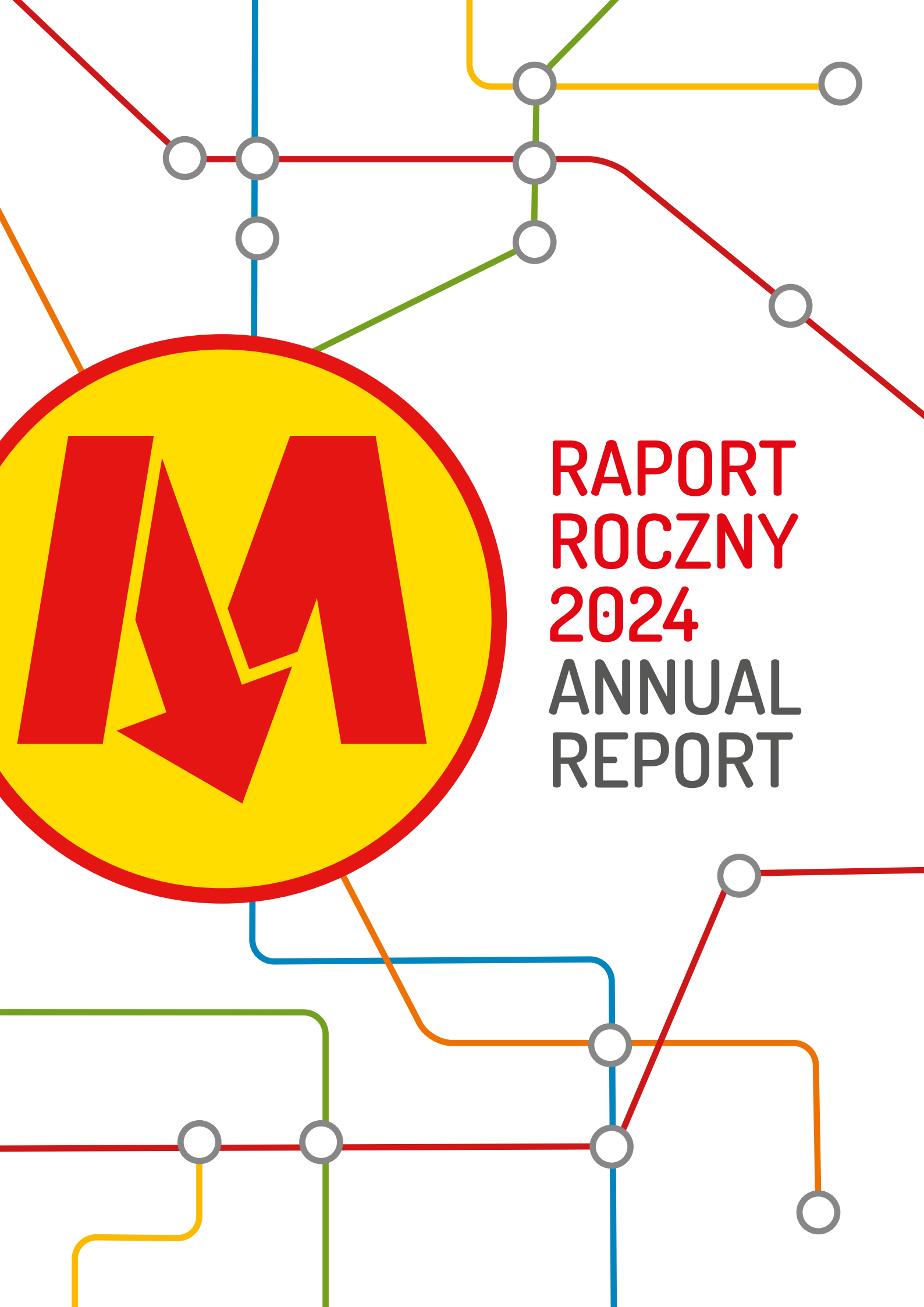


RAPORT ROCZNY 2024
ANNUAL REPORT

SPIS TREŚCI

I. Przedmiot działalności i organizacja Spółki

II. Finanse Spółki – informacje do końca kwietnia

Łączne przychody Spółki w 2024 roku

Bilans na 31.12.2024 – aktywa, pasywa

Rachunek zysków i strat

Koszty działalności ope-racyjnej

III. Utrzymanie i eksploatacja urządzeń oraz obiektów metra

Infrastruktura metra

Utrzymanie infrastruktury metra

Modernizacje i ulepszenia

Ważniejsze osiągnięcia w dziedzinie badań i rozwoju technicznego

IV. Utrzymanie i eksploatacja taboru

Tabor metra warszawskiego – pojazdy metra i tabor pomocniczy

Przeglądy i remonty pojazdów metra

Wozokilometry pojazdów metra

Awaryjność

Najważniejsze wydarzenia w 2024 roku związane z eksploatacją taboru

Prace koncepcyjne prowadzone w 2024 roku

V. Przewóz pasażerów – dane liczbowe

Dane eksploatacyjne, rozkład jazdy i zmiany w tym zakresie

VI. Inwestycje w trakcie realizacji

Rozbudowa II linii metra – Projekt 3+STP Mory

VII. Rozbudowa sieci metra

Projektowanie linii M3 – Etap I Praga

Linia M1 – stacje A12 Plac Konstytucji i A16 Muranów

Linia M4

VIII. Finansowanie ze środków Unii Europejskiej

IX. Pracownicy – szkolenia i rozwój

X. Ochrona środowiska

Utrzymanie Zintegrowanego Systemu Zarządzania

Gospodarka odpadami

Gospodarka wodno-ściekowa

Edukacja z zakresu ochrony środowiska

Działania na rzecz bioróżnorodności gatunkowej

XI. Zintegrowany system zarządzania

XII. Działalność promocyjna

Promocja sztuki w przestrzeni metra

CONTENTS

I. Scope of activity and organization of the company

II. Company's finance as of end of April

Company's total revenue in 2024

Balance sheet as of 31.12.2024 – assets, liabilities

Profit and loss account

Operations costs

III. Maintenance and operation of metro equipment and facilities

Metro infrastructure

Metro infrastructure maintenance

Modernization and improvements

Major accomplishments in technological research and development

IV. Rolling stock maintenance and operation

Warsaw metro rolling stock – metro vehicles and auxiliary rolling stock

Metro vehicles servicing and renovations

Vehicle kilometers of the metro vehicles

Failure frequency

2024 rolling stock operation highlights

Conceptual works conducted in 2024

V. Passenger transport – figures

Operation data, timetables, and changes in this scope

VI. Investments in progress

Extension of M2 metro line – Project 3+THS Mory

VII. Expansion of the metro network

Projects of M3 Line – Stage 1 Praga

M1 Line – stations A12 Plac Konstytucji and A16 Muranów

M4 Line

VIII. EU funding

IX. Employees – training and development

X. Environmental protection

Integrated Management System Maintenance

Waste management

Water and wastewater management

Environmental protection education

Biodiversity measures

XI. Integrated Management System

XII. Promotional activities

Art promotion on metro premises

Szanowni Państwo,

Rok 2024 był drugim rokiem Rady Nadzorczej Metra Warszawskiego VIII kadencji pod moim przewodnictwem, przedstawiany Raport Roczny Spółki jest zatem już po raz kolejny opatrzony moim słowem wstępnym.

Raport stanowi podsumowanie kolejnego roku, w którym Metro Warszawskie kontynuowało działania zapewniające sprawną i efektywną realizację zadań przewozowych, których bezwzględnym priorytetem jest bezpieczeństwo pasażerów i obsługujących ich pracowników Spółki, a także nadzorowało rozbudowę podziemnej kolei. Spółka realizowała także działania związane z zarządzaniem powierzchniami komercyjnymi metra w celu pozyskiwania dodatkowych przychodów.

W 2024 roku do eksploatacji trafiły ostatnie spośród 37 pojazdów typu Varsovia, na czym zakończono proces uzupełnienia i wymiany taboru wykorzystywanego do przewozów pasażerskich na M1 i M2. Dzięki wycofaniu z eksploatacji starych pociągów produkcji rosyjskiej i zastąpieniu ich nowoczesnym taborem udało się znacznie poprawić parametry zużycia energii trakcyjnej, a tym samym ograniczyć koszty działalności w tym zakresie.

Spółka kontynuowała działania mające na celu zapewnienie wysokich standardów utrzymania i bieżącej konserwacji infrastruktury, realizowała niezbędne remonty, a tam, gdzie leżało to w jej kompetencjach, także modernizacje.

Jako inwestor zastępczy, Metro Warszawskie dokładało starań by sprawnie realizować powierzone Spółce zadania, zarówno w zakresie budowy ostatniego odcinka linii M2 wraz z STP „Mory”, jak i prac projektowych oraz przedprojektowych niezbędnych dla rozbudowy sieci metra, w szczególności dotyczących linii M3, a w dalszej perspektywie czasowej także linii M4.

2024 był także rokiem nowych wyzwań. Spółka podejmuje działania wpisujące się w Zieloną Wizję Warszawy, do których zaliczyć można zaangażowanie w projekty na rzecz dekarbonizacji stolicy związane z odzyskiem ciepła z infrastruktury metra.

Rada Nadzorcza, przy współpracy Zarządu, monitorowała wszystkie obszary aktywności Spółki pod kątem zabezpieczeń oraz mechanizmów zapewniających utrzymanie działalności operacyjnej bez zakłóceń.

Dzięki wysiłkowi Zarządu, przy wsparciu Rady Nadzorczej, oraz zaangażowaniu pracowników, cele Metra Warszawskiego planowane na rok 2024 zostały osiągnięte, a Metro Warszawskie pozostaje jedną z wizytówek Miasta Stołecznego Warszawy, wysoko ocenianych przez podróżnych. Po raz kolejny także zewnętrzne gremia branżowe doceniły Metro Warszawskie. Spółka została laureatem konkursu „Diamenty Infrastruktury i Budownictwa” w kategorii Spółka Kolejowa Roku.

Bardzo dziękuję Pracownikom, Członkom Zarządu oraz Członkom Rady Nadzorczej za ich zaangażowanie w działalność Metra Warszawskiego w 2024 roku.

Piotr Zalewski
Przewodniczący Rady Nadzorczej
Metra Warszawskiego Sp. z o.o.

Dear Readers,

The year 2024 marked the second year of the Metro Warszawskie Supervisory Board's VIII term under my chairmanship, which is why the presented Annual Report is once again accompanied by my foreword.

The report summarizes another year in which Metro Warszawskie continued its activities to ensure the efficient and effective implementation of transport tasks, with the absolute priority being the safety of both metro passengers and employees, as well as overseeing the expansion of the underground railway system. Furthermore, the company implemented tasks related to managing the metro's commercial spaces to generate additional revenue.

In 2024, the last of the 37 Varsovia vehicles were put into service, marking the completion of the process of replenishing and replacing the rolling stock used for passenger services on the M1 and M2 lines. Thanks to the decommissioning of the old Russian trains, which were replaced by modern rolling stock, the parameters of traction energy consumption were significantly improved, thus limiting related operational costs.

The company continued its efforts to ensure high standards of infrastructure maintenance, conducted the necessary renovations, and, where within its competence, also modernizations.

As the company managing the project, Metro Warszawskie made efforts to efficiently carry out the entrusted tasks, both in the scope of building the last section of the M2 line, including the THS "Mory", and in the scope of pre-design works necessary for the development of the metro network, in particular the M3 line, and, in the longer run, also the M4 line.

2024 was also a year marked by new challenges. The company is undertaking measures as part of the Green Vision for Warsaw, which includes its involvement in Warsaw's decarbonization projects related to heat recovery from the metro infrastructure.

In cooperation with the Management Board, the Supervisory Board monitored all areas of the company's activity to provide safeguards and mechanisms that ensured the metro's uninterrupted operations.

Thanks to the efforts of the Management Board, the support of the Supervisory Board, and the involvement of employees, Metro Warszawskie's goals for 2024 have been achieved, and the Warsaw Metro remains one of Warsaw's most iconic symbols, highly appreciated by passengers. Once again, Metro Warszawskie was also appreciated by external industry bodies. The company won the "Diamonds of Infrastructure and Construction" competition in the Railway Company of the Year category.

I want to extend my gratitude to the employees, members of the Management Board, and members of the Supervisory Board for their involvement in Metro Warszawskie's activities in 2024.

Piotr Zalewski
President of the Supervisory Board
Metro Warszawskie Sp. z o.o.

Z ogromną satysfakcją przekazuję Państwu raport roczny Spółki Metro Warszawskie za 2024 rok. Miniony rok był dla Metra Warszawskiego czasem dynamicznego rozwoju i kluczowych inwestycji, które znacząco wpłyną na przyszłość transportu publicznego w stolicy. Dzięki skutecznej współpracy między innymi z instytucjami miejskimi udało nam się zapewnić finansowanie na dokończenie budowy drugiej linii metra, a także zainicjować działania związane z kolejnymi etapami rozwoju podziemnej kolei w Warszawie.

Jednym z kluczowych wydarzeń 2024 roku było uzyskanie dofinansowania na realizację ostatniego odcinka linii M2 na Bemowie. Ten niemal czterokilometrowy odcinek obejmie trzy nowe stacje pasażerskie (Karolin, Chrzanów, Lazurowa) oraz stację techniczno-postojową. Środki unijne pokryją ponad jedną trzecią kosztów tego projektu, którego łączna wartość przekracza 3 miliardy złotych. Prace na Bemowie są już mocno zaawansowane – w 2024 roku prowadziliśmy prace budowlane związane z realizacją obiektów stacyjnych, do końca minionego roku wydrążone zostały także pierwsze dwa tunele łączące stację Karolin i Chrzanów.

W ubiegłym roku podjęliśmy kolejne kroki zmierzające do zapewnienia nowoczesnej i efektywnej komunikacji miejskiej dla mieszkańców Warszawy. Ósmego marca 2024 roku Metro Warszawskie Sp. z o.o. zawarło umowę na wykonanie prac projektowych dla III linii metra w Warszawie – Etap I – Praga wraz ze Stacją Techniczno-Postojową, a 20 września podpisaliśmy umowę na prace przedprojektowe najdłuższej planowanej linii metra w stolicy – M4.

Rozwój Metra Warszawskiego to nie tylko infrastruktura, ale również inwestycje w edukację i zrównoważony rozwój. W minionym roku podpisaliśmy porozumienie z Zespołem Szkół Elektronicznych i Licealnych przy ul. gen. Zajączka, w ramach którego utworzymy klasy patronackie. To inicjatywa, która ma na celu kształcenie przyszłych specjalistów w zakresie nowoczesnych technologii transportowych. Nasze zaangażowanie w ekologię i innowacyjne rozwiązania zaowocowało także współpracą międzynarodową. Podczas wizyty króla Danii wraz z delegacją podpisano porozumienie dotyczące efektywnego wykorzystywania energii, w tym odzyskiwania ciepła odpadowego z metra warszawskiego. Współpraca stolicy z Królestwem Danii, spójna z Zieloną Wizją Warszawy, przyczyni się do poprawy jakości powietrza w mieście.

Realizując powyższe zadania oraz wiele innych projektów, konsekwentnie dążymy do uczynienia z metra warszawskiego nowoczesnego i przyjaznego środka transportu.

Bardzo dziękuję wszystkim, którzy wspierali Spółkę Metro Warszawskie w 2024 roku. Podziękowania kieruję do członków Rady Nadzorczej, a także do pracowników Spółki, pracowników jednostek organizacyjnych stołecznego samorządu oraz partnerów handlowych. Dzięki ich zaangażowaniu nieustannie rozwijamy się, podnosimy standardy oraz wdrażamy kolejne rozwiązania.

Z wyrazami szacunku
dr inż. Jerzy Lejk
Prezes Zarządu

It is with great satisfaction that I present the annual report of the Metro Warszawskie company for 2024. For the Metro Warszawskie, the past year was a period of dynamic development and key investments, which will significantly impact the future of the capital's public transport. Thanks to effective cooperation with, among others, the city's institutions, we managed to secure funding for the completion of the second line of the metro and initiate measures connected with new stages of Warsaw's underground railway development.

In 2024, one of the key accomplishments was securing the funding for the last section of the M2 Line located in the district of Bemowo. Almost four kilometers in length, the section will include three new passenger stations (Karolin, Chrzanów, Lazurowa) and a technical and holding station. EU funds will cover over one-third of the costs of the project, whose total value exceeds 3 billion zloty. The works in Bemowo are already advanced. In 2024, we were conducting construction works to deliver station facilities, and by the end of the year, the first two tunnels connecting Karolin station and Chrzanów station were bored.

Last year, we undertook further steps to provide modern and effective municipal transport for the residents of Warsaw. On March 8, 2024, Metro Warszawskie Sp. z o.o. signed a contract for the design works for Warsaw metro M3 Line – Stage 1 – Praga, including a Technical and Holding Station, and on September 20, we signed a contract for pre-design works for the capital's longest planned metro line – M4.

The development of Warsaw's Metro is not limited to infrastructure. It also includes investments in education and sustainable development. Last year, we signed an agreement with the Complex of Electronic Secondary Schools at Gen. Zajączka Street to establish classes under our patronage. The initiative is aimed at educating future specialists on modern transport technologies. Our commitment to ecology and innovative solutions also resulted in international cooperation. During the visit of the king of Denmark and his delegation, a memorandum was signed on the effective use of energy, including the recovery of waste heat from the Warsaw Metro. Consistent with the Green Vision of Warsaw, the capital's cooperation with the Kingdom of Denmark will improve the city's air quality.

