliborz District Council, thanks to which the inhabitants could submit any comments related to the construction.

11. Majątek spółki

NAZWA GRUPY RODZAJOWEJ	WARTOŚĆ POCZĄTKOWA (zł)	WARTOŚĆ UMORZENIA (zł)	WARTOŚĆ NETTO BILANSOWA (zł)
BUDYNKI,LOKALE,OBIEKTY INŻYNIERII LĄDOWEJ I WODNEJ /ROZBUDOWA OB. NR 3B/	618 849,90	24 906,42	593 943,48
URZĄDZENIA TECHNICZNE I MASZYNY	9 845 626,15	6 272 080,67	3 573 545,48
SPRZĘT ELEKTRONICZNY	3 498 288,86	2 963 447,05	534 841,81
ŚRODKI TRANSPORTU	466 279 624,65	103 104 738,40	363 174 886,25
POCIĄGI METRA	461 143 849,00	99 298 405,86	361845443,14
SAMOCHODY	1 945 968,69	1 556 067,99	389 900,70
POZOSTAŁY TRANSPORT	3 189 806,96	2 250 264,55	939 542,41
INNE ŚRODKI TRWAŁE NARZĘDZIA, PRZYRZĄDY, WYPOSAŻENIE	3 156 287,19	2 475 455,88	680 831,31
ŚRODKI TRWAŁE W BUDOWIE / I ETAP ZAKUPU SAMOCHODU RATOWNICZEGO/	500 000,00		500 000,00
ZALICZKI NA ŚRODKI TRWAŁE W BUDOWIE /ZALICZKA NA ZAKUP NOWYCH WAGONÓW/	8 100 938,24		8 100 938,24
RAZEM:	488 501 326,13	111 877 181,37	376 624 144,76

Metro Warszawskie jest użytkownikiem stacji i tuneli szlakowych, których właścicielem jest miasto stołeczne Warszawa.

11. Company's property

NAME OF THE PROPERTY GROUP	INITIAL VALUE (PLN)	DEPRECIATION VALUE (PLN)	NET BALANCE VALUE (PLN)
BUILDINGS, PREMISES, LAND AND WATER ENGINEERING PREMISES /DEVELOPMENT PREM. No. 3B/	618 849,90	24 906,42	593 943,48
TECHNICAL FACILITIES AND MACHINES	9 845 626,15	6 272 080,67	3 573 545,48
ELECTRONIC EQUIPMENT	3 498 288,86	2 963 447,05	534 841,81
TRANSPORTATION MEANS	466 279 624,65	103 104 738,40	363 174 886,25
SUBWAY TRAINS	461 143 849,00	99 298 405,86	361845443,14
CARS	1 945 968,69	1 556 067,99	389 900,70
OTHER MEANS OF TRANSPORTATION	3 189 806,96	2 250 264,55	939 542,41
OTHER FIXED ASSETS TOOLS, INSTRUMENTS, EQUIPMENT	3 156 287,19	2 475 455,88	680 831,31
FIXED ASSETS UNDER CONSTRUCTION / I STAGE PURCHASE OF RESCUE VEHICLE/	500 000,00		500 000,00
PREPAYMENTS FOR FIXED ASSETS UNDER CONSTRUCTION / PREPAYMENT FOR PURCHASE OF NEW SUBWAY CARS /	8 100 938,24		8 100 938,24
TOTAL:	488 501 326,13	111 877 181,37	376 624 144,76

Metro Warszawskie is the user of stations and route tunnels, whose owner is the Capital City of Warsaw.

12. Finansowanie budowy metra

Budowa I linii metra w Warszawie jest finansowana ze środków m. st. Warszawa. Co roku budżet miasta otrzymuje na ten cel wsparcie z budżetu centralnego w ramach, tak zwanego, kontraktu wojewódzkiego. W budżecie miasta zaplanowano łączną kwotę 277 142 459 złotych brutto przeznaczonych na pokrycie planowanych wydatków związanych z budową metra w roku 2004, z czego 150 milionów stanowiły środki pochodzące z kontraktu wojewódzkiego.

Faktycznie w 2004 roku wykonanie planu rzeczowo – finansowego w zakresie budowy metra wyniosło ogółem brutto 248 719 278 zł (pozostała kwota przeszła do wykorzystania na rok 2005), w tym na poszczególne inwestycje:

Nakłady na budowę metra w Warszawie w 2004 r.	
Inwestycja	Kwota (zł)
I linia	237 849 775
II i III linia	3 093 054
węzeł komunikacyjny Młociny	6 855 732
przejście podziemne metro Centrum - PKP Warszawa-Śródmieście	6 600
przejście podziemne metro Dworzec Gdański - PKP Warszawa-Gdańska	914 117
SUMA	248 719 278

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

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

* Od 1990 r. do 2002 r. – kwoty faktycznie wykorzystanych dotacji.
** Od 2003 r. – kwoty ujęte w budżecie na dany rok. Od 2003 r. finansowaniem budowy metra zajmuje się Zarząd Transportu Miejskiego.

Źródła finansowania budowy Metra w Warszawie (wykres strona 41)

12. Financing the subway construction

The construction of the first subway line in Warsaw is financed from the resources of the Capital City of Warsaw. Every year the city budget receives to this end a support from the State budget in the framework of the so-called voivodeship contract. A gross total sum of 277,142,459 PLN has been reserved in the city budget to cover the planned expenditures related to the subway construction in 2004, of which the resources from the voivodeship contract amounted to 150 million.

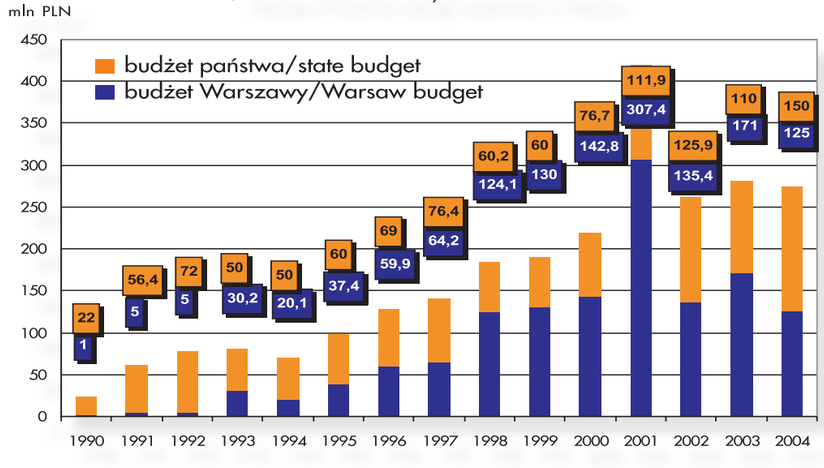
Actually, in 2004 the execution of the work and financial plan for the subway construction amounted in gross total to 248,719,278 PLN (the remaining sum has been transferred for use in 2005), of which for particular investments:

Expenditures for subway construction in Warsaw in 2004	
Investment	Sum (PLN)
I Line	237 849 775
II and III Line	3 093 054
Road junction Młociny	6 855 732
Underground passage subway Centrum - Railway Station Warszawa-Śródmieście	6 600
Underground passage subway Dworzec Gdański - Railway Station Warszawa-Gdańska	914 117
TOTAL	248 719 278

(Table on page 40) Financial resources planned in the budget for construction of 1st subway line in Warsaw

* From 1990 until 2002 – the sums of actually used subsidies.
** From 2003 – sums covered by the budget for the given year. From 2003 Zarząd Transportu Miejskiego is responsible for financing the subway construction.