By carrying out the above tasks and multiple other projects, we consistently strive to make the warsaw metro a modern and friendly means of transport.

My sincere thanks go to all those who supported the Metro Warszawskie company in 2024. I extend thanks to the Supervisory Board members, the company's employees, those working in the organizational units, the local government, and the trade partners. Thanks to their commitment, we continue developing, improving standards, and implementing ever-new solutions.

Best Regards,
Jerzy Lejk Ph.D., Eng.
President of the Board

PRZEDMIOT DZIAŁALNOŚCI I ORGANIZACJA SPÓŁKI

WŁAŚCICIEL I PRZEDMIOT DZIAŁALNOŚCI

Podstawową działalnością Metra Warszawskiego Sp. z o.o. jest świadczenie usług przewozowych metrem, bieżące utrzymanie i eksploatacja infrastruktury oraz zastępstwo inwestycyjne i nadzór nad pracami budowlanymi przy rozbudowie sieci metra. Właścicielem 100% udziałów w Metrze Warszawskim Sp. z o.o. jest Miasto Stołeczne Warszawa.

ORGANIZACJA SPÓŁKI

Skład Rady Nadzorczej Spółki w 2024 roku kształtował się następująco:

Piotr Zalewski – Przewodniczący Rady Nadzorczej
Renata Kaznowska – Członek Rady Nadzorczej
Adam Kępa – Członek Rady Nadzorczej
Grzegorz Kruk – Członek Rady Nadzorczej
Marcin Kulicki – Członek Rady Nadzorczej
Henryk Pawłowski – Członek Rady Nadzorczej

W skład Zarządu Spółki w 2024 roku wchodzili:

Jerzy Lejk – Prezes Zarządu
Dariusz Kostaniak – Członek Zarządu ds. Inwestycji
Marek Sokołowski – Członek Zarządu ds. Operacyjnych
Artur Radwan – Członek Zarządu ds. Wsparcia (do 5 lutego 2024 roku)

SCOPE OF ACTIVITY AND ORGANIZATION OF THE COMPANY

THE OWNER AND THE SCOPE OF ACTIVITY

The core activity of Metro Warszawskie Sp. z o.o. includes the delivery of metro transport services, ongoing maintenance and operation of the infrastructure, project management, and supervision of construction works when expanding the metro network. 100% of Metro Warszawskie Sp. z o.o. shares are owned by the Capital City of Warsaw.

ORGANIZATION OF THE COMPANY

The 2024 composition of the company's Supervisory Board was as follows:

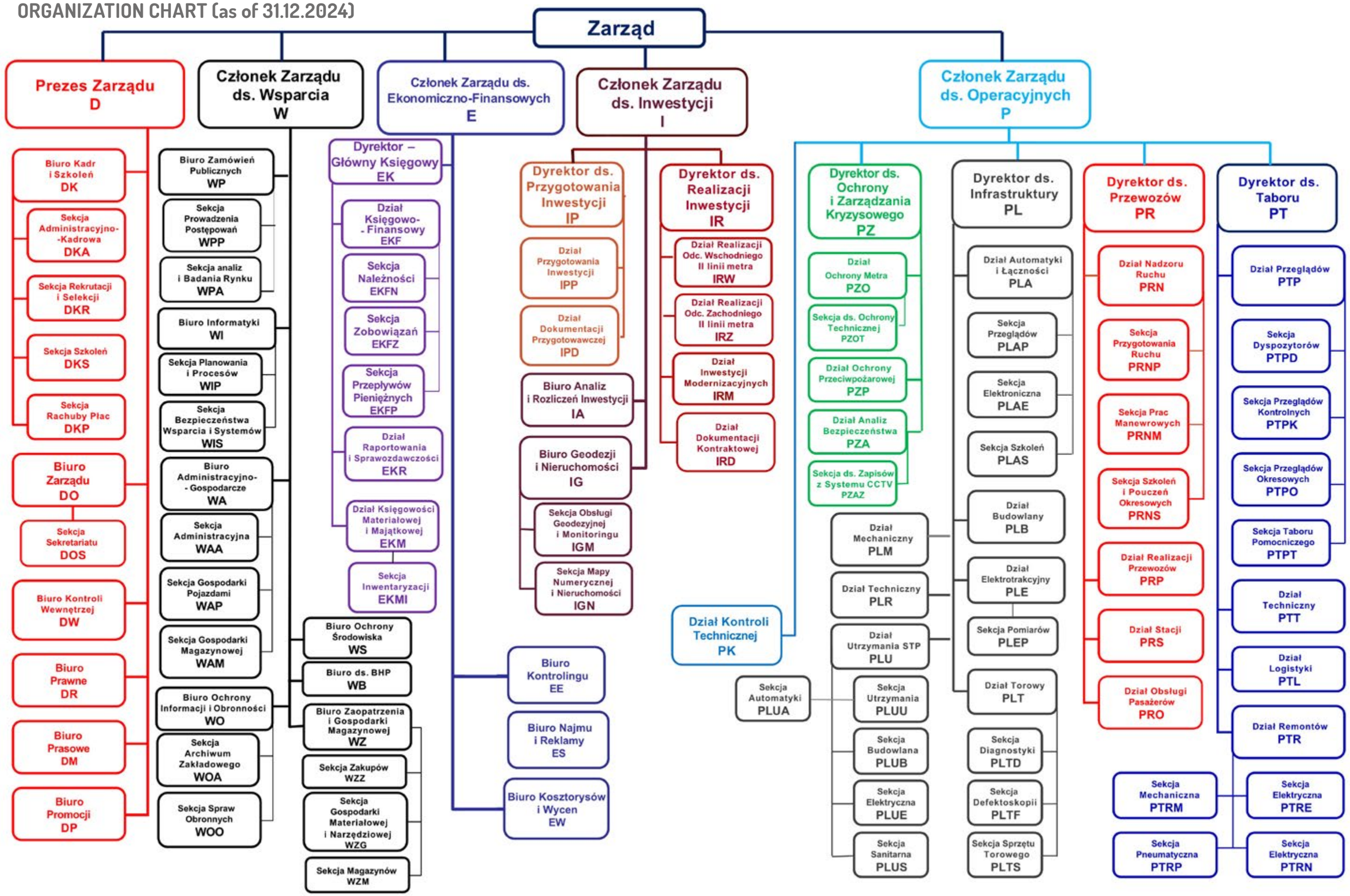
Piotr Zalewski – President of the Supervisory Board
Renata Kaznowska – Member of the Supervisory Board
Adam Kępa – Member of the Supervisory Board
Grzegorz Kruk – Member of the Supervisory Board
Marcin Kulicki – Member of the Supervisory Board
Henryk Pawłowski – Member of the Supervisory Board

The 2024 composition of the company's Management Board was as follows:

Jerzy Lejk – President of the Management Board
Dariusz Kostaniak – Member of the Management Board responsible for investment
Marek Sokołowski – Member of the Management Board responsible for operations
Artur Radwan – Member of the Management Board responsible for support (until February 5, 2024)

SCHEMAT ORGANIZACYJNY (stan na 31. 12. 2024)

ORGANIZATION CHART (as of 31.12.2024)



II

FINANSE SPÓŁKI

Wskaźniki finansowe obrazujące sytuację ekonomiczno-finansową Spółki kolejny rok kształtowały się na dobrym poziomie. Dodatkowo Spółka posiada środki pieniężne w kasie i na rachunkach bankowych, co pozwala jej na regulowanie zobowiązań handlowych i odsetek oraz kapitału od zaciągniętych kredytów.

Rozwój Spółki Metro Warszawskie determinowany jest zainteresowaniem ze strony pasażerów oraz realizacją planów inwestycyjnych m.st. Warszawy.

Do kluczowych zadań stojących przed Spółką w 2025 roku będą należeć:

- sprawna obsługa eksploatacyjna na I linii metra od stacji Kabaty do stacji Młociny (21 stacji) oraz na II linii metra od stacji Bemowo do stacji Bródno (18 stacji),
- kontynuacja rozbudowy II linii metra, projektowanie budowy linii metra: M3 – etap I Praga; M4 – prace przedprojektowe,
- kontynuacja napraw wyższego rzędu pojazdów metra, w tym poziomu napraw P4.3 pojazdów typu Metropolis,
- kontynuacja przeglądów niższego rzędu P3 pociągów typu Varsovia.

COMPANY'S FINANCE

For another year, the financial indicators reflecting the economic and financial situation of the company were at a good level. Additionally, the company has cash – on hand, and in bank accounts, which allows it to settle its trade payables as well as the interest and principal on its loans.

Development of the Metro Warszawskie company is determined by the interest of passengers traffic and implementation of the capital's investment plans.

In 2025, the company's key tasks will include:

- efficient operation of metro line 1, from Kabaty station to Młociny station (21 stations in total), and metro line 2, from Bemowo station to Bródno station (18 stations in total),
- continued expansion of line 2, designing of metro lines: M3 – stage 1 Praga; M4 – pre-design works,
- continuation of higher-level repairs of metro vehicles, including repair level P4.3 of Metropolis vehicles,
- continuation of lower-level P3 inspections of Varsovia vehicles.

BILANS NA 31.12.2024 R.
BALANCE SHEET AS OF 31.12.2024

	AKTYWA | ASSETS	Stan na/As of 31/12/2024	Stan na/As of 31/12/2023
A.	**AKTYWA TRWAŁE** | FIXED ASSETS	**1 691 898 573,77**	**1 685 022 086,14**
I.	**Wartości niematerialne i prawne** | Intangible assets	**4 168 834,12**	**6 969 735,75**
1.	**Koszty zakończonych prac rozwojowych** | R&D expenses	–	–
2.	**Wartość firmy** | Goodwill	–	–
3.	**Inne wartości niematerialne i prawne** | Other intangible assets	4 168 834,12	6 969 735,75
4.	**Zaliczki na wartości niematerialne i prawne** | Advances for intangible assets	–	–
II.	**Rzeczowe aktywa trwałe** | Tangible fixed assets	**1 635 589 741,65**	**1 639 931 713,39**
1.	**Środki trwałe** | Fixed assets	1 624 013 997,08	1 621 810 488,33
a)	**grunty (w tym prawo wieczystego użytkowania gruntu)** | land (including right of perpetual usufruct)	–	–
b)	**budynki, lokale, prawa do lokali i obiekty inżynierii lądowej i wodnej** | buildings, premises, rights to premises and civil engineering structures	22 086 517,11	26 974 490,50
c)	**urządzenia techniczne i maszyny** | technical equipment and machines	37 388 949,11	23 436 091,81
d)	**środki transportu** | means of transport	1 560 415 136,76	1 566 049 433,75
e)	**inne środki trwałe** | other fixed assets	4 123 394,10	5 350 472,27
2.	**Środki trwałe w budowie** | Fixed assets under construction	11 575 744,57	9 610 525,06
3.	**Zaliczki na środki trwałe w budowie** | Advances for tangible fixed assets under construction	–	8 510 700,00
III.	**Należności długoterminowe** | Non-current receivables	**–**	**–**
1.	**Od jednostek powiązanych** | From related entities	–	–
2.	**Od pozostałych jednostek, w których jednostka posiada zaangażowanie w kapitale** | From other entities where the entity holds interest in equity	–	–
3.	**Od pozostałych jednostek** | From other entities	–	–
IV.	**Inwestycje długoterminowe** | Long-term investments	**–**	**–**
1.	**Nieruchomości** | Real property	–	–
2.	**Wartości niematerialne i prawne** | Intangible assets	–	–
3.	**Długoterminowe aktywa finansowe** | Long-term financial assets	–	–
a)	**w jednostkach powiązanych** | in related entities	–	–
	– udziały lub akcje | stocks or shares	–	–
	– inne papiery wartościowe | other securities	–	–
	– udzielone pożyczki | loans granted	–	–
	– inne długoterminowe aktywa finansowe | other long-term financial assets	–	–
b)	**w pozostałych jednostkach, w których jednostka posiada zaangażowanie w kapitale** | in other entities where the entity holds interest in equity	–	–
	– udziały lub akcje | stocks or shares	–	–
	– inne papiery wartościowe | other securities	–	–
	– udzielone pożyczki | loans granted	–	–
	– inne długoterminowe aktywa finansowe | other long-term financial assets	–	–
c)	**w pozostałych jednostkach** | in related entities	–	–
	– udziały lub akcje | stocks or shares	–	–
	– inne papiery wartościowe | other securities	–	–
	– udzielone pożyczki | loans granted	–	–
	– inne długoterminowe aktywa finansowe | other long-term financial assets	–	–
4.	**Inne inwestycje długoterminowe** | Other long-term investments	–	–
V.	**Długoterminowe rozliczenia międzyokresowe** | Non-current prepayments and accruals	**52 139 998,00**	**38 120 637,00**
1.	**Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego** | Deferred tax assets	52 139 998,00	38 120 637,00
2.	**Inne rozliczenia międzyokresowe** | Other prepayments and accruals	–	–

B.	**AKTYWA OBROTOWE |** CURRENT ASSETS	**553 679 787,94**	**571 828 972,67**
I.	**Zapasy**	Inventory	**45 534 054,83**	**53 320 790,84**
1.	**Materiały**	Materials	45 534 054,83	53 320 790,84
2.	**Półprodukty i produkty w toku**	Semi-finished products and work in progres	–	–
3.	**Produkty gotowe**	Finished products	–	–
4.	**Towary**	Goods	–	–
5.	**Zaliczki na dostawy i usługi**	Advances for deliveries and services	–	–
II.	**Należności krótkoterminowe**	Current receivables	**18 741 451,07**	**89 025 217,11**
1.	**Należności od jednostek powiązanych**	Receivables from other entities	–	–
a)	**z tytułu dostaw i usług, o okresie spłaty:**	trade receivables, maturing:	–	–
	– do 12 miesięcy	within 12 months	–	–
	– powyżej 12 miesięcy	later than 12 months	–	–
b)	**inne**	other	–	–
2.	**Należności od pozostałych jednostek, w których jednostka posiada zaangażowanie w kapitale**	Receivables from other entities where the entity holds interest in equity	–	–
a)	**z tytułu dostaw i usług, o okresie spłaty:**	trade receivables, maturing:	–	–
	– do 12 miesięcy	within 12 months	–	–
	– powyżej 12 miesięcy	later than 12 months	–	–
b)	**inne**	other	–	–
3.	**Należności od pozostałych jednostek**	Receivables from other entities	18 741 451,07	89 025 217,11
a)	**z tytułu dostaw i usług, o okresie spłaty:**	trade receivables, maturing:	2 534 915,11	13 166 145,52
	– do 12 miesięcy	within 12 months	2 534 915,11	13 105 122,27
	– powyżej 12 miesięcy	later than 12 months	–	61 023,25
b)	**z tytułu podatków, dotacji, ceł, ubezpieczeń społecznych i zdrowotnych oraz innych tytułów publicznoprawnych**	receivables from taxes, subsidies, customs, social security, health insurance, and other public law benefits	14 196 096,42	68 212 126,18
c)	**inne**	other	2 010 439,54	7 646 945,41
d)	**dochodzone na drodze sądowej**	receivables claimed at court	–	–

III.	**Inwestycje krótkoterminowe**	Short-term investments	**480 366 917,95**	**423 933 875,84**
1.	**Krótkoterminowe aktywa finansowe**	**Current financial assets**	480 366 917,95	423 933 875,84
a)	**w jednostkach powiązanych**	in related entities	–	–
	– udziały lub akcje	stocks or shares	–	–
	– inne papiery wartościowe	other securities	–	–
	– udzielone pożyczki	loans granted	–	–
	– inne krótkoterminowe aktywa finansowe	other short-term financial assets	–	–
b)	**w pozostałych jednostkach**	in other entities	–	–
	– udziały lub akcje	stocks or shares	–	–
	– inne papiery wartościowe	other securities	–	–
	– udzielone pożyczki	loans granted	–	–
	– inne krótkoterminowe aktywa finansowe	other short-term financial assets	–	–
c)	**środki pieniężne i inne aktywa pieniężne**	Cash and its equivalents	480 366 917,95	423 933 875,84
	– środki pieniężne w kasie i na rachunkach	cash in hand and at bank	466 144 116,63	409 689 409,98
	– inne środki pieniężne	other cash	14 222 801,32	14 244 465,86
	– inne aktywa pieniężne	other monetary assets	–	–
2.	**Inne inwestycje krótkoterminowe**	Other short-term investments	–	–
IV.	**Krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe**	Current prepayments and accruals	9 037 364,09	5 549 088,88
C.	**Należne wpłaty na kapitał (fundusz) podstawowy**	Called up share capital not paid	–	–
D.	**Udziały (akcje) własne**	Own shares (stocks)	–	–
	**AKTYWA RAZEM	TOTAL ASSETS**		2 245 578 361,71	2 256 851 058,81