Źródła finansowania budowy metra w Warszawie/
/Sources of funds for subway construction in Warsaw



13. Finanse przedsiębiorstwa

13.1 Przychody

Budżet Metra Warszawskiego ustala się w oparciu o planowane przewozy pasażerskie (przeliczane na wozokilometry). Odpłatność za zrealizowane przewozy pasażerskie stanowi najważniejszą część przychodów Metra Warszawskiego. Pozostałe źródła przychodów to przede wszystkim wpływy z tytułu pełnienia przez Metro Warszawskie funkcji inwestora zastępczego, nadzorującego rozbudowę metra w Warszawie. Wynagrodzenie za te czynności wynosi 2,5% od kwot netto należnych wykonawcom i dostawcom. Dodatkowe dochody stanowią środki uzyskane z tytułu działalności handlowej (m.in. najmu i dzierżawy pomieszczeń handlowych oraz powierzchni reklamowej na stacjach metra). W roku 2004 przychody z tej działalności wyniosły ponad 8% ogółu przychodów spółki. W sumie przychody ze sprzedaży w 2004 r. wyniosły 132 692 141,42 zł netto.

13.2 Rachunek zysków i strat za 2004 rok

Wykonanie za rok 2004	zł
Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	134 731 173,01
Koszty działalności operacyjnej	122 808 906,39
Zysk/strata ze sprzedaży	11 922 266,62
Pozostałe przychody operacyjne	5 425 095,07
Pozostałe koszty operacyjne	15 314 543,62
Zysk/strata z działalności operacyjnej	2 032 818,07
Przychody finansowe	2 358 049,50
Koszty finansowe	176 210,07
Zysk/Strata z działalności gospodarczej	4 214 657,50
Zysk/Strata brutto	4 214 657,50
Podatek dochodowy	135 946,93
Zysk/Strata netto	4 078 710,57

Przychody ze sprzedaży Wykonanie za rok 2004	zł
Przychody ze sprzedaży	132 692 141,42
Przychody ze sprzedaży usług przewozowych	115 895 836,78
Przychody ze sprzedaży inwestorstwa zastępczego	5 046 198,46
Przychody z działalności handlowej:	10 821 695,26
a) najem i dzierżawa	8 159 233,41
b) usługi reklamowe	1 399 028,36
c) inne np. dokumentacja przetargowa	1 263 433,49
Przychody ze sprzedaży towarów i materiałów	928 410,92

13. Financial situation of the Company

13.1 Income

The budget of Metro Warszawskie is established on the basis of planned passenger transfers (counted in vehicles-kilometres). The payment for executed passenger transfers constitutes the main part of the income of Metro Warszawskie. Other sources of income originate mainly from the fact of Metro Warszawskie performing the role of substitute investor, in supervising the extension of the subway system in Warsaw. The remuneration for these activities amounts to 2.5% of the net sums due to contractors and suppliers. Additional income is constituted by the funds obtained from commercial activity (among others from rent and lease of commercial and publicity space in subway stations). In 2004 the income from these activities amounted to more than 8% of the total income of the Company. In 2004 the total sales income amounted to the net sum of 132,692,141.42 PLN.

13.2 Profit and loss account for 2004

Executed in 2004	PLN
Net income from sales and similar	134 731 173,01
Costs of operational activity	122 808 906.39
Profit/loss on sales	11 922 266.62
Other operational income	5 425 095.07
Other operational costs	15 314 543.62
Profit/loss from operational activity	2 032 818.07
Financial income	2 358 049.50
Financial costs	176 210.07
Profit/loss from economic activity	4 214 657.50
Gross profit/loss	4 214 657.50
Income tax	135 946.93
Net profit/loss	4 078 710.57

Income from sales - executed in 2004	PLN
Income from sales	132 692 141.42
Income from sales of transportation services	115 895 836.78
Income from sales of substitute investments	5 046 198.46
Income from commercial activity:	10 821 695.26
a) rent and lease	8 159 233.41
b) publicity services	1 399 028.36
c) others e.g. tender documentation	1 263 433.49
Income from sales of goods and materials	928 410.92

14. Ważne wydarzenia w historii metra w Warszawie

1925 r. – podjęcie przez władze miasta Warszawy uchwały o opracowaniu projektu kolei podziemnej (Metropolitain'u),
1927 r. – zatwierdzono szkicowy plan kierunków tras metra i rozpoczęto pierwsze badania geologiczne,
1929 r. – powołanie Referatu Kolei Podziemnej przy Biurze Budowy Dyrekcji Tramwajów,
1930 r. – zatwierdzenie przez Ministerstwo Komunikacji projektu połączenia Dworca Głównego z Metrem i przystąpienie do opracowania koncepcji projektowej,
1930-1933 – Zahamowanie, z powodu kryzysu gospodarczego w kraju, prac studialnych nad metrem i likwidacja referatu zajmującego się metrem przy Dyrekcji Tramwajów Miejskich,
1938 r. – Powołanie przez Prezydenta miasta st. Warszawy Stefana Starzyńskiego „Biura Studiów Kolei Podziemnej przy Dyrekcji Tramwajów",
1939 r. – Druga wojna światowa przerywa wszelkie prace związane z budową metra
1950 r. – Rząd PRL podjął uchwałę o budowie metra w Warszawie powołującą do życia Biuro Projektów – Metroprojekt, oraz Zarząd Budowy Metra,
1951 r. – rozpoczęto budowę metra głębokiego,
1957 r. – przerwanie robót,
1975 r. – opracowane założeń techniczno - ekonomicznych I linii metra w Warszawie,
1982 r. – Rada Ministrów podejmuje uchwałę nr 266/82 w sprawie budowy I linii metra w Warszawie,
1983 r. – zostaje powołana Generalna Dyrekcja Budowy Metra, sprawująca funkcję Inwestora i Generalnego Realizatora Inwestycji,
1983 r. – 15 kwietnia zostaje wbity w ziemię pierwszy pal stalowy na trasie wykopu metra,
1985 r. – rozpoczęcie budowy tunelu metodą podziemną przy użyciu tarczy,
1987 r. – zmienia się system finansowania budowy, budżet centralny przestaje być wyłącznym źródłem finansowania budowy,
1989 r. – zapada decyzja o zaniechaniu w pierwszej kolejności budowy stacji A12 „Pl. Konstytucji" i A16 „Muranów",
1990 r. – Warszawa otrzymuje w darze 10 wagonów radzieckich,
1990 r. – kłopoty finansowe skłaniają władze miasta do podjęcia decyzji o ograniczeniu prac przy budowie metra,
1994 r. – zakupione zostają 32 wagony metra produkcji rosyjskiej,
07.04.1995 r. – uruchomienie odcinka metra do stacji Politechnika
26.05.1998 r. – uruchomienie odcinka metra do stacji Centrum
22.07.1998 r. – Firma Alstom wygrywa przetarg na dostawę 108 nowoczesnych wagonów dla Warszawskiego Metra
11.05.2001 r. – uruchomienie metra do stacji Świętokrzyska i Ratusz
20.12.2003 r. – uruchomienie odcinka metra do stacji Dw. Gdański
08.04.2005 r. – uruchomienie odcinka metra do stacji Pl. Wilsona