	PASYWA | LIABILITIES	Stan na/As of 31/12/2024	Stan na/As of 31/12/2023
A.	**KAPITAŁ (FUNDUSZ) WŁASNY** | EQUITY	**683 145 199,80**	**660 692 358,28**
I.	**Kapitał (fundusz) podstawowy** | Share capital (funds)	**345 417 500,00**	**328 917 500,00**
II.	**Kapitał (fundusz) zapasowy, w tym:** | Supplementary capital (funds), including:	**331 319 600,99**	**330 849 600,99**
	– nadwyżka wartości sprzedaży (wartości emisyjnej) nad wartością nominalną udziałów (akcji) | share premium	**–**	**–**
III.	**Kapitał (fundusz) z aktualizacji wyceny, w tym:** | Revaluation reserve, including:	**–**	**–**
	– z tytułu aktualizacji wartości godziwej | fair value adjustment	**–**	**–**
IV.	**Pozostałe kapitały (fundusze) rezerwowe, w tym:** | Other reserve capital, including:	**–**	**–**
	– tworzone zgodnie z umową (statutem) spółki | formed under the charter/articles of association	**–**	**–**
	– na udziały (akcje) własne | for own shares (stocks)	**–**	**–**
V.	**Zysk (strata) z lat ubiegłych** | Previous years profit (loss)	**–**	**–**
VI.	**Zysk (strata) netto** | Net profit (loss)	**6 408 098,81**	**925 257,29**
VII.	**Odpisy z zysku netto w ciągu roku obrotowego (wielkość ujemna)** | Write-off on net profit during the financial year (negative value)	**–**	**–**
B.	**ZOBOWIĄZANIA I REZERWY NA ZOBOWIĄZANIA** | LIABILITIES AND PROVISIONS FOR LIABILITIES	**1 562 433 161,91**	**1 596 158 700,53**
I.	**Rezerwy na zobowiązania** | Provisions for liabilities	**229 708 391,93**	**199 357 328,76**
1.	**Rezerwa z tytułu odroczonego podatku dochodowego** | Provision for deferred income tax	33 339 148,00	31 293 181,00
2.	**Rezerwa na świadczenia emerytalne i podobne** | Provision for pensions and similar benefits	132 197 282,46	125 716 543,40
	– długoterminowa | long-term	110 193 330,39	105 243 172,14
	– krótkoterminowa | short-term	22 003 952,07	20 473 371,26
3.	**Pozostałe rezerwy** | Other provisions	64 171 961,47	42 347 604,36
	– długoterminowe | long-term	61 779 583,47	1 048 659,85
	– krótkoterminowe | short-term	2 392 378,00	41 298 944,51
II.	**Zobowiązania długoterminowe** | Non-current liabilities	**593 621 578,85**	**681 063 576,86**
1.	**Wobec jednostek powiązanych** | Towards related entities	–	–
2.	**Wobec pozostałych jednostek, w których jednostka posiada zaangażowanie w kapitale** | Towards other entities where the entity holds interest in equity	–	–
3.	**Wobec pozostałych jednostek** | Towards other entities	593 621 578,85	681 063 576,86
a)	**kredyty i pożyczki** | credits and loans	593 621 578,85	681 063 576,86
b)	**z tytułu emisji dłużnych papierów wartościowych** | arising from issuance of debt securities	–	–
c)	**inne zobowiązania finansowe** | other financial liabilities	–	–
d)	**zobowiązania wekslowe** | bill-of-exchange liabilities	–	–
e)	**inne** | other	–	–
III.	**Zobowiązania krótkoterminowe** | Current liabilities	**300 347 944,49**	**325 951 347,57**
1.	**Zobowiązania wobec jednostek powiązanych** | Liabilities towards related entities	–	–
a)	**z tytułu dostaw i usług, o okresie wymagalności:** | trade liabilities, maturing:	–	–
	– do 12 miesięcy | within 12 months	–	–
	– powyżej 12 miesięcy | later than 12 months	–	–
b)	**inne** | other	–	–
2.	**Zobowiązania wobec pozostałych jednostek, w których jednostka posiada zaangażowanie w kapitale** | Liabilities towards other entities where the entity holds interest in equity	–	–
a)	**z tytułu dostaw i usług, o okresie wymagalności:** | trade liabilities, maturing:	–	–
	– do 12 miesięcy | within 12 months	–	–
	– powyżej 12 miesięcy | later than 12 months	–	–
b)	**inne** | other	–	–
3.	**Zobowiązania wobec pozostałych jednostek** | Liabilities towards other entities	289 307 138,87	318 658 804,37
a)	**kredyty i pożyczki** | credits and loans	131 222 632,73	100 561 374,04

b)	**z tytułu emisji dłużnych papierów wartościowych** | arising from issuance of debt securities	–	–
c)	**inne zobowiązania finansowe** | other financial liabilities	–	–
d)	**z tytułu dostaw i usług, o okresie wymagalności:** | trade liabilities, maturing:	116 558 809,80	68 410 232,66
	– do 12 miesięcy | within 12 months	107 374 616,45	59 559 820,74
	– powyżej 12 miesięcy | later than 12 months	9 184 193,35	8 850 411,92
e)	**zaliczki otrzymane na dostawy i usługi** | received advances for deliveries and services	–	–
f)	**zobowiązania wekslowe** | bill-of-exchange liabilities	–	–
g)	**z tytułu podatków, ceł, ubezpieczeń społecznych i zdrowotnych oraz innych tytułów publicznoprawnych** | tax, customs, social insurance and social security and other liabilities	12 617 942,06	10 819 395,92
h)	**z tytułu wynagrodzeń** | payroll liabilities	12 360 433,06	9 713 085,90
i)	**inne** | other	16 547 321,22	129 154 715,85
4.	**Fundusze specjalne** | pecial funds	11 040 805,62	7 292 543,20
IV.	**Rozliczenia międzyokresowe** | Prepayments and accruals	**438 755 246,64**	**389 786 447,34**
1.	**Ujemna wartość firmy** | Negative goodwill	–	–
2.	**Inne rozliczenia międzyokresowe** | Other prepayments and accruals	438 755 246,64	389 786 447,34
	– długoterminowe | long-term	395 905 145,42	362 546 598,41
	– krótkoterminowe | short-term	42 850 101,22	27 239 848,93
	PASYWA RAZEM | TOTAL LIABILITIES	**2 245 578 361,71**	**2 256 851 058,81**

RACHUNEK ZYSKÓW I STRAT
PROFIT AND LOSS ACCOUNT

wariant porównawczy na dzień 31 grudnia 2024 r.
comparative variant as of December 31, 2024

		Plan na 2024 r. Plan for 2024	**Sumy za okres grudzień 2024 r.** Amounts for December 2024.	**Sumy za okres od stycznia do grudnia 2024 r.** Amounts for January – December 2024.
A.	**PRZYCHODY NETTO ZE SPRZEDAŻY I ZRÓWNANE Z NIMI, W TYM: |** NET REVENUE FROM SALES AND EQUIVALENT, INCLUDING:	**907 398 522**	**10 905 963,72**	**862 676 240,78**
I.	**Przychody netto ze sprzedaży usług przewozowych** | Net revenue from sales of transport services	826 241 000	4 097 775,53	784 406 921,84
II.	**Zmiana stanu produktów (zwiększenie – wartość dodatnia, zmniejszenie – wartosc ujemna)** | Change in products (increase – positive value, decrease – negative value)	–	–	–
III.	**Koszt wytworzenia produktów na własne potrzeby jednostki** | Cost of manufacturing products for the entity's own needs	–	–	–
IV.	**Przychody netto ze sprzedaży usług (wynajem pomieszczeń, reklama i inne)** | Net revenue from sales of services (rental of premises, advertisements, and other)	54 275 320	4 703 181,62	57 011 439,22
IVa	**Przychody netto ze sprzedaży towarów i materiałów** | Net revenue from sales of goods and materials	–	–	–
IVb.	**Przychody ze sprzedaży inwestorstwa zastępczego** | Revenue from project management sale	26 882 202	2 105 006,57	21 257 879,72
B.	**KOSZTY DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ** | OPERATING EXPENSES	**890 637 435**	**124 708 569,91**	**823 603 423,38**
I.	**Amortyzacja** | Amortisation and depreciation	111 260 846	8 955 792,10	107 849 996,42

II.	**Zużycie materiałów i energii** | Consumption of materials and energy	185 585 260	20 852 349,98	159 804 056,25
III.	**Usługi obce** | External services	132 654 366	21 129 217,14	119 568 376,04
IV.	**Podatki i opłaty** | taxes and charges	10 315 585	696 986,26	8 158 874,46
V.	**Wynagrodzenia** | Remuneration	351 282 799	56 633 697,35	333 488 593,29
VI.	**Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia** | Social security and other benefits	85 853 366	15 547 522,15	82 413 749,33
	- emerytalne | – pension insurance	58 419 738	5 141 693,73	30 999 790,22
VII.	**Pozostałe koszty rodzajowe** | Other costs by type	13 655 213	893 004,93	12 319 777,59
VIII.	**Wartość sprzedanych towarów i materiałów** | Value of goods and materials sold	30 000	–	–
C.	**ZYSK (STRATA) ZE SPRZEDAŻY (A-B)** | PROFIT (LOSS) ON SALES (A- B)	**16 761 087**	**113 802 606,19**	**39 072 817,40**
D.	**POZOSTAŁE PRZYCHODY OPERACYJNE** | OTHER OPERATING REVE- NUE	**25 924 704**	**2 088 810,54**	**36 106 090,06**
I.	**Zysk z tytułu rozchodu niefinansowych aktywów trwałych** | Profit on disposal of non-financial fixed assets	–	–	267 028,57
II.	**Dotacje** | Subsidies	20 824 704	1 696 961,97	20 597 187,13
III.	**Aktualizacja wartości aktywów niefinansowych** | Revaluation of non-financial assets	–	248 834,62	7 860 109,16
IV.	**Inne przychody operacyjne, w tym:** | Other operating reve- nue, including:	5 100 000	143 013,95	7 381 765,20
	– kary | penalties	–	74 546,02	4 705 366,69
	– odszkodowania | damages	–	28 629,54	1 789 299,82
	– wynagrodzenie płatnika | payer's remuneration	–	13 984,31	152 955,68
	– pozostałe przychody operacyjne | other operating revenue	5 100 000	25 854,08	734 143,01

E.	**POZOSTAŁE KOSZTY OPERACYJNE** | OTHER OPERATING EXPENSES	**2 350 000**	**15 675 868,11**	**23 542 119,58**
I.	**Strata z tytułu rozchodu niefinansowych aktywów trwałych** | Loss on disposal of non-financial fixed assets	–	–	–
II.	**Aktualizacja wartości aktywów niefinansowych** | Revaluation of non-financial assets	–	9 176 148,64	9 514 022,67
III.	**Inne koszty operacyjne** | Other operating expenses	2 350 000	6 499 719,47	14 028 096,91
F.	**ZYSK (STRATA) Z DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ (C+D-E)** | PROFIT (LOSS) ON OPERATING ACTIVITY (C+D-E)	**40 335 791**	**127 389 663,76**	**51 636 787,88**
G.	**PRZYCHODY FINANSOWE** | FINANCIAL REVENUE	**10 200 000**	**1 808 884,11**	**15 488 667,18**
I.	**Dywidendy i udziały w zyskach** | Dividends and profit sharing	–	–	–
II.	**Odsetki** | Interest	10 200 000	1 808 884,11	15 488 667,18
V.	**Inne** | Other	–	–	–
H.	**KOSZTY FINANSOWE** | FINANCIAL EXPENSES	**46 346 419**	**9 673 758,73**	**57 140 371,25**
I.	**Odsetki** | Interest	46 346 419	9 663 207,44	56 927 500,52
II.	**Odpisy aktualizujące wartość** | Write-offs	–	–	–
IV.	**Inne** | Other	–	10 551,29	212 870,73
I.	**ZYSK (STRATA) BRUTTO (F+G-H)** | GROSS PROFIT (LOSS) (F+G-H)	**4 189 372**	**135 254 538,38**	**9 985 083,81**
J.	**PODATEK DOCHODOWY** | INCOME TAX	**3 573 073**	**23 788 514,00**	**3 576 985,00**
K.	**POZOSTAŁE OBOWIĄZKOWE ZMNIEJSZENIA ZYSKU (ZWIĘKSZENIA STRATY)** | OTHER OBLIGATORY REDUCTION IN PROFIT (LOSS INCREASE)	**–**	**–**	**–**
L.	**ZYSK (STRATA) NETTO (I-J-K)** | NET PROFIT (LOSS) (I-J-K)	**616 299**	**111 466 024,38**	**6 408 098,81**

UTRZYMANIE I EKSPLOATACJA URZĄDZEŃ ORAZ OBIEKTÓW METRA
MAINTENANCE AND OPERATION OF METRO EQUIPMENT AND FACILITIES

INFRASTRUKTURA METRA | METRO INFRASTRUCTURE

W skład aktualnej infrastruktury technicznej metra wchodzi:
Currently, the metro's technical infrastructure includes:

	LINIA METRA M1: M1 LINE:	LINIA METRA M2 (ODCINEK CENTRALNY, 3+3 I 2+3): M2 LINE (CENTRAL SECTION, 3+3 AND 2+3):
długość linii line length	22,7 KM	18,8 KM
liczba stacji stations	21	18
długość torów track length	49,0 KM	47,7 KM
liczba rozjazdów sets of points	39	71
liczba smarownic torowych track lubricators	24	27
liczba smarownic prowadnicowych lubricators on guidebars	1	–
perony pasażerskie o długości passenger platform length	**minimalna 119,2 M – stacja Dworzec Gdański peron wschodni; maksymalna 142,5 M – stacja Wilanowska** minimum length 119.2 M – Dworzec Gdański station, eastern platform; maximum length 142.5 M – Wilanowska station	120,0 M
liczba skrzyżowań torów track junctions	5	9

	GRUPA ZDAWCZO-ODBIORCZA Z TOREM ŁĄCZNICOWYM: HANDOVER GROUP WITH A SIDING TRACK:	STACJA TECHNICZNO – POSTOJOWA TECHNICAL AND HOLDING STATION:
długość torów track length	9,1 KM	27,9 KM
liczba rozjazdów sets of points	7	116
liczba smarownic torowych track lubricators	–	6
liczba smarownic prowadnicowych lubricators on guidebars	–	2
liczba skrzyżowań torów track junctions	1	–

UTRZYMANIE INFRASTRUKTURY METRA

Prace związane z utrzymaniem i modernizacją infrastruktury w tunelu metra odbywają się niemal wyłącznie w czasie przerwy nocnej w ruchu pojazdów, bez zakłócania usług przewozowych. 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 i konserwacja rozjazdów oraz trzeciej szyny;
- inspekcje elementów mocujących szyny oraz kontrola skrajni;
- kontrola stanu technicznego i uzupełnianie smaru w smarownicach;
- sprzątanie podtorza;
- 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.

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 pojazdów, systemu automatycznego ograniczenia prędkości oraz systemów zdalnego sterowania urządzeniami energetycznymi i sanitarno-technicznymi.

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;
- inspekcje torów, rozjazdów i trzeciej szyny na powierzchni;
- sprzątanie stacji i wagonów.

METRO INFRASTRUCTURE MAINTENANCE

To avoid disruptions of transport services, infrastructure maintenance and modernization works in the metro tunnel are carried out almost exclusively during the night break in the work of trains. Every-night infrastructure maintenance includes:

- repairs of the faults in the metro traffic maintenance system;
- repairs of the automatic speed limit system and inspections of the power supply system;
- track inspections, including adjustment and maintenance of sets of points and third rail;
- inspections of rail fasteners and clearance gauge;
- lubricators: technical condition inspections and replenishment of lubricant
- subgrade cleaning;
- station and tunnel construction inspections;
- geodesic measurements of track foundation deformation and inspections of track geometry
- firefighting equipment checks;
- signaling devices checks;
- semaphores and light indicators checks;
- lens cleaning;
- switch locks and point locks checks;
- inspections of points drives and fixtures;
- transmitter checks;
- maintenance and inspections of electrical substations;
- checks and charging of emergency power supply batteries;
- lighting inspections, maintenance, repair and replacement;
- maintenance, cleaning, and day-to-day repairs in passenger zone.

The condition of remote-control systems is also automatically monitored. Scheduled maintenance and repairs of failures to the vehicle traffic maintenance system, the automatic speed limit system, and the remote control systems for power and sanitary-technical equipment are also carried out during the night breaks.

The following works are conducted during the day:

- cleaning of ventilation shafts and filters;
- inspections of intermediate pumping stations and water drainage;
- inspections of traction substations and power substations;
- inspections and replacement of light sources;
- inspections and maintenance of elevators and escalators;
- inspections of tracks, sets of points, and third rail above ground;
- cleaning of stations and coaches.

Optymalizując koszty ponoszone 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, co pozwala wynegocjować znacznie korzystniejsze warunki cenowe w porównaniu z kontraktami rocznymi czy o mniejszym zakresie przedmiotowym;
- przy zakupie i projektowaniu nowych urządzeń i systemów brane są pod uwagę przyszłe koszty związane z utrzymaniem, pracochłonność obsługi, wymagania środowiskowe i inne elementy składające się na tzw. koszt życia systemu;
- wszystkie urządzenia zasilania elektrotrakcyjnego muszą być przystosowane do rekuperacji energii.