14. Important events in the history of Metro Warszawskie

1925 – adoption of the resolution on design of an underground railway by the city authorities of Warsaw (Metropolitain),
1927 – a draft plan for directions of the subway lines is approved and the first geological research works begun,
1929 – he Department of Underground Railway is established in the Office for Construction of Tramway Directorate,
1930 – the Ministry of Communication adopts the draft project for the connection of the Main Station with the Subway and the elaboration of the project concept is launched,
1930-1933 – Interruption, due to the economic crisis in Poland, of study work on the subway and closing down of the department responsible for the subway in the City Tramway Directorate,
1938 – the Office of Underground Railway Study in the Tramway Directorate is established by the President of the City of Warsaw Stefan Starzyński,
1939 – the Second World War interrupts all the works related to the subway construction
1950 – the government of the Polish People's Republic (PRL) adopts the resolution on the construction of subway in Warsaw and establishes the Design Office – Metroprojekt, as well as the Subway Construction Board,
1951– a construction of a deep subway begins,
1957 – works interrupted,
1975 – elaboration of technical and economic designs for the first subway line in Warsaw,
1982 – the Council of Ministers adopts Resolution No. 266/82 on the construction of the 1st line of the warsaw subway,
1983 – Subway Construction General Management is established to perform the duties of the Investor and General Contractor of the Investment,
1983 – on 15th April the first steel pile is driven into the ground at the subway excavations,
1985 – the construction of the tunnel begins by applying underground method with the use of underground drilling disk,
1987 – changes in the project financing system, the State budget is no longer the only source of financing for the construction,
1989 – a decision is taken not to construct the A12 Pl. Konstytucji Station and A16 Muranów Station as the first priority,
1990 – Warsaw receives 10 Russian subway cars as a donation,
1990 – the city authorities decrease the range of the construction of the subway due to financial difficulties,
1994 – purchase of 32 Russian-made subway cars,
07th.04.1995 – subway section to Politechnika Station put in operation,
26th.05.1998 – subway section to Centrum Station put in operation,
22nd.07.1998 – Alstom company won the auction for supply of 108 modern subway cars for Metro Warszawskie
11th.05.2001 – subway section to Świętokrzyska and Ratusz Stations opened,
20th.12.2003 – subway section to Dworzec Gdański Station comes into operation,
08th.04.2005 – subway section to Plac Wilsona Station put into operation.

15. Kalendarium 2004 roku

Styczeń

- Zasięg telefonii komórkowej na stacjach
  Pasażerowie mogą korzystać z telefonów komórkowych na stacjach metra

- Decyzja o warunkach zabudowy pod II linię metra
  Wydanie decyzji przez Prezydenta Miasta Stołecznego Warszawy Lecha Kaczyńskiego o warunkach zabudowy pod drugą linię metra, na odcinku: Rondo Daszyńskiego - Dw.Wileński. Decyzja o warunkach zabudowy przewiduje poprowadzenie tunelu pod Wisłą

Luty

- Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o.
  Powstał projekt stworzenia w Warszawie szybkiej kolei dojazdowej, która mogłaby spełniać również funkcje transportu publicznego pomiędzy dzielnicami miasta. Projekt realizuje powołana przez Metro Warszawskie wraz z Tramwajami Warszawskimi spółka Szybka Kolej Miejska. Rozpoczęcie prac nad uruchomieniem pierwszych pociągów w ramach SKM już w 2005 roku.

Marzec

- Wyróżnienie Geodetów metra przez Stowarzyszenie Geodetów Polskich
  Stowarzyszenie Geodetów Polskich - jedyna tego typu organizacja w całej Polsce uznała geodetów Metra Warszawskiego za jeden z najbardziej aktywnych zespołów.

- Początek żółtej kampanii informacyjnej
  Charakterystyczna „żółta" informacja przygotowana przez Biuro Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego Urzędu Miasta Stołecznego Warszawy i Biuro Operacji Antyterrorystycznych Komendy Głównej Policji radzi jak postępować z przedmiotami niewiadomego pochodzenia i zachowywać się podczas ewakuacji (kampania w mediach, komunikaty czytane przez dyżurnych stacji, plakaty na stacjach i w wagonach).

Kwiecień

- Konkurs na stację Park Kaskada
  Ogłoszenie konkursu na wykonanie kompleksowego projektu osiemnastej stacji I linii metra Park Kaskada.
- Kolejne konkursy
  Ogłoszenie konkursów na budowę kolejnych stacji i tuneli metra: tunel B-21 – Stacja Bielany – tunel B-22 – Stacja Wawrzyszew.
- Rozstrzygnięcie przetargu na projekt architektoniczno budowlany i wykonawcę stacji Marymont
  Rozstrzygnięcie przetargu na projekt i budowę stacji Marymont. Siedem nastą stację metra w Warszawie wybuduje firma WARBUD S.A.

15. Schedule for 2004

January

- Range of transmission of mobile phones at subway stations
  Passengers may use mobile phones at subway stations.

- Decision on the conditions for construction of 2nd subway line
  The President of the Capital City of Warsaw, Lech Kaczyński issues a decision on the conditions for the construction of the 2nd subway line, for the section: Rondo Daszyńskiego - Dworzec Wileński. The decision on the conditions for construction foresees a construction of tunnel under the Vistula river.

February

- Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o. (Fast City Train LLC)
  A project on construction of a fast city train Warsaw was elaborated. This train could function as public transportation between the city districts. The project is to be implemented by the Fast City Train Company, established by Metro Warszawskie together with the Warsaw Tramways. The works on opening the first such trains in the framework of SKM is to start already in 2005.

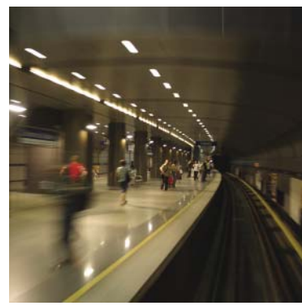
March

- Distinction of the Subway by the Association of Polish Geodesists
  The Association of Polish Geodesists - the only such organisation in Poland has considered the geodesists of Metro Warszawskie as one of the most active teams.

- Beginning of the yellow information campaign
  Characteristic "yellow"information prepared by the Security and Crisis Management Bureau of the Office of the Capital City of Warsaw and the Bureau of Anti-terrorist
  Operations of the Police Headquarters advises on how to deal with objects of unknown origin and how to behave during evacuation (campaign in media, announcements read out by on-duty station controllers, posters at stations and in subway cars).

April

- Competition for the Park Kaskada station
  Announcement of a competition for execution of a complex project of the 18th station of the first subway line - Park Kaskada.
- Subsequent competitions
  Announcement of competitions for the construction of next stations and tunnels of the subway: tunnel B-21 –Bielany Station – tunnel B - 22 – Wawrzyszew Station.
- Selection of the winning tender for the architectural and construction project and the contractor of the Marymont Station
  Selection of the winning tender for the project and construction of the Marymont Station. The seventeenth subway station will be constructed by WARBUD S.A.



Czerwiec

- Mnóstwo śmiechu, zabawy i słodyczy w Międzynarodowy Dzień Dziecka
  Zapowiedzi głosowe dzieci w wagonach metra wywołują wielki uśmiech wśród pasażerów
  1 czerwca w pociągach metra są odtwarzane komunikaty głosowe nagrane rzez dzieci. Dodatkowo najmłodszym pasażerom rozdawane są słodycze pochodzące od sponsorów. Akcja została bardzo ciepło przyjęta przez podróżnych.

- Wmurowanie aktu erekcyjnego na stacji Pl. Wilsona
  Akt podpisali i wmurowali prezydent Warszawy Lech Kaczyński, przedstawi ciele: zarządu METRA WARSZAWSKIEGO, Zarządu Transportu Miejskiego i wykonawcy stacji Hydrobudowy-6.

- Metro Warszawskie liderem Świata Energii
  Uhonorowanie Metra Warszawskiego tytułem Lidera Świata Energii w kate gorii Odbiorca Energii Roku - nagrodą drugiej edycji konkursu miesięcznika „Świat Energii" przyznawanej dla najwybitniejszych osób i firm za sukcesy w branży energetycznej odniesione w ostatnich dwunastu miesiącach.