MODERNIZACJE I ULEPSZENIA

W 2024 roku w zakresie istotnych działań dotyczących utrzymania infrastruktury, Spółka zrealizowała:

- naprawy schodów ruchomych na stacjach M1 i M2, w tym: wymiana zużytych poręczy, wymiana łańcuchów stopniowych oraz stopni w schodach ruchomych zainstalowanych na stacjach Słodowiec i Młociny, wymiana łańcucha stopniowego na stacjach Centrum Nauki Kopernik i Centrum;
- modernizację systemu monitoringu CCTV na terenie Stacji Techniczno-Postojowej Kabaty w celu poprawy bezpieczeństwa i ochrony obiektów;
- remont węzła cieplnego wraz z dokumentacją projektową w obiekcie nr 3BC na terenie Stacji Techniczno-Postojowej Kabaty;
- remont węzłów i pomieszczeń sanitarnych w obiekcie nr 1 na Stacji Techniczno-Postojowej Kabaty;
- montaż systemów asekuracji prac wykonywanych na wysokości na dachach obiektów Stacji Techniczno-Postojowej Kabaty (ob. nr. 2, 3A, 3B, 3C, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 13A, 20);
- modernizację systemu CCTV na stacjach I linii metra Politechnika – Ratusz Arsenał;
- wymianę ok. 5000 mb szyn kolejowych w torach tunelu I linii metra;
- reprofilację szyn w torach i rozjazdach w tunelu M1 i M2;
- remont oświetlenia podstawowego i awaryjnego w nawie nr 5 w Obiekcie nr 1 na Stacji Techniczno-Postojowej Kabaty;

To optimize the costs of metro infrastructure maintenance, the following policies have been adopted:

- equipment and materials are purchased and services contracted in tenders, which makes it possible to obtain attractive prices;
- terms of reference specify all the requirements, conditions, and standards, which guarantees a high level of service and deliveries;
- servicing and maintenance of particular types of equipment are usually ordered under contracts covering all the devices of a given type on the whole line, which makes it possible to obtain much more attractive prices compared to annual contracts or contracts with a smaller scope;
- when new devices and systems are to be purchased or designed, the future maintenance costs, operational work-intensity, environmental requirements, and other elements comprising the so-called system life cost are taken into consideration;
- all electric traction power supply equipment must be capable of energy recuperation.

MODERNIZATION AND IMPROVEMENTS

In 2024, the company implemented the following infrastructure maintenance measures:

- escalator repairs at M1 and M2 stations, including: replacement of worn handrails, replacement of step chains and escalator steps at Słodowiec and Młociny stations, replacement of step chain at Centrum Nauki Kopernik and Centrum stations;
- modernization of CCTV system at Kabaty Technical and Holding Station to improve facility security and safety;
- renovation of heating substation including design documentation in facility no. 3BC at Kabaty Technical and Holding Station;
- renovation of sanitary units and rooms in facility no. 1 at Kabaty Technical and Holding Station;
- installation of systems to secure those working at heights, on the roofs of buildings at Kabaty Technical and Holding Station (buildings no. 2, 3A, 3B, 3C, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 13A, 20);
- modernization of CCTV system on M1 Line stations Politechnika – Ratusz Arsenał;
- replacement of approximately 5000 meters of rail tracks in M1 Line tunnel;
- reprofiling of rails in tracks and sets of points in M1 and M2 tunnels;
- renovation of primary and emergency lighting in aisle no. 5, Building no. 1 at Kabaty Technical and Holding Station;
- renovation of intermediate pumping station no. 680 at M1 Natolin station and intermediate pumping station no. 680 at M1 Imielin station;
- renovation of intermediate pumping station P3 on route B3 on M1 Line;

- remont przepompowni nr 680 na stacji Natolin oraz przepompowni nr 680 na stacji Imielin I linii metra;
- remont przepompowni P3 na szlaku B3 na I linii metra;
- remont central gaszenia gazem na stacji Plac Wilsona;
- wymianę wyeksploatowanego oznakowania dotykowego na stacjach Pole Mokotowskie, Politechnika, Plac Wilsona, Służew, Ratusz Arsenał;
- modernizację podstacji trakcyjno-energetycznej w zakresie urządzeń prądu stałego (RPS, SKP, RST, SOU, SZW) na stacji Racławicka.

WAŻNIEJSZE OSIĄGNIĘCIA W DZIEDZINIE BADAŃ I ROZWOJU TECHNICZNEGO

1. Podpisanie w dniu 1 lutego 2024 roku ramowego listu intencyjnego pomiędzy m.st. Warszawą a Ambasadą Królestwa Danii przy udziale m.in. Metra Warszawskiego Sp. z o.o. w celu wykorzystania potencjału infrastruktury metra do pozyskania energii cieplnej i zasilenia zewnętrznych odbiorców, a w efekcie obniżenia emisji dwutlenku węgla do atmosfery.

2. Podpisanie umowy na wykonanie prac projektowych dla III linii metra w Warszawie – Etap I – Praga wraz ze Stacją Techniczno-Postojową.

3. Opracowanie przez Veolia Energia Warszawa SA przy czynnym udziale Metra Warszawskiego Sp. z o.o. Studium Wykonalności instalacji odzysku ciepła z infrastruktury metra w wybranych lokalizacjach na II linii metra (stacja Bemowo i stacja Trocka).

4. Podpisanie umowy na wykonanie prac przedprojektowych dla IV linii metra wraz ze Stacją Techniczno-Postojową w Warszawie.

- renovation of gas extinguishing units at Plac Wilsona station;
- replacement of worn tactile signage at Pole Mokotowskie, Politechnika, Plac Wilsona, Służew, and Ratusz Arsenał stations;
- modernization of traction-power substation: DC equipment (RPS, SKP, RST, SOU, SZW) at Racławicka station.

MAJOR ACCOMPLISHMENTS IN TECHNOLOGICAL RESEARCH AND DEVELOPMENT

1. Signing, on February 1, 2024, of a framework letter of intent – by the capital city of Warsaw and the Embassy of Denmark, with the involvement of, among others, Metro Warszawskie Sp. z o.o., to use the potential of the metro infrastructure to obtain heat energy and supply heat to external consumers, thus lowering CO_2 emissions.

2. Signing of a contract for design works for the 3rd line of the Warsaw metro – Stage 1 – Praga – including a Technical and Holding Station.

3. Preparation, by Veolia Energia Warszawa S.A., with active involvement of Metro Warszawskie Sp. z o.o., of a Feasibility Study for an installation for the recovery of heat from the metro infrastructure in selected locations of M2 line (Bemowo and Trocka stations).

4. Signing of the contract for pre-design works for the 4th metro line including a Technical and Holding Station in Warsaw.

IV

UTRZYMANIE I EKSPLOATACJA TABORU

TABOR METRA WARSZAWSKIEGO – POJAZDY METRA I TABOR POMOCNICZY

Metro Warszawskie Sp. z o.o. eksploatuje obecnie pięć typów taboru. Najstarszymi pojazdami metra są pojazdy serii 81. Pierwsze wagony z tej serii zostały wprowadzone do eksploatacji w latach 1994–1997. W 2007 roku wprowadzono do eksploatacji partię trzydziestu pośrednich wagonów serii 81, zakupioną w celu zmiany zestawień pociągów z 4 do 6 wagonów. W latach 2000–2005 zakupiono i wprowadzono do eksploatacji pojazdy typu Metropolis 98B. Wydajny napęd oparty na przekształtniku IGBT, aluminiowe nadwozie oraz nowoczesna konstrukcja zaowocowały bardzo nowoczesnym taborem charakteryzującym się niskim na ówczesne czasy zapotrzebowaniem na obsługę serwisową. Obecnie eksploatowanych jest osiemnaście takich sześciowagonowych pojazdów.

W celu uzupełnienia taboru związanego z wymaganym wzrostem zdolności przewozowych w latach 2008–2009 zakupiono i wprowadzono do eksploatacji partię siedmiu pojazdów unowocześnionej serii 81. Wagony zyskały nowy wygląd zewnętrzny, klimatyzację kabiny maszynisty, nowy wystrój wnętrza, wymuszoną wentylację przedziału pasażerskiego oraz wyświetlacze informacji pasażerskiej. W latach 2012–2015 została zakupiona partia trzydziestu pięciu pojazdów typu Inspiro do obsługi I i II linii metra. Głównymi cechami wyróżniającymi pojazdy Inspiro są: niskie zużycie energii elektrycznej, długie okresy międzyprzeglądowe oraz jednoprzestrzenność wnętrza.

Najnowszym typem taboru Metra Warszawskiego Sp. z o.o. są pojazdy Skoda Varsovia. Pierwszy z nich został wprowadzony do eksploatacji w październiku 2022 roku zgodnie z zawartą w 2020 roku umową na zakup 37 pojazdów typu Varsovia do obsługi I i II linii metra. Do końca 2023 roku przekazano do eksploatacji 34 pojazdy Skoda Varsovia, a w pierwszym kwartale 2024 roku przekazano do eksploatacji pozostałe 3 z 37 zakupionych pojazdów Skoda Varsovia. Głównymi zaletami pojazdów Varsovia są: niskie zużycie energii elektrycznej, nowoczesny design, jednoprzestrzenność wnętrza, długie okresy międzyprzeglądowe i międzynaprawcze oraz niski poziom hałasu we wnętrzu pojazdu.

ROLLING STOCK MAINTENANCE AND OPERATION

WARSAW METRO ROLLING STOCK – METRO VEHICLES AND AUXILIARY ROLLING STOCK

Metro Warszawskie Sp. z o.o. currently operates five types of rolling stock. The oldest metro vehicles are those of the “81” series. The first coaches of the series were put into operation in 1994–1997. In 2007, a batch of thirty middle coaches of the 81 series was put into operation, purchased to change the train setup from 4 to 6 coaches. In 2000-2005, Metropolis 98B vehicles were purchased and put into operation. The powerful, IGBT-based drive, the aluminum body, and the modern design resulted in very modern rolling stock characterized by a low demand for servicing at the time. Currently, eighteen such six-coach vehicles are in operation.

In 2008-2009, triggered by the need for an increase in transport capacity, a batch of seven, more modern 81 series vehicles were purchased and put into operation. The coaches were given a new exterior, air-conditioning in the driver’s cabin, new interior design, a forced ventilation system in the passenger compartment, and passenger information displays.
In 2012-2015, a batch of thirty-five Inspiro vehicles was purchased for the M1 and M2 lines. Inspiro vehicles are characterized by low electricity consumption, long inspection intervals, and open interior.

Metro Warszawskie Sp. z o.o.’s newest type of rolling stock are the Skoda Varsovia vehicles. The first was put into operation in October 2022, under the 2020 contract for the purchase of 37 Varsovia vehicles to operate the M1 and M2 lines. By the end of 2023, 34 Skoda Varsovia vehicles were put into operation, and in the first quarter of 2024, the remaining 3 of the 37 purchased vehicles were put into operation. The main advantages of Varsovia vehicles include low electricity consumption, modern design, open interior, long inspection intervals and long repair intervals, and low level of noise inside the vehicle.

Podstawowa charakterystyka poszczególnych typów taboru
Basic characteristics of the different rolling stock types

	Seria 81 Series “81”	Metropolis 98B	Seria 81 (nowy typ) Series “81” (new type)
Liczba i rodzaj wagonów w pojeździe Number and type of coaches per vehicle	6 wagonów napędowych 6 drive coaches	4 wagony napędowe (pośrednie) 2 wagony doczepne (czołowe) 4 drive coaches (middle) 2 attached coaches (lead)	6 wagonów napędowych 6 drive coaches
Liczba miejsc siedzących w pojeździe Seats per train	256	264	256
Liczba miejsc stojących w pojeździe Standing passengers per train	1020	1206	1020
Prędkość maksymalna Maximum speed	90 km/h	90 km/h	90 km/h
Silniki napędowe Drive motors	Silniki szeregowe Series motors	Silniki asynchroniczne Asynchronous motors	Silniki szeregowe Series motors
Moc Power	24 x 110/112/114 kW	16 x 180 kW	24 x 114 kW
Rozruch Start-up	Oporowy Resistor	Falownik Inverter	Oporowy Resistor
Przyspieszenie Acceleration	1,2 m/s^2	1,2 m/s^2	1,2 m/s^2
Konstrukcja pudła wagonu Carriage body	Stalowa Steel	Aluminiowa Aluminum	Stalowa Steel
Masa wagonu czołowego Lead coach mass	34 Mg	28 Mg	35,5 Mg
Masa wagonu pośredniego Middle coach mass	33 Mg	31 Mg	34,5 Mg
Masa wagonu pośredniego tocznego Middle rolling coach mass	–	–	–
Masa pojazdu Vehicle mass	200 Mg	180 Mg	209 Mg
Wentylacja przedziału pasażerskiego Passenger compartment ventilation	Swobodny nawiew Free airflow	Wymuszona Forced	Wymuszona Forced
Zawieszenie II stopnia 2nd degree suspension	Sprężyny śrubowe Coil springs	Pneumatyczne (poduszka powietrzna) Pneumatic (air cushion)	Sprężyny śrubowe Coil springs
Zawieszenie I stopnia 1st degree suspension	Sprężyny śrubowe Coil springs	Sprężyny metalowo-gumowe Metal-rubber springs	Sprężyny śrubowe Coil springs
Sprężarka Compressor	Tłokowa Piston	Śrubowa Rotary-screw	Tłokowa Piston

	Inspiro	Varsovia
Liczba i rodzaj wagonów w pojeździe Number and type of coaches per vehicle	4 wagony napędowe (2 czołowe i 2 pośrednie) 2 wagony doczepne (pośrednie) 4 drive coaches (2 lead and 2 middle) 2 attached coaches (middle)	4 wagony napędowe (2 czołowe i 2 pośrednie) 2 wagony doczepne (pośrednie) 4 drive coaches (2 lead and 2 middle) 2 attached coaches (middle)
Liczba miejsc siedzących w pojeździe Seats per train	232	230
Liczba miejsc stojących w pojeździe Standing passengers per train	1268	1270
Prędkość maksymalna Maximum speed	90 km/h	90 km/h
Silniki napędowe Drive motors	Silniki asynchroniczne Asynchronous motors	Silniki asynchroniczne Asynchronous motors
Moc Power	16 x 140 kW	16 x 150 kW
Rozruch Start-up	Falownik Inverter	Falownik Inverter
Przyspieszenie Acceleration	1,2 m/s^2	1,2 m/s^2
Konstrukcja pudła wagonu Carriage body	Aluminiowa Aluminum	Aluminiowa Aluminum
Masa wagonu czołowego Lead coach mass	29,2 Mg	29,5 Mg
Masa wagonu pośredniego Middle coach mass	27,1 Mg	27,5 Mg
Masa wagonu pośredniego tocznego Middle rolling coach mass	22,8 Mg	23,2 Mg
Masa pojazdu Vehicle mass	158,2 Mg	160,4 Mg
Wentylacja przedziału pasażerskiego Passenger compartment ventilation	Wymuszona Forced	Wymuszona Forced
Zawieszenie II stopnia 2nd degree suspension	Pneumatyczne (poduszka powietrzna) Pneumatic (air cushion)	Pneumatyczne (poduszka powietrzna) Pneumatic (air cushion)
Zawieszenie I stopnia 1st degree suspension	Sprężyny metalowo-gumowe Metal-rubber springs	Sprężyny metalowo-gumowe Metal-rubber springs
Sprężarka Compressor	Śrubowa Rotary-screw	Tłokowa Piston

Struktura pojazdów metra przedstawiała się następująco – stan na 31 grudnia 2024 roku

As of December 31, 2024, the structure of the metro vehicles was as follows

Tabor serii 81

Series “81” rolling stock

Rok produkcji Production year	Liczba wagonów Coaches
1989	7
1994	11
1997	0
2007	12
2008	12
2009	30

Razem: 72 wagony, skonfigurowane w 12 pojazdów sześciowagonowych
Total: 72 coaches, configured into 12 six-coach vehicles

Tabor typu Metropolis

Metropolis rolling stock

Rok produkcji Production year	Liczba wagonów Coaches
2000	24
2001	24
2002	30
2004	18
2005	12

Razem: 108 wagonów, skonfigurowanych w 18 pojazdów sześciowagonowych
Total: 108 coaches, configured into 18 six-coach vehicles

Tabor typu Inspiro

Inspiro rolling stock

Rok produkcji Production year	Liczba wagonów Coaches
2012	6
2013	36
2014	168

Razem 210 wagonów, skonfigurowanych w 35 pojazdów sześciowagonowych
Total: 210 coaches, configured into 35 six-coach vehicles

Tabor typu Varsovia

Varsovia rolling stock

Rok produkcji Production year	Liczba wagonów Coaches
2022	36
2023	168
2024	18

Razem 222 wagony, skonfigurowane w 37 pojazdów sześciowagonowych
Total: 222 coaches, configured into 37 six-coach vehicles

Na dzień 31 grudnia 2024 roku Metro Warszawskie Sp. z o.o. posiadało w sumie 612 wagonów zestawionych w 102 pojazdy sześciowagonowe.

As of December 31, 2024, Metro Warszawskie Sp. z o.o. owned a total of 612 coaches configured into 102 six-coach vehicles.

Struktura taboru pomocniczego przedstawiała się następująco – stan na 31 grudnia 2024 roku

As of December 31, 2024, the structure of auxiliary rolling stock was as follows

Lokomotywa manewrowa 418 D, rok prod. 1991 Shunter locomotive 418 D, production year: 1991	1 szt./ item
Lokomotywa manewrowa 418 Da, rok prod. 1999 Shunter locomotive 418 Da, production year: 1999	1 szt./ item
Lokomotywa manewrowa CZ LOKO 797.8, rok prod. 2007 Shunter locomotive CZ LOKO 797.8, production year: 2007	1 szt./ item
Lokomotywa manewrowa LM 400, rok prod. 2012 Shunter locomotive LM 400, production year: 2012	1 szt./ item
Lokomotywa manewrowa CZ LOKO 794, rok prod. 2019 Shunter locomotive CZ LOKO 794, production year: 2019	1 szt./ item
Wózek motorowy typu DS-10-03, rok prod. 1989 Draisine DS-10-03, production year: 1989	1 szt./ item
Wózek motorowy typu DS-Ż-03, rok prod. 1991 Draisine DS-Ż-03, production year: 1991	1 szt./ item
Wózek motorowy typu DS-10-03, rok prod. 1994 Draisine DS-10-03, production year: 1994	1 szt./ item
Wózek motorowy typu DS-Ż-03, rok prod. 1994 Draisine DS-Ż-03, production year: 1994	2 szt./ item
Drezyna hydrauliczna DH-350.11, rok prod. 2014 Hydraulic draisine DH-350.11, production year: 2014	3 szt./ item
Drezyna hydrauliczna DEG 400, rok prod. 2018 Hydraulic draisine DEG 400, production year: 2018	1 szt./ item
Drezyna hydrauliczna DEG 400, rok prod. 2019 Hydraulic draisine DEG 400, production year: 2019	1 szt./ item
Drezyna hydrauliczna DEG 400, rok prod. 2020 Hydraulic draisine DEG 400, production year: 2020	1 szt./ item
Wagon typu 208Kg/M, rok prod. 1987 208Kg/M coach, production year: 1987	2 szt./ item
Przyczepa PWM-10, rok prod. 1990 Trailer PWM-10, production year: 1990	7 szt./ item
Przyczepa PWM-10, rok prod. 1991 Trailer PWM-10, production year: 1991	2 szt./ item
Przyczepa PWM-10, rok prod. 1993 Trailer PWM-10, production year: 1993	2 szt./ item
Przyczepa PWM-10, rok prod. 2000 Trailer PWM-10, production year: 2000	2 szt./ item
Przyczepa PWM-10W, rok prod. 1994 Trailer PWM-10W, production year: 1994	5 szt./ item

Platforma zagłębiona ZPA-10/M, rok prod. 2006 Depth platform ZPA-10/M, production year: 2006	**1**	szt./ item
Platforma zagłębiona ZPA-10/M, rok prod. 2008 Depth platform ZPA-10/M, production year: 2008	**1**	szt./ item
Platforma pomiarowa PP-15.01, rok prod. 2014 Measurement platform PP-15.01, production year: 2014	**1**	szt./ item
Przyczepa wózka motorowego PWM-15.01, rok prod. 2014 Draisine trailer PWM-15.01, production year: 2014	**5**	szt./ item
Wagon doczepny CP45R, rok prod. 2018 CP45R attached coach, production year: 2018	**2**	szt./ item
Wagon doczepny CP45R, rok prod. 2019 CP45R trailer car, production year: 2019	**2**	szt./ item
Wagon doczepny CP45R, rok prod. 2020 CP45R attached coach, production year: 2020	**2**	szt./ item

PRZEGLĄDY I REMONTY POJAZDÓW METRA
METRO VEHICLES INSPECTIONS AND RENOVATIONS

Metro Warszawskie wykonało w 2024 roku następującą liczbę przeglądów i remontów pojazdów metra:
Vehicle inspections and renovations performed by Warsaw Metro in 2024:

Tabor serii 81
Series “81” rolling stock

P1 (pierwszy poziom utrzymania, codzienny) P1 (first maintenance level, daily)	**187**	pojazdów vehicles
P2 (drugi poziom utrzymania, co 7 tys. km lub co 48 dni) P2 (second maintenance level, every 7 thou. km or every 48 days)	**7**	pojazdów vehicles
P3 (trzeci poziom utrzymania, co 35 tys. km lub co 240 dni) P3 (third maintenance level, every 35 thou. km or every 240 days)	**1**	pojazd vehicle
P4.1 (czwarty poziom utrzymania, co 70 tys. km lub co 1 rok) P4.1 (fourth maintenance level, every 70 thou. km or every year)	**5**	wagonów coaches
P4.2 (czwarty poziom utrzymania, co 280 tys. km lub co 4 lata) P4.2 (fourth maintenance level, every 280 thou. km or every 4 years)	**0**	wagonów coaches
P4.3 (czwarty poziom utrzymania, co 560 tys. km lub co 8 lat) P4.3 (fourth maintenance level, every 560 thou. km or every 8 years)	**1**	wagon coach
P5 (piaty poziom utrzymania, co 1 120 000 km lub co 16 lat) P5 (fifth maintenance level, every 1,120,000 km or every 16 years)	**0**	wagonów coaches

W 2024 roku średni roczny przebieg pojazdu serii 81 wyniósł około 4,5 tys. kilometrów.

In 2024, the average annual mileage of a series “81” vehicle was approximately 4,5 thou. kilometers.

Tabor typu Metropolis
Metropolis rolling stock

P1 (pierwszy poziom utrzymania, co 14 dni) P1 (first maintenance level, every 14 days)	**355**	pojazdów vehicles
P2 (drugi poziom utrzymania, co 3 miesiące) P2 (second maintenance level, every 3 months)	**53**	pojazdy vehicles
P3 (trzeci poziom utrzymania, co 105 tys. km lub co 1 rok) P3 (third maintenance level, every 105 thou. km or every year)	**7**	pojazdów vehicles
P4.1 (czwarty poziom utrzymania, co 210 tys. km lub co 2 lata) P4.1 (fourth maintenance level, every 210 thou. km or every 2 years)	**5**	pojazdów vehicles
P4.2 (czwarty poziom utrzymania, co 420 tys. km lub co 4 lata) P4.2 (fourth maintenance level, every 420 thou. km or every 4 years)	**0**	pojazdów vehicles
P4.3 (czwarty poziom utrzymania, co 840 tys. km lub co 8 lat P4.3 (fourth maintenance level, every 840 thou. km or every 8 years)	**6**	pojazdów vehicles
P5 (piąty poziom utrzymania, co 1 680 000 km lub co 16 lat) P5 (fifth maintenance level, every 1,680,000 km or every 16 years)	**0**	pojazdów vehicles

W 2024 roku średni roczny przebieg pojazdu typu Metropolis wyniósł około 93,3 tys. kilometrów.

In 2024, the average annual mileage of a Metropolis vehicle was approximately 93.3 thou. kilometers.

Tabor typu Inspiro
Inspiro rolling stock

P1.1 (pierwszy poziom utrzymania, co 35 tys. km lub co 2 miesiące) P1.1 (first maintenance level, every 35 thou. km or every 2 months)	**72**	pojazdy vehicles
P1.2 (pierwszy poziom utrzymania, co 70 tys. km lub co 4 miesiące) P1.2 (first maintenance level, every 70 thou. km or every 4 months)	**64**	pojazdy vehicles
P2 (drugi poziom utrzymania, co 105 tys. km lub co 6 miesięcy) P2 (second maintenance level, every 105 thou. km or every 6 months)	**36**	pojazdów vehicles
P3 (trzeci poziom utrzymania, co 210 tys. km lub co 12 miesięcy) P3 (third maintenance level, every 210 thou. km or every 12 months)	**21**	pojazdów vehicles
P4.1 (czwarty poziom utrzymania, co 420 tys. km lub co 2 lata) P4.1 (fourth maintenance level, every 420 thou. km or every 2 years)	**17**	pojazdów vehicles
P4.2 (czwarty poziom utrzymania, co 840 tys. km lub co 4 lata) P4.2 (fourth maintenance level, every 840 thou. km or every 4 years)	**5**	pojazdów vehicles
P4.3 (czwarty poziom utrzymania, co 1 680 000 km lub co 8 lat) P4.3 (fourth maintenance level, every 1 680 000 km or every 8 years)	**0**	pojazdów vehicles
P5 (piąty poziom utrzymania, co 3 360 000 km lub co 16 lat) P5 (fifth maintenance level, every 3 360 000 km or every 16 years)	**0**	pojazdów vehicles

W 2024 roku średni roczny przebieg pojazdu typu Inspiro wyniósł około 97,6 tys. kilometrów.

In 2024, the average annual mileage of an Inspiro train was approximately 97.6 thou. kilometers.

Tabor typu Varsovia
Varsovia rolling stock

P1 (pierwszy poziom utrzymania, co maks. 4 miesiące i 11 dni) P1 (first maintenance level, at least every 4 months and 11 days)	103	pojazdy vehicles
P2 (drugi poziom utrzymania, co maks. 1 rok 5 miesięcy 7 dni) P2 (second maintenance level, at least every 1 year 5 months and 7 days)	25	pojazdów vehicles
P3 (trzeci poziom utrzymania, co 300 tys. km lub co maks. 2 lata 10 miesięcy i 14 dni) P3 (third maintenance level, every 300 thou. km or at least every 2 years 10 months and 14 days)	0	pojazdów vehicles
P4.1 (czwarty poziom utrzymania, co 600 tys. km lub co 5 lat, 8 miesięcy i 19 dni) P4.1 (fourth maintenance level, every 600 thou. km or every 5 years 8 months and 19 days)	0	pojazdów vehicles
P4.2 (czwarty poziom utrzymania, co 1 200 000 km lub co 11 lat 5 miesięcy 7 dni) P4.2 (fourth maintenance level, every 1,200, 000 km or every 11 years 5 months and 7 days)	0	pojazdów vehicles
P4.3 (czwarty poziom utrzymania, co 2 400 000 km lub co 22 lata 10 miesięcy 14 dni) P4.3 (fourth maintenance level, every 2,400, 000 km or every 22 years 10 months and 14 days)	0	pojazdów vehicles
P5 (piąty poziom utrzymania, co 4 800 000 km lub co 45 lat 8 miesięcy 19 dni) P5 (fifth maintenance level, every 4,800,000 km or every 45 years 8 months and 19 days)	0	pojazdów vehicles

W 2024 roku średni roczny przebieg pojazdu typu Varsovia wyniósł około 93,7 tys. kilometrów.
In 2024, the average annual mileage of a Varsovia train was approximately 93.7 thou. kilometers.

W 2024 roku wykonano następujące liczby przeglądów i napraw pomocniczych pojazdów kolejowych metra (cykl przeglądowy w zależności od typu taboru pomocniczego):

In 2024, the following numbers of inspections and repairs of metro auxiliary vehicles were performed (inspection cycle depending on the auxiliary rolling stock type):

przeglądy poziomu inspection level	P1	2293
przeglądy poziomu inspection level	P2	260
przeglądy poziomu inspection level	P3	24
naprawa poziomu repair level	P4	9
naprawa poziomu repair level	P5	5

WOZOKILOMETRY POJAZDÓW METRA
VEHICLE KILOMETERS OF THE METRO VEHICLES

Wozokilometr to jednostka rozliczeniowa służąca ocenie pracy przewozowej wykonanej przez tabor pasażerski (iloczyn liczby wagonów i przejechanych przez nie kilometrów). W 2024 roku wykonano 51 727 766,77 wozokilometrów.

W związku ze zwiększającą się dostępnością taboru w ruchu od 5 lat utrzymuje się wartość przejechanych wozokilometrów na poziomie powyżej 41 mln. Wartość 42,71 mln* wozokilometrów została uzyskana w 2020 roku po zwiększeniu liczby pojazdów w ruchu do 54 w związku z otwarciem pod koniec trzeciego kwartału 2019 roku trzech nowych stacji na linii metra M2: Szwedzka, Targówek Mieszkaniowy, Trocka oraz otwarciu w drugim kwartale 2020 roku kolejnych trzech nowych stacji na linii metra M2: Płocka, Młynów, Księcia Janusza. W 2021 roku miał miejsce niewielki spadek wykonanych wozokilometrów do wartości 41,34 mln**. Wynikało to m.in. ze zmienionego przez ZTM planu pracy przewozowej w związku z trwającym okresem pandemicznym. Dodatkowo na drugiej linii metra trwały prace związane z podłączaniem infrastruktury nowo budowanych stacji z istniejącym odcinkiem, co wiązało się z czasowym wyłączeniem niektórych stacji na linii metra M2. W 2022 roku, po zwiększeniu liczby pojazdów w ruchu do 62, nastąpił ponowny wzrost do wartości 45,72 mln*** wozokilometrów wynikający m.in. z otwarcia w dniu 30 czerwca 2022 roku dwóch nowych stacji na linii metra M2: Ulrychów i Bemowo na odcinku zachodnim oraz otwarcia w dniu 28 września 2022 roku trzech nowych stacji na linii M2: Zacisze, Kondratowicza, Bródno na odcinku wschodnim.

* liczba wozokilometrów z pasażerami bez przejazdów technicznych w 2020 roku wyniosła: 42 072 087,0

** liczba wozokilometrów z pasażerami bez przejazdów technicznych w 2021 roku wyniosła: 40 580 407,5

*** liczba wozokilometrów z pasażerami bez przejazdów technicznych w 2022 roku wyniosła: 44 474 671,8

A vehicle-kilometer is a unit used to evaluate the transport work done by passenger rolling stock (the product of the number of coaches and the kilometers traveled by the coaches). In 2024, 51,727,766.77 vehicle-kilometers were made.

With the increasing availability of rolling stock in service, for the past 5 years, the value of vehicle-kilometers traveled has remained above 41 million. The level of 42.71 million* vehicle-kilometers was achieved in 2020, after the number of vehicles in service grew to 54, following the opening – towards the end of Q3 2019 – of three new M2 Line stations: Szwedzka, Targówek Mieszkaniowy, and Trocka, and the opening, in Q2 2020, of another three new M2 Line stations: Płocka, Młynów, and Księcia Janusza. In 2021, there was a slight decrease in the number of vehicle-kilometers, to 41.34 million**. That was due, among other things, to the changes in the transport work plan, which ZTM – the Municipal Transport Authority – introduced in connection with the pandemic. Additionally, on M2 Line, works were being conducted to connect the infrastructure of the newly-built stations with the existing section, which involved temporary closures of some M2 Line stations. In 2022, after the number of vehicles in service increased to 62, another growth – to 45.72 million*** vehicle-kilometers – was recorded, due to, among other things, the June 30, 2022 opening of two new M2 Line stations: Ulrychów and Bemowo on the western section, and the September 28, 2022 opening of three new M2 Line stations: Zacisze, Kondratowicza, and Bródno, on the eastern section.

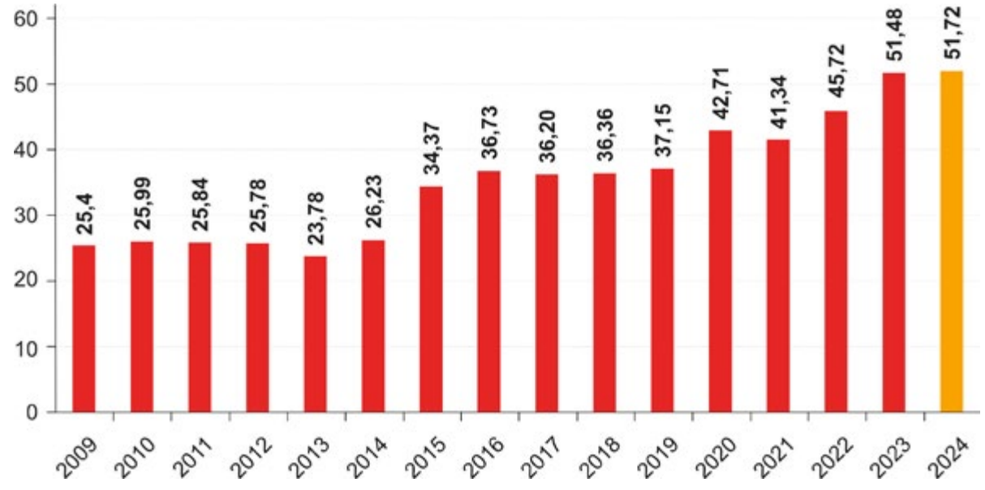
* vehicle-kilometers traveled with passengers, without service drives in 2020: 42,072,087.0