- Konkurs na pierwszy z bielańskich tuneli
  Rozstrzygnięcie konkursu na projekt koncepcyjny szlaku B20 łączącego stację A19 Marymont ze stacją A20 Park Kaskada.

Lipiec

- Konkurs na ostatnią stację metra
  Ogłoszenie konkursu na projekt koncepcyjny ostatniej stacji I linii metra - Młociny i kompleksu torów odstawczych.

- Konkurs na projekt architektoniczny i budowlany węzła komunikacyjnego Młociny
  Ogłoszenie konkursu na projekt architektoniczny węzła komunikacyjnego Młociny.

- Budowlany Oskar dla stacji metra
  Stacja metra Dworzec Gdański zdobyła nagrodę „Budowa Roku 2003", przyznawaną przez Związek Inżynierów i Techników Budownictwa – jest to jedna z najbardziej prestiżowych nagród budowlanych w Polsce, nazywana często budowlanym oskarem.
  Stacja metra Dworzec Gdański uznana została za najlepszy obiekt handlowo-usługowy w Warszawie i całej Polsce wybudowany w 2003 roku.

Sierpień

- Pamiętamy o powstańcach
  Wprowadzenie specjalnych komunikatów w wagonach z okazji 60. rocznicy Powstania Warszawskiego, czytanych przez Prezydenta m.st. Warszawy Lecha Kaczyńskiego.

Grudzień

- Pierwszy pociąg na stacji Plac Wilsona
  Wjazd na budowaną stację Plac Wilsona pierwszego pociągu metra. Skład rosyjski numer 8 bez żadnych problemów i przeszkód jako pierwszy przejechał ze stacji Dworzec Gdański na nową stację.

June

- Lots of laugh, games and sweets on the International Children's Day
  Announcements made by children in the subway cars cause a lot of laugh among passengers.
  On 1st of June, subway car announcements recorded by children are displayed. In addition, the youngest passengers get sweets coming from sponsors. This action was very warmly welcomed by travellers.

- Placing of the foundation act at the Plac Wilsona Station
  The Act was signed and placed by the President of Warsaw, Lech Kaczyński, the representatives: of Metro Warszawskie Management Board, City Transportation Board and the contractors of the station -Hydrobudowa-6.

- Metro Warszawskie - the leader of the Energy World
  Metro Warszawskie was granted the title of the Leader of the Energy World in the category Energy Consumer of the Year - the award of the second edition of the competition of the monthly "Świat Energii" ("The Energy World") granted to the most eminent persons and firms for successes in the energy sector in the last twelve months.

- Competition for the first tunnel in the Bielany section Selection of the winner of the competition for the concept project of the B20 route connecting the A19 Marymont Station with the A20 Park Kaskada Station.

July

- Competition for the last subway station
  Announcement of a competition for the concept project of the last station of the 1st subway line - Młociny and the complex of sidetracks.

- Competition for the architectural project and construction of the road intersection Młociny
  Announcement of the competition for the architectural project for the intersection Młociny.

- Construction Oscar for the subway station
  Dworzec Gdański subway station has been awarded the prize "The Construction of the year 2003", given by the Association of Construction Engineers and Technicians – it is one of the most prestigious construction awards in Poland, often called the Construction Oscar.
  Dworzec Gdański Station has been considered as the best commercial facility in Warsaw and Poland built in 2003.

August

- Let us remember about the soldiers of the Warsaw Uprising
  Introduction of special announcements in subway on the occasion of the 60th anniversary of the Warsaw Uprising, read by the President of the Capital City of Warsaw, Lech Kaczyński.

December

- First train on Plac Wilsona Station
  Arrival of the first subway train to the Plac Wilsona Station. The train No. 8, composed of Russian-made cars was the first one to arrive without any problems to the new station from the Dworzec Gdański Station.

Metro Warszawskie Sp. z o.o.

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

RAPORT ROCZNY
ANNUAL REPORT

2004

METRO WARSZAWSKIE Sp. z o.o.