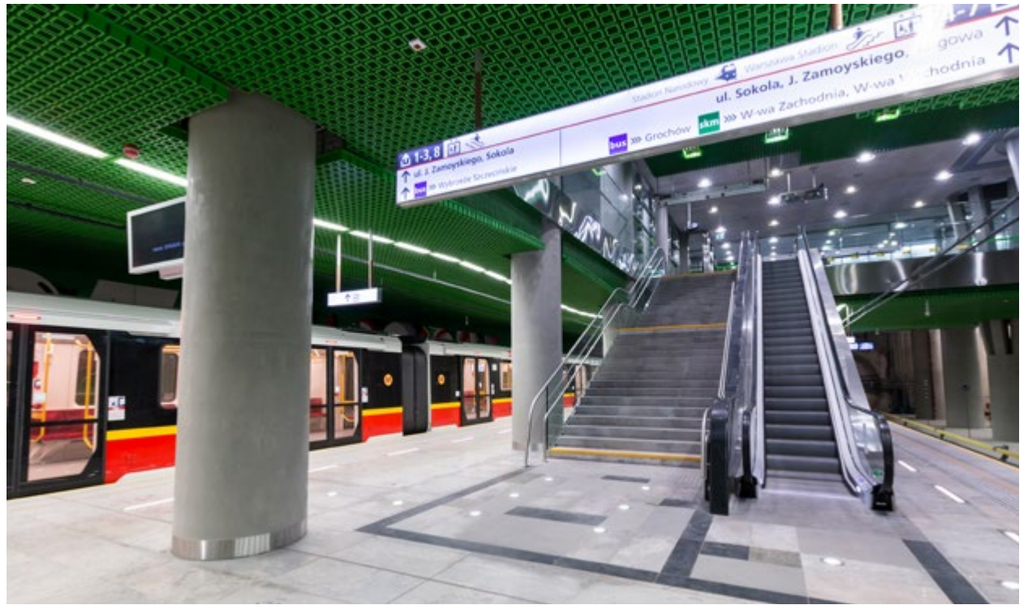
** vehicle-kilometers traveled with passengers, without service drives in 2021: 40,580,407.5

*** vehicle-kilometers traveled with passengers, without service drives in 2022: 44,474,671.8

Liczba wozokilometrów wykonanych przez pojazdy metra w latach 2009–2024 (mln km)

Vehicle-kilometers traveled by metro vehicles in 2009–2024 (mln km)



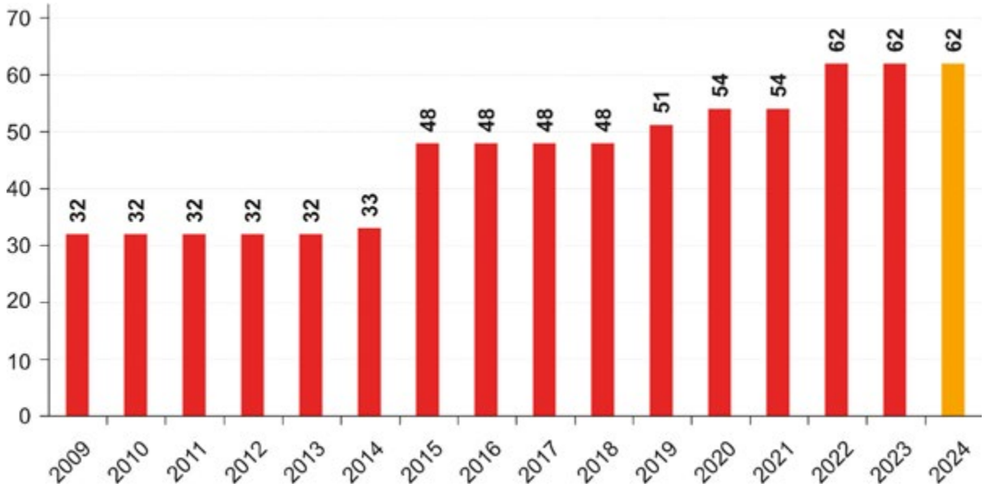


Pojazdy metra eksploatowane w Metrze Warszawskim Sp. z o.o. przejechały łącznie w 2024 roku 8 621 294,46 kilometrów. W sumie, od otwarcia w kwietniu 1995 roku stołecznego metra do końca 2024 roku, wszystkie pojazdy pokonały dystans 127 250 241,71 kilometrów.

In 2024, metro vehicles operated by Metro Warszawskie Sp. z o.o. traveled a total of 8, 621,294.46 kilometers. From the 1995 opening of Warsaw's metro to the end of 2024, the distance traveled by all the vehicles was 127,250,241.71 kilometers.

Liczba pojazdów metra w ruchu w latach 2009–2024

Metro vehicles in service in 2009-2024



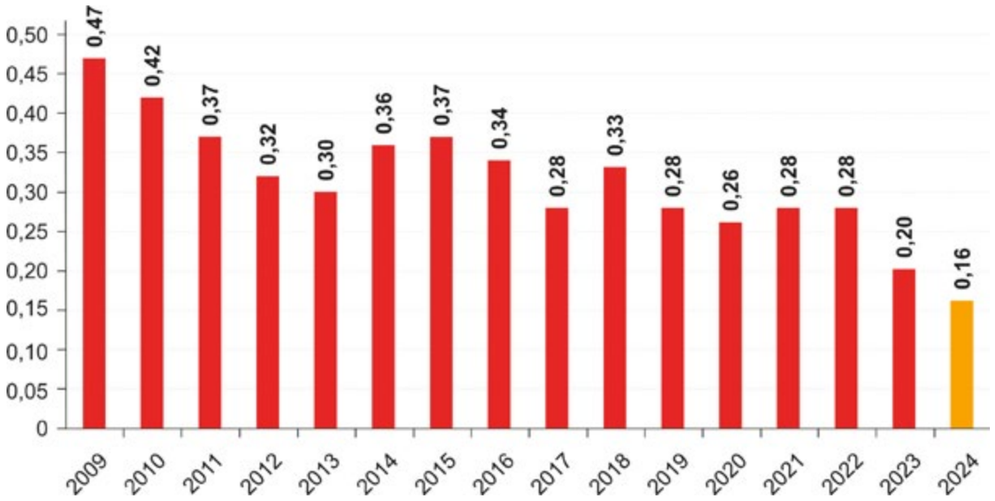
AWARYJNOŚĆ
FAILURE FREQUENCY

Liczba zjazdów awaryjnych pojazdów metra w roku 2024 w porównaniu do liczby zjazdów z poprzednich lat przedstawia się następująco:
2024 metro vehicles failure frequency against failure frequency in the previous years:

Rok Year	**wozokilometry w 10 tys. km** vehicle-kilometers in 10 thou. km	**liczba zjazdów** failures	**wskaźnik zjazdów awaryjnych na 10 tys. wozokilometrów** failure frequency per 10 thou. vehicle-kilometers
2009	2553,19	1208	0,47
2010	2611,11	1084	0,42
2011	2594,55	969	0,37
2012	2595,18	825	0,32
2013	2395,47	724	0,30
2014	2645,25	948	0,36
2015	3475,77	1277	0,37
2016	3731,74	1251	0,34
2017	3620,92	999	0,28
2018	3635,80	1189	0,33
2019	3784,74	1067	0,28
2020	4207,21	1100	0,26
2021	4123,79	1129	0,28
2022	4514,03	1244	0,28
2023	4127,86	840	0,20
2024	**3051,89**	**470**	**0,16**
Średni wskaźnik zjazdów awaryjnych na 10 tys. kilometrów w latach 2009–2024 Average failure frequency per 10 thou. kilometers in 2009–2024			**0,31**

Uwaga: rok 2023 i 2024 wyliczony dla pojazdów niebędących w okresie tzw. „choroby wieku dziecięcego”.
Note: 2023 and 2024: the calculations were made for vehicles which were not in the so-called “childhood disease period.”

Wskaźnik zjazdów awaryjnych pojazdów metra (na 10 000 wzkm)
Metro vehicles failure frequency index (per 10 000 vehicle-km)



W okresie 2009–2010 wprowadzono do eksploatacji nowe pojazdy produkcji rosyjskiej, przez co nastąpił wzrost wskaźnika zjazdów awaryjnych. Taki stan rzeczy potwierdza regułę, że przy wprowadzeniu fabrycznie nowych pojazdów do ruchu ich większa awaryjność spowodowana jest tzw. „chorobą wieku dziecięcego”.

Od 2010 roku notuje się spadek wskaźnika zjazdów awaryjnych. Spowodowane jest to zmniejszeniem liczby awarii w nowych wagonach serii 81 i ustabilizowaną liczbą awarii w pozostałych typach taboru. Potwierdzeniem tego są lata 2012 i 2013, które przyniosły kolejne obniżenie współczynnika awaryjności i sprowadziły go do poziomu poniżej średniej wieloletniej. Od października 2013 roku wprowadzane były do eksploatacji pojazdy typu Inspiro. Nowe pojazdy będące w okresie „choroby wieku dziecięcego” miały wpływ na znaczne zwiększenie liczby zjazdów awaryjnych. W roku 2015 pojazdy typu Inspiro eksploatowane były cały rok i wskaźnik zjazdów awaryjnych utrzymał się na podobnym poziomie jak w roku 2014, co tylko potwierdziło regułę „choroby wieku dziecięcego”. Od tego czasu współczynnik awaryjności ponownie zaczął opadać i w 2017 roku osiągnął 0,28. W 2018 roku nastąpił ponowny wzrost liczby zjazdów awaryjnych spowodowany zużyciem eksploatacyjnym poszczególnych części pojazdów metra. Szczególnie wyeksploatowanymi elementami pojazdów były mechanizmy drzwi przedziałów pasażerskich. Dzięki zwiększonej liczbie przeprowadzonych w 2019 roku konserwacji mechanizmów drzwi pojazdów metra, wraz z wymianą najbardziej zużytych podzespołów, zdołano obniżyć współczynnik awaryjności, który wyniósł 0,28. W 2020 roku nastąpiło zmniejszenie liczby zjazdów awaryjnych i utrzymanie tendencji malejącej współczynnika zjazdów awaryjnych. Obniżenie to prawdopodobnie spowodowane jest zmniejszeniem obciążenia pracy podzespołów pojazdów, które nastąpiło w wyniku znaczącego spadku liczby przewożonych pasażerów. W 2021 roku wskaźnik zjazdów awaryjnych utrzymał się na zbliżonym poziomie wskaźnika z roku 2020. Było to niewielkie, w akceptowalnych granicach, wahanie wskaźnika zawierające się poniżej wartości średniej wieloletniej. W 2022 roku wskaźnik zjazdów awaryjnych wyniósł 0,28, czyli był na poziomie niższym niż średni wskaźnik zjazdów z ostatnich 15 lat. W 2023 roku wskaźnik zjazdów awaryjnych wyniósł 0,20. Znaczne obniżenie wskaźnika w stosunku do ubiegłego roku było spowodowane sukcesywnym wycofywaniem z ruchu pojazdów serii 81. Tabor ten z uwagi na swój wiek oraz zastosowane rozwiązania konstrukcyjne charakteryzował się największą awaryjnością. W 2024 roku wskaźnik zjazdów awaryjnych wyniósł 0,16. Ponowne obniżenie wartości wskaźnika było spowodowane przede wszystkim pozostawieniem w ruchu pasażerskim tylko jednego pojazdu serii 81.

In 2009-2010, new Russian vehicles were put into service, which contributed to the increase in failure frequency. This confirms the rule that, when brand-new vehicles are put into service, their failure rate is higher due to the so-called “childhood disease period.”

Since 2010, a decrease in failure frequency has been being recorded, due to the decreased frequency of series 81 coaches’ failures and stabilization of failure frequency of other rolling stock types. That was confirmed in 2012 and 2013, when failure frequency index further decreased to levels below the multiannual average. From October 2013, Inspiro vehicles were being put into service. During the “childhood disease period”, the new vehicles recorded a significant increase in failure frequency. By 2015, Inspiro vehicles were operating for a whole year, and their failure frequency stayed at a level similar to that recorded in 2014, which confirmed the “childhood disease period” hypothesis. Since then, failure frequency started to decrease again, to reach 0.28 in 2017. In 2018, failure frequency increased again, due to the wear and tear of metro vehicles’ individual components. Particularly worn-down were passenger compartment door mechanisms. Thanks to the increase in the number of train door mechanisms maintenance works, conducted in 2019, coupled with the replacement of the most worn components, failure frequency decreased to 0.28. In 2020, failure frequency was reduced, and the decreasing failure frequency trend was maintained. The reduction was likely due to a reduction in the workload of train components, which resulted from a significant decrease in the number of passengers carried. In 2021, failure frequency stayed at a level similar to that recorded in 2020. There was a slight fluctuation in the index, within acceptable limits, below the multiannual average. In 2022, the failure frequency index was 0.28 i.e., lower than the average in the previous 15 years. In 2023, the failure frequency index was 0.20. Its significant decrease against the previous year resulted from the gradual withdrawal of series 81 vehicles. Due to its age and design, series 81 rolling stock was characterized by the highest failure frequency. In 2024, the failure frequency index was 0.16. The renewed reduction in the index was primarily due to the fact that only one series 81 vehicle remained in passenger service.

NAJWAŻNIEJSZE WYDARZENIA W 2024 ROKU ZWIĄZANE Z EKSPLOATACJĄ TABORU

1. Odbiór i przekazanie do eksploatacji pozostałych 3 z 37 pojazdów typu Skoda Varsovia:
   a. 35 pojazd został przekazany do eksploatacji w styczniu 2024 roku
   b. 36 pojazd został przekazany do eksploatacji w styczniu 2024 roku
   c. 37 pojazd został przekazany do eksploatacji w marcu 2024 roku
2. Zakończenie naprawy poziomu utrzymania P5 wraz z modyfikacją drezyn hydraulicznych DH-350.11.
3. Zakończenie naprawy poziomu utrzymania P4 lokomotywy manewrowej typu 418D oraz zakończenie naprawy poziomu utrzymania P5 lokomotywy manewrowej typu 418Da.
4. Zakończenie naprawy poziomu utrzymania P4 7 szt. przyczep wózka motorowego typu PWM-10 z odmianą PWM-10/W.
5. Zakończenie naprawy poziomu utrzymania P5 2 szt. przyczep wózka motorowego typu PWM-10 z odmianą PWM-10/W.
6. Wykonanie modernizacji systemu do pomiaru zużycia paliwa SRTIME.
7. Wykonywanie aktualizacji oprogramowania systemu pomiaru i rejestracji parametrów jazdy na 16 szt. pojazdów taboru pomocniczego wraz z wykonaniem przeglądu systemu.
8. Opracowanie technologii wykonania przeglądu poziomu utrzymania P2 lokomotywy spalinowej typu 418D.
9. Zatwierdzenie przez UTK Dokumentacji Systemu Utrzymania lokomotywy spalinowej typu 418Da.
10. Zgodnie z Uchwałą 74/24 z 28 marca 2024 r. wdrożono wykonywanie przeglądów poziomu utrzymania P3 na 11 pojazdach typu Inspiro.
11. Zakończenie naprawy poziomu utrzymania P4.3 na kolejnych 6 pojazdach typu Metropolis 98B.
12. Zakończenie realizacji umowy na naprawę rewizyjną silników trakcyjnych stosowanych w pojazdach typu Metropolis-98B w latach 2023 i 2024.

2024 ROLLING STOCK OPERATION HIGHLIGHTS

1. Reception and commissioning of the remaining 3 of 37 Skoda Varsovia vehicles.
   a. Vehicle 35 was commissioned in January 2024.
   b. Vehicle 36 was commissioned in January 2024.
   c. Vehicle 37 was commissioned in March 2024.
2. Completion of P5 maintenance level repair, including modification, of hydraulic draisines DH-350.11.
3. Completion of P4 maintenance level repair of shunter locomotive 418D and completion of P5 maintenance level repair of shunter locomotive 418Da.
4. Completion of P4 maintenance level repair of 7 draisine trailers PWM-10 with PWM-10/W variant.
5. Completion of P5 maintenance level repair of 2 draisine trailers PWM-10 with PWM-10/W variant.
6. Modernization of the fuel consumption measurement system SRTIME.
7. Software update of the system for measurement and recording of driving parameters for 16 auxiliary rolling stock vehicles, including an inspection of the system.
8. Development of technology for P2 maintenance level inspection for diesel locomotive 418D.
9. Office of Rail Transport approval of Maintenance System Documentation for diesel locomotive 418D.
10. Under Resolution 74/24 of March 28, 2024, P3 maintenance level inspections were conducted for 11 Inspiro vehicles.
11. Completion of P4.3 maintenance level repair of another 6 Metropolis 98B vehicles.
12. Completion of the contract for the overhaul of traction motors used in Metropolis-98B vehicles in 2023 and 2024.

13. Zawarcie umowy na „Regenerację baterii trakcyjnych stosowanych w pojazdach Metra w latach 2024-2025”.

14. Zawarcie umowy na „Naprawę zacisków hamulcowych zdemontowanych z pojazdów Inspiro”.

15. Zawarcie umowy na „Naprawę cylindrów hamulcowych z mechanizmami dźwigniowymi oraz kompletnych modułów sprężarkowych zdemontowanych z pojazdów typu Metropolis 98B w latach 2024–2025”.

16. Zawarcie umowy na „Naprawę podzespołów pneumatycznych zdemontowanych z pojazdów typu Inspiro”.

17. Zawarcie trzyletniej umowy na przegląd urządzeń i stanowisk systemu rejestracji do wszystkich typów taboru w latach 2024–2026.

18. Zaktualizowanie Instrukcji dot. „Technologii Wykonania Przeglądu/Naprawy Systemu Klucza Elektronicznego” dla pojazdów typu Inspiro i Metropolis.

19. Opracowanie „Instrukcji w sprawie dodatkowego wyposażenia wagonów metra”.

20. Opracowanie „Instrukcji eksploatacji i utrzymania pojazdów kolejowych metra”.

21. Zakup wyposażenia warsztatowego: stanowisko do ustawiania reflektorów w pojazdach kolejowych.

22. Zakup narzędzi specjalistycznych i pomiarowych wykorzystywanych podczas przeglądów pojazdów metra.

23. Zakup wyposażenia warsztatowego.

24. Opracowanie technologii wykonania przeglądu trzeciego poziomu utrzymania P3 Elektrycznego Zespołu Trakcyjnego typu 59WE Skoda Varsovia.

25. Zatwierdzenie przez UTK Dokumentacji Systemu Utrzymania Elektrycznego Zespołu Trakcyjnego typu 59WE Skoda Varsovia.

26. Opracowanie aktualizacji technologii wykonania naprawy czwartego poziomu utrzymania P4.1 Elektrycznego Zespołu Trakcyjnego typu Inspiro.

13. Signing of the contract for the “Reconditioning of traction batteries used in Metro vehicles in 2024-2025.”

14. Signing of the contract for the “Repair of brake fixtures knocked down from Inspiro vehicles.”

15. Signing of the contract for the “Repair of slay cylinders with lever mechanisms and complete compressor modules knocked down from Metropolis 98B vehicles in 2024-2025.”

16. Signing of the contract for the “Repair of pneumatic components knocked down from Inspiro vehicles.”

17. Signing of a three-year contract for the inspection of the equipment and stations of the system for the recording of all types of rolling stock in 2024-2026.

18. Update of the Manual for the “Technology for the inspection/repair of the electronic key system” for Inspiro and Metropolis vehicles.

19. Development of the “Manual for the additional equipment in metro coaches.”

20. Development of the “Operation and maintenance manual for the metro rail vehicles.”

21. Purchase of workshop equipment: a station for the adjustment of rail vehicles headlights.

22. Purchase of specialist tools and measurement tools to be used in metro vehicles inspections.

23. Purchase of workshop equipment.

24. Development of technology for P3 third maintenance level inspection of the Electric Traction Unit 59WE Skoda Varsovia.

25. Office for Rail Transport approval of the Maintenance System Documentation of Electric Traction Unit 59WE Skoda Varsovia.

26. Development of a technology update for P4.1 fourth maintenance level repair of Inspiro Electric Traction Unit.

27. Zawarcie trzyletniej umowy na dostawę czujników prędkości stosowanych w pojazdach Metropolis 98B.

28. Podpisanie przez Metro Warszawskie i Konsorcjum Skoda Protokołu Odbioru Końcowego Przedmiotu Zamówienia podstawowego do Umowy WP.022.1.2020.PT.

PRACE KONCEPCYJNE PROWADZONE W 2024 ROKU

1. Nadzór nad realizacją Umowy z Konsorcjum Skoda na dostawę 37+8 szt. pojazdów.

2. Opiniowanie przekazywanej przez Konsorcjum Skoda Dokumentacji Techniczno-Ruchowej, Planu Utrzymania oraz Dokumentacji Systemu Utrzymania pojazdu Varsovia.

3. Uzgodnienia projektu wykonawczego Stacji Techniczno-Postojowej Mory z Wykonawcą oraz Projektantem Inwestycji „III etapu realizacji odcinka zachodniego wraz z STP Mory" w zakresie interesów Pionu Taboru.

4. Opracowanie i przekazanie do zatwierdzenia przez UTK Dokumentacji Systemu Utrzymania dla Drezyny Hydraulicznej DEG 400.

27. Signing of a three-year contract for the delivery of speed sensors to be used in Metropolis 98B vehicles.

28. Signing, by Metro Warszawskie and the Skoda Consortium, of the Final Acceptance Report for the Subject of the primary Order to Contract WP.022.1.2020.PT.

CONCEPTUAL WORKS CONDUCTED IN 2024

1. Supervision of the implementation of the Contract signed with the Skoda Consortium for the delivery of 37+8 vehicles.

2. Providing feedback on the Technical and Traffic Documentation, Maintenance Plan, and Maintenance System Documentation for the Varsovia vehicle, provided by the Skoda Consortium.

3. Working design coordination regarding the Mory Technical and Holding Station – with the Contractor and Designer of Investment: "Stage 3 of the western section including THS Mory" with regard to the interest of the Rolling Stock Division.

4. Development, and submission – for the Office for Rail Transport's approval – of the Maintenance System Documentation for Hydraulic Draisine DEG 400.

V

PRZEWÓZ PASAŻERÓW – DANE LICZBOWE

Na stacjach obu linii metra zamontowane są urządzenia Systemu Pobierania Opłat za Przejazdy, które oprócz podstawowej funkcji – walidacji biletów, zliczają pasażerów przechodzących przez bramki biletowe. Dodatkowo w łączniku pomiędzy linią M1 i M2 zamontowane są kamery zliczające pasażerów. Rzeczywista liczba pasażerów przewiezionych zgodnie ze standardem obliczeniowym stosowanym przez Zarząd Transportu Miejskiego wynosi 197 290 264.

DANE EKSPLOATACYJNE, ROZKŁAD JAZDY I ZMIANY W TYM ZAKRESIE

Liczba wozokilometrów z pasażerami (bez przejazdów technicznych) w 2024 roku wyniosła: 50 292 031,134, z czego linia metra M1: 29 420 045,550, M2: 20 871 985,584.

Częstotliwość ruchu pociągów w dni robocze w godzinach szczytowych:

- dla linii M1: 2 min 20 s.
- dla linii M2: 2 min 50 s.

Częstotliwość ruchu pociągów w dni robocze w godzinach szczytowych w okresie wakacji i ferii zimowych:

- dla linii M1: 2 min 50 s.
- dla linii M2: 3 min 30 s.

Na zlecenie Zarządu Transportu Miejskiego wprowadzono następujące istotne zmiany w rozkładach jazdy metra:

- w okresie od dnia 19 października 2024 do dnia 20 października 2024 wprowadzenie na linii M1 rozkładu specjalnego w związku z pracami utrzymaniowymi na stacji Racławicka (kursowanie metra na skróconej trasie Kabaty – Wilanowska oraz Politechnika – Młociny)
- w okresie od dnia 23 grudnia 2024 do dnia 31grunia 2024 zmniejszenie częstotliwości kursowania pociągów metra w godzinach szczytu w dni robocze.

PASSENGER TRANSPORT – FIGURES

Fare Collection Equipment is installed at both metro lines' stations, which, in addition to its primary function of validating tickets, counts the passengers passing through the ticket gates. Additionally, passenger counting cameras are installed in the connector between the M1 and M2 lines. According to the calculation standards used by the Municipal Transport Authority (ZTM), the number of passengers carried is 197,290,264.

OPERATIONS DATA, TIMETABLES, AND THE RELATED CHANGES

Vehicle-kilometers traveled with passengers (without service drives) in 2024: 50,292,031.134, of which M1 Line: 29,420,045.550, M2 Line: 20,871,985.584.

Train traffic frequency on weekdays in peak hours:

- M1 Line: 2 mins 20 sec
- M2 Line: 2 mins 50 sec

Train traffic frequency on weekdays in peak hours during summer and winter holidays:

- M1 Line: 2 mins 50 sec
- M2 Line: 3 mins 30 sec

The following major changes were made to metro timetables on behalf of the Municipal Transport Authority:

- for 19 and 20 October 2024, a special timetable was introduced for M1 Line in connection with maintenance works at Racławicka station (metro running on a shortened route: Kabaty – Wilanowska and Politechnika – Młociny)
- in the period from 23 to 31 December 2024, the frequency of metro vehicles traffic was reduced in peak hours on weekdays.

VI

INWESTYCJE W REALIZACJI

ROZBUDOWA II LINII METRA – PROJEKT 3+STP MORY

9 listopada 2018 roku podpisano umowę na budowę ostatniego odcinka podziemnej kolei na Bemowie. Zadaniem wykonawcy bemowskiego odcinka II linii metra jest zaprojektowanie i wykonanie całej infrastruktury podziemnej kolei. Na południowo-zachodnim końcu linii M2 powstaną trzy stacje: C03 Lazurowa po południowej stronie ul. Górczewskiej w rejonie ul. Lazurowej, C02 Chrzanów w rejonie skrzyżowania ul. Szeligowskiej z planowanym przedłużeniem ul. Człuchowskiej, a także C01 Karolin w rejonie zbiegu ulic Sochaczewskiej i Połczyńskiej. Za ostatnią z nich wybudowana zostanie również nowa Stacja Techniczno-Postojowa Mory.

Zadanie inwestycyjne pn. Projekt i budowa II linii metra w Warszawie – III etap realizacji odcinka zachodniego – od szlaku za stacją C04 Powstańców Śląskich do Stacji Techniczno-Postojowej (STP) wraz z STP Mory realizowane jest na podstawie umowy nr WP.022.62.2018.IP z dnia 9 listopada 2018 roku.

W skład zadania inwestycyjnego wchodzą obiekty i zespoły obiektów:

- stacja C01 Karolin wraz torami odstawczymi,
- stacja C02 Chrzanów,
- stacja C03 Lazurowa,
- wentylatornia V02,
- wentylatornia V03,
- tunel szlakowy D01,
- tunel szlakowy D02,
- tunel szlakowy D03,
- Stacja Techniczno-Postojowa Mory.

W ramach realizacji umowy, w 2024 roku kontynuowano spotkania przedprojektowe, trwało uzgadnianie dokumentacji wykonawczej, przekazywano do realizacji zaakceptowaną dokumentację projektową.

INVESTMENTS IN PROGRESS

EXTENSION OF M2 LINE – PROJECT 3+THS MORY

On November 9, 2018, the contract was signed for the construction of the last section of underground railway in Bemowo. The contractor for the Bemowo section of M2 Line is tasked with designing and delivering the entire underground railway infrastructure. At the south-western end of M2 Line, three stations will be built: C03 Lazurowa – on the southern side of Górczewska Street close to Lazurowa Street, C02 Chrzanów – close to the crossing of Szeligowska Street with the planned extension of Człuchowska Street, and C01 Karolin – close to the intersection of Sochaczewska and Połczyńska streets. Behind the last station, a new Technical and Holding Station will be built i.e., THS Mory .

Investment task: Design and construction of M2 Line in Warsaw – Stage 3 of the western section – from the route behind the C04 station Powstańców Śląskich to the Technical and Holding Station (THS) including THS Mory is implemented under contract WP.022.62.2018.IP of 9 November 2018.

The investment task includes the buildings and facilities and building/facility complexes:

- station C01 Karolin with side track,
- station C02 Chrzanów,
- station C03 Lazurowa,
- ventilation room V02,
- ventilation room V03,
- route tunnel D01,
- route tunnel D02,
- route tunnel D03,
- Mory Technical and Holding Station.

In 2024, as part of the contract’s implementation, pre-design meetings were being continued, detailed design documentation was being coordinated, and the approved project documentation was handed over for implementation.

Wykonawca do końca 2024 roku zrealizował roboty budowlane, w tym:

Stacja C01 – wykonywano: wstępne zasypki w osiach 1–27, płytę stropową górną w osiach 38–42, perony torów odstawczych, wycinanie słupów stalowych tymczasowych, ściany z betonu architektonicznego wejścia W1, instalację pomp i odwodnienie w osiach 27–42, wykop podstropowy w osiach 28–32, uziemienia i elementy w beton, tj. peszle i instalacje sanitarne. Wykonano: ściany szczelinowe korpusu stacji osie 38–42 i wejść W3 i W4, jet-grouting, płytę górną i denną wraz z izolacją wejść W7 i W8, izolację płyty stropowej górnej korpusu stacji w osiach 1–27, słupy stalowe tymczasowe osie 1–27, słupy żelbetowe na torach odstawczych.

Stacja C02 – wykonywano: słupy żelbetowe poziom –2 i –1, zamknięcie otworów technologicznych, płyty prefabrykowane do zamykania otworów technologicznych, oczepy ścian szczelinowych wejść W3 i W4, poprawki ścian szczelinowych poziomu –2 i stropu górnego – przygotowanie do odbioru technicznego, uziemienia i elementy w beton, tj. peszle i instalacje sanitarne, naprawy ulic Szeligowskiej i Rayskiego związane z przejściem tarczy TBM. Wykonano: strop górny i pośredni, płytę denną wraz z izolacją, poprawki ścian szczelinowych poziom –1 wraz z odbiorem technicznym, zaizolowanie pachwin i stropu górnego osie 1–3, płyty denne wyjść W1–W4, ściany żelbetowe wyjść W3 i W4 poziom –1 wraz z płytą stropową górną, kołyski dla TBM wraz z przepustami, zakończono odwadnianie – odłączono pompy i zamknięto studnie.

Stacja C03 – wykonywano: słupy żelbetowe poziom –1 i –2, ściany szachtów, prefabrykaty do zamknięcia otworów technologicznych, izolację stropu górnego, wycinanie słupów stalowych tymczasowych, wykop podstropowy wyjść W2 i W1, ściany żelbetowe wejścia W1, stropy wejścia W1 i W2, naprawę ścian szczelinowych poziom –1 i –2, oraz przygotowanie stropu górnego i pośredniego do odbiorów technicznych. Wykonano: płytę stropową pośrednią i denną

By the end of 2024, the contractor completed the construction works, including:

Station C01 – the following works were being performed: preliminary backfills in axes 1–27, top ceiling slab in axes 38–42, side tracks platforms, cutting out of temporary steel poles, decorative concrete walls for entrance W1, installation of pumps and drainage system in axes 27–42, sub-ceiling trench in axes 28–32, earthing and elements in concrete, i.e., electrical conduits and sanitary systems. The following works were completed: diaphragm walls of station's body – axes 38–42 and entrances W3 and W4, jet-grouting, top and bottom slabs including insulation of entrances W7 and W8, insulation of top ceiling slab of station's body in axes 1–27, temporary steel poles in axes 1–27, reinforced concrete poles on sidetrack.

Station C02 – the following works were being performed: reinforced concrete poles: levels –2 and –1, closing of process holes, prefabricated panels for closing of process holes, diaphragm walls caps of entrances W3 and W4, corrections of diaphragm walls of level –2 and top ceiling – preparation for commissioning, earthing and elements in concrete, i.e., electrical conduits and sanitary systems, repairs of Szeligowska Street and Rayskiego Street following the passage of TBM shield. The following works were completed: top and middle ceiling, bottom slab including insulation, corrections of diaphragm walls – level –1, including commissioning, insulation of spandrels and top ceiling – axes 1–3, bottom slabs of exits W1–W4, reinforced concrete walls of exists W3 and W4 – level –1 including top ceiling slab, TBM cradles including culverts, drainage was completed – pumps were disconnected and wells were closed.

Station C03 – the following works were being performed: reinforced concrete poles – levels –1 and –2, shaft walls, prefabricated elements for closing of process holes, top ceiling insulation, cutting out of temporary steel poles, sub-ceiling trench for exits W2 and W1, reinforced concrete walls for entrance W1, ceilings for entrance W1 and W2, repair of diaphragm walls – levels –1 and –2, and preparation of upper and middle ceilings for commissioning. The following works were completed: middle and bottom ceiling slabs including station body insulation, backfilling

wraz z izolacją korpusu stacji, zasypki w osiach 16–30, płytę fundamentową wejścia W4, kolebki dla TBM wraz z przepustami, zakończono odwadnianie – odłączono pompy i zamknięto studnie, wprowadzono COR na ul. Doroszewskiego dla prac monitoringowych.

- **Wentylatornia V02** – wykonywano: strop górny. Wykonano wykop wstępny.
- **Wentylatornia V03** – nie wykonywano prac budowlanych w okresie sprawozdawczym, oczekiwanie na przejście obu tarcz TBM.
- **Tunel D01** – wykonywano: wykop wstępny pod płytę górną w rejonie słupów wysokiego napięcia. Wykonano: ściany szczelinowe, barety i słupy tymczasowe, konstrukcję stalową wjazdu.
- **Tunel D02** – wydrążono 100 % tunelu lewego i prawego.
- **Tunel D03** – wydrążono 666 mb tunelu lewego, wydrążono 68 mb tunelu prawego.
- **Stacja Techniczno-Postojowa (STP)** – wykonywano instalację kanalizacji sanitarnej, wodociągowej i ciepłowniczej; wykonywano kanalizację podposadzkową w obiektach S01, S02, S03, S04, S05, S06, S07, S08, S09, S10, S11B, S12 i S14; przebudowywano linie WN; prowadzono prace elektryczne i teletechniczne: układanie peszli w kanałach przeglądowych w ramach prac konstrukcyjnych (obiekty S01, S02, S03), układanie bednarek, układanie instalacji uziemieniowej w rejonie torowiska, S03 (instalacja odgromowa, trasy kablowe na poziomie dachu), S05 (instalacje podtynkowe, instalacje odgromowe, trasy kablowe, układanie peszli i puszkowanie, kablowe konstrukcje wsporcze), S07 (przepusty kablowe w komorach transformatorów, bruzdowanie i układanie peszli), S10 (trasy kablowe, orurowanie dla instalacji podtynkowych), S11b (instalacje podtynkowe, bruzdowanie, układanie peszli, obsadzanie puszek instalacyjnych). Prowadzono roboty ziemne na obiektach: S01 (zasypki i przygotowanie oraz profilowanie podłoża pod płyty torowe i płytę posadzki hali), S02 (profilowanie i stabilizacja podłoży, wykop pod fundamenty części administracyjnej), S03 (zasypki, przygotowanie i profilowanie podłoża), S04 (zasypki i profilowanie terenu, wykop pod stropy fundamentowe), S05 (zasypki, profilowanie oraz przygotowanie podłoża), S07 (zasypki), S08 (wykop), S10 (niwelacja i profilowanie zasypek, przygotowanie podłoża pod posadzkę pomieszczeń), S11b (profilowanie podłoża pod posadzkę), S13 (zasypka), ZR-2 (zasypka), wykop pod fundament PN torowiska suwnicy. Realizowano roboty budowlane na obiektach: S01, S02, S03, S04, S05, S06, S07, S08, S09, S10, S11B, S12, S13 (m.in.: roboty murowe, prace tynkarskie, montaż ram okiennych, montaż konstrukcji stalowych realizacja kanałów torowych, prace tynkarskie, prace malarskie, wykonanie posadzki, montaż suchej zabudowy ścian, montaż ocieplenia ścian wewnętrznych, betonowanie ścian oraz słupów, montaż konstrukcji stalowych, murowanie ścian działowych i nośnych i kominów wentylacyjnych). Roboty torowe – wykonywano stabilizację gruntową, wykonanie warstwy kruszywa na drodze D9,

on axes 16–30, foundation slab for entrance W4, TBM cradles including culverts, drainage was completed – pumps were disconnected and wells were closed, COR was introduced on Doroszewskiego Street – for monitoring works.

- **Ventilation room V02** – the following works were being performed: top ceiling. Preliminary trench was completed.
- **Ventilation room V03** – no building works were being performed in the reporting period, awaiting the passage of both TBM shields.
- **Tunnel D01** – the following works were being performed: preliminary trench for top slab in the area of high-voltage poles. The following works were completed: diaphragm walls, barettes and temporary poles, steel construction of the entrance.
- **Tunnel D02** – 100% of left and right tunnels was bored.
- **Tunnel D03** – 666 running meters of left tunnel and 68 meters of right tunnel were bored.
- **Technical and Holding Station (THS)** – the following works were being performed: installation of sanitary sewerage system, water supply system and heating system; underfloor drains system in buildings S01, S02, S03, S04, S05, S06, S07, S08, S09, S10, S11B, S12 and S14; WN lines were being remade;electrical and teletechnical works were being conducted: laying of electrical conduits in maintenance canals as part of construction works (buildings S01, S02, S03), laying of hoop iron elements, laying of earthing installation in the area of the trackage, S03 (lightning protection system, cable trails on roof level), S05 (recessed installations, lightning protection systems, cable trails, laying and boxing of electrical conduits, cable support structures), S07 (cable culverts in transformer chambers, chasing and laying of electrical conduits), S10 (cable trails, piping for recessed installations), S11b (recessed installations, chasing, laying of electrical conduits, installation boxes assembly). Earthworks were being conducted on buildings/facilities: S01 (backfilling, preparation and profiling of the ground for track slabs and the hall floor slab), S02 (ground profiling and stabilization, trench for foundations of the administration section), S03 (backfilling, ground preparation and profiling), S04 (backfilling and profiling of terrain, trench for foundation ceilings), S05 (ground backfilling, profiling, and preparation), S07 (backfilling), S08 (trench), S10 (backfilling levelling and profiling, ground preparation for rooms' floor), S11b (ground profiling for the floor), S13 (backfilling), ZR-2 (backfilling), trench for foundation PN of gantry track. Works were being conducted on the following buildings/facilities: S01, S02, S03, S04, S05, S06, S07, S08, S09, S10, S11B, S12, S13 (including: masonry works, plastering works, window frame installation, steel structures installation, track channels implementation, plastering, painting, flooring, drywall installation, internal walls insulation, concreting of walls and poles, steel structures installation, masoning of partition and load-bearing

wykonanie i szlifowanie spawów szyn w hali S03, montaż torów, profilowanie warstwy stabilizacji na obszarze torowym na wysokości S02, betonowanie płyty torowej, zalewanie żywicą przytwierdzeń bezpośrednich w torze, wykonano warstwy podbudowy na części torów, układano rozjazdy.

Maszyna drążąca tunel (TBM)

14 sierpnia 2024 roku rozpoczęto drążenie tuneli ostatniego odcinka linii M2. Obie tarcze wydrążą aż 5688 metrów tunelu i ułożą 3792 pierścienie jego obudowy. W 2024 roku wykonawca rozpoczął:

- prace na placu produkcyjnym, w tym prace związane z organizacją zaplecza oraz przygotowywaniem hali do produkcji, odnawianie maszyny TBM, załadunki maszyn TBM, produkcję ringów na potrzeby technologiczne związane ze zbrojeniem rozproszonym i kontynuował produkcję obudowy segmentów ze zbrojeniem koszowym;
- roboty przygotowawcze na komorze startowej SC01;
- roboty – TBM: rozruch batching plant, montaż rurociągów i zbiorników w komorze startowej oraz wykonywanie testów zamontowanej instalacji, wywóz urobku, transporty materiałów do drążenia, przedłużanie taśmociągu, zakończono wykonywanie zbiornika na urobek, transporty tubingów z hali prefabrykacji na stację SC01 oraz ich układanie na stropie górnym;
- do końca 2024 roku TBM Anna wykonała 666,5 m szlaku za stacją C02 Chrzanów w kierunku stacji C03 Lazurowa i ułożyła 440 pierścieni obudowy tunelu (łącznie 1732 m i 1152 pierścienie), a TBM Krystyna wykonała 68,8 m szlaku za stacją C02 Chrzanów i ułożyła 42 pierścienie obudowy tunelu (łącznie 1133 m i 752 pierścienie).

Na terenie budowy prowadzono również prace związane z kontrolą i utrzymywaniem istniejącej zieleni oraz kontrolą i utrzymaniem elementów czasowej organizacji ruchu.

walls and ventilation stacks). Track works – ground stabilization, a layer of aggregate on road D9, delivery and polishing of rail seams in hall S03, track installation, profiling of stabilization layer in the track area at S02 level, concreting of track slab, resining of direct attachments in the track, foundation layers for track sections were completed, sets of points were being laid.

Tunnel boring machine (TBM)

On August 14, 2024, boring of tunnels of the last section of M2 Line was commenced. The two cutting shields will bore as many as 5688 meters of tunnel and lay 3792 rings for its casing. In 2024, the contractor started:

- works on the production site, including works connected with organization of the support area and preparation of the production hall, TBMs were reconditioned and laded, production of rings was started – for technology purposes connected with dispersed reinforcement, production of segment casing with reinforcement cage was continued;
- preparatory works on starting chamber SC01;
- works – TBM: start-up of batching plant, installation of pipelines and containers in starting chamber and tests of the installed system, disposal of excavated material, transports of boring materials, conveyor extension, construction of the spoil tank was completed, transports of tubing from prefabrication hall to station SC01 and its laying on top ceiling;
- by the end of 2024, TBM Anna completed 666.5 m of the route behind station C02 Chrzanów towards station C03 Lazurowa and laid 440 rings of tunnel casing (in total, 1732 m and 1152 rings), and TBM Krystyna completed 68.8 m of the route behind station C02 Chrzanów and laid 42 rings of tunnel casing (in total, 1133 m and 752 rings).

Furthermore, works were being conducted on construction site connected with the control and maintenance of the existing greenery and control and maintenance of temporary traffic organization elements.

VII

ROZBUDOWA SIECI METRA

BUDOWA LINII M3 – ETAP I PRAGA

Pierwszy odcinek linii M3 będzie miał około 8,2 km długości. Znajdą się tam stacje: Stadion Narodowy (od początku projektowana i wybudowana jako węzeł przesiadkowy), a także sześć nowych: Dworzec Wschodni, Mińska, Rondo Wiatraczna, Ostrobramska, Jana Nowaka-Jeziorańskiego, Gocław. Zaprojektowana zostanie także nowa Stacja Techniczno-Postojowa na Koziej Górce. Przebieg tego odcinka został wyznaczony na podstawie analiz niezależnych ekspertów (konsorcjum firm Egis Rail – czołowej europejskiej firmy zajmującej się projektowaniem infrastruktury szynowej oraz polskiej firmy TransEko) i wniosków płynących z prac nad nowym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy.

W kolejnych etapach linia M3 ma zostać przedłużona pod Wisłą w kierunku Siekierek, a dalej – przez Sielce – do skrzyżowania z linią M1 na wysokości stacji Racławicka. Dalej M3 będzie przebiegać przez Wyględów aż do stacji PKP Żwirki i Wigury, gdzie skrzyżuje się z przyszłą linią M4. Docelowo M3 będzie liczącą 15 stacji linią obwodową – zamiast kierować się bezpośrednio do centrum, będzie przebiegać łukiem wokół centrum i dowozić pasażerów do wszystkich linii: M1, M2, M4, M5.

W dniu 8 marca 2024 roku zawarto umowę z konsorcjum firm: ILF Consulting Engineers Polska Sp. z o.o. (Lider Konsorcjum), Metroprojekt Sp. z o.o. na Wykonanie prac projektowych dla III linii metra w Warszawie – Etap I – Praga wraz ze Stacją Techniczno-Postojową. Termin wykonania prac (nie licząc czasu pełnienia nadzoru autorskiego) to 36 miesięcy od dnia zawarcia umowy.

W dniu 11 grudnia 2024 roku odebrano Etap 1 Umowy – Raport o oddziaływaniu na środowisko. Trwa postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

METRO NETWORK EXPANSION

BUILDING OF M3 LINE – STAGE 1 PRAGA

The first section of M3 Line will be approximately 8.2 km long, and will comprise the following stations: Stadion Narodowy (which was designed and built as an interchange), and six new stations: Dworzec Wschodni, Mińska, Rondo Wiatraczna, Ostrobramska, Jana Nowaka-Jeziorańskiego, Gocław. A new Technical and Holding station in Kozia Górka will also be designed. The course of this section was determined based on the analyses of independent experts (Egis Rail consortium – Europe's leading rail infrastructure design company and the Polish company TransEko) and conclusions from the works on the new Study of the conditions and directions of spatial development of the capital city of Warsaw.

In later stages, the M3 Line is to be extended under the Vistula River towards Siekierki, and further – through Sielce – to the crossing with the M1 Line in the area Racławicka station. Further, M3 will run through Wyględów as far as Żwirki i Wigury railway station, where it will cross with the future M4 Line. Ultimately, M3 is to be a peripheral line comprising 15 stations. Rather than heading directly to the center, it will run in an arc around the center and take passengers to all the lines: M1, M2, M4, and M5.

On March 8, 2024, a contract with a consortium of companies was signed: ILF Consulting Engineers Polska Sp. z o.o. (Consortium Leader), Metroprojekt Sp. z o.o. for Design works for Line 3 of the Warsaw metro – Stage 1 – Praga including a Technical and Holding Station. The deadline for the completion of the works (excluding the period of the author's supervision) is 36 months from the signing of the contract.

On December 11, 2024, Stage 1 of the Contract – Environmental Impact Assessment – was handed over. Proceedings are underway to issue a decision on the environmental conditions.

M1 LINE – STATIONS A12 PLAC KONSTYTUCJI AND A16 MURANÓW

On March 11, 2024, the Warsaw Voivode issued decisions determining the location of the rail line for investment:

- Building of station A12, route ventilation rooms B12 and B13 and the supporting infrastructure,
- Building of station A16, route ventilation rooms B16 and B17 and the supporting infrastructure.

The decisions were enforceable immediately.

LINIA M1 – STACJE A12 PLAC KONSTYTUCJI I A16 MURANÓW

W dniu 11 marca 2024 roku Wojewoda Mazowiecki wydał decyzje o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dla inwestycji:

- Budowa stacji A12, wentylatorni szlakowych B12 i B13 oraz infrastruktury towarzyszącej,
- Budowa stacji A16, wentylatorni szlakowych B16 i B17 oraz infrastruktury towarzyszącej.

Decyzjom nadano rygor natychmiastowej wykonalności.

W dniu 19 grudnia 2024 roku Wojewoda Mazowiecki wydał decyzje o pozwoleniu na budowę i rozbiórkę dla inwestycji:

- Budowa stacji A12, wentylatorni szlakowych B12 i B13 oraz infrastruktury towarzyszącej wraz z rozbiórką istniejącego tunelu B12/B13 na długości projektowanych obiektów,
- Budowa stacji A16, wentylatorni szlakowych B16 i B17 oraz infrastruktury towarzyszącej wraz z rozbiórką istniejącego tunelu B16/B17 na długości projektowanych obiektów.

Decyzjom nadano rygor natychmiastowej wykonalności.

LINIA M4

Linia M4 połączy Tarchomin z Wilanowem. Według przyjętych założeń będzie najdłuższą w Warszawie – ma liczyć około 26 km i 23 stacje. W ramach nowego odcinka powinna powstać również kolejna stacja techniczno-postojowa oraz nowa centralna dyspozytornia.

W dniu 20 września 2024 roku zawarto umowę z firmą Metroprojekt Sp. z o.o. na wykonanie Prac przedprojektowych dla IV linii metra wraz ze Stacją Techniczno-Postojową w Warszawie. Termin wykonania prac to 38 miesięcy od dnia zawarcia umowy.

Przedmiot Umowy zostanie wykonany w następujących etapach:

1. **Etap I** – opracowanie Projektu Koncepcyjnego – Raportu wstępnego (w terminie 10 miesięcy od dnia zawarcia Umowy),
2. **Etap II** – ustalenie stref wpływu budowy obiektów metra na zabudowę sąsiadującą (w terminie 18 miesięcy od dnia zawarcia Umowy),
3. **Etap III** – sporządzenie Dokumentacji Hydrogeologicznej i Geologiczno-Inżynierskiej (w terminie 36 miesięcy od dnia zawarcia Umowy),
4. **Etap IV** – opracowanie Projektu Koncepcyjnego – Raportu końcowego (w terminie 38 miesięcy od dnia zawarcia Umowy).

On December 19, 2024, the Warsaw Voivode issued decisions regarding building permits and demolition permits for investment:

- Building of station A12, route ventilation rooms B12 and B13, and the supporting infrastructure, including demolition of the existing tunnel B12/B13 along the planned buildings/facilities,
- Building of station A16, route ventilation rooms B16 and B17, and the supporting infrastructure including demolition of the existing tunnel B16/B17 along the planned buildings/facilities.

The decisions were enforceable immediately.

M4 LINE

M4 Line will connect Tarchomin to Wilanów. Under the adopted assumptions, it will be Warsaw's longest line, with about 26 km and 23 stations. As part of the new section, another technical and holding station should be built, and a new central control room.

On September 20, 2024, a contract was signed with Metroprojekt Sp. z o.o. for Pre-design works for Warsaw metro line 4, including a Technical and Holding Station. The deadline for the completion of the works is 38 months from the signing of the contract.

The Subject of the Contract will be delivered in the following stages:

1. **Stage 1** – preparation of a Concept Design – Preliminary Report (within 10 months of signing of the Contract),
2. **Stage 2** – determining the area of metro facilities/buildings' impact on the neighboring buildings and structures (within 18 months of signing of the Contract),
3. **Stage 3** – preparation of Geohydrologic Documentation and Geologic and Engineering Documentation (within 36 months of signing of the Contract),
4. **Stage 4** – preparation of a Concept Design – Final Report (within 38 months of signing of the Contract).

VIII

FINANSOWANIE ZE ŚRODKÓW UNII EUROPEJSKIEJ

Metro Warszawskie Sp. z o.o. realizowało w 2024 roku dwa zadania inwestycyjne wchodzące w skład Projektów UE, to jest:

a) „Analiza możliwości rozwoju zintegrowanego transportu w Warszawie w oparciu o metro i multimodalne węzły przesiadkowe”.
b) „Budowa II linii metra wraz z infrastrukturą towarzyszącą – etap IV”.

W ramach Projektu pod nazwą „Analiza możliwości rozwoju zintegrowanego transportu w Warszawie w oparciu o metro i multimodalne węzły przesiadkowe” realizowano następujący zakres prac:

- wykonano projekty budowlane oraz uzyskano decyzje lokalizacyjne i pozwolenia na budowę dla przedsięwzięcia polegającego na budowie stacji A12 Plac Konstytucji i A16 Muranów na eksploatowanej I linii metra w Warszawie wraz z rozbudową i przebudową infrastruktury towarzyszącej w ramach umowy nr WP.022.00909.2019.IP z dnia 20 listopada 2019 roku.

EU FUNDING

In 2024, Metro Warszawskie Sp. z o.o. completed two investment tasks included in the EU Projects, i.e.,

a) “Analysis of the possibility of integrated transport development in Warsaw, based on the metro and multimodal interchange stations.”
b) “Building of metro line 2 including supporting infrastructure – stage 4.”

As part of the Project “Analysis of the possibility of integrated transport development in Warsaw, based on the metro and multimodal interchanges”, the following works were being conducted:

- construction designs and location decisions were made, and construction permits were obtained for the project consisting in building of station A12 Plac Konstytucji and station A16 Muranów on the already-operated M1 Line in Warsaw, including the extension and alteration of supporting infrastructure, under contract WP.022.00909.2019.IP of 20 November 2019.

W ramach projektu pn. „Budowa II linii metra, wraz z infrastrukturą towarzyszącą – etap IV” realizowano prace w następującym zakresie:

1. w dniu 27 listopada 2024 roku podpisano umowę o dofinansowanie nr FENX.03.01-IP.02-0022/24-00 dla projektu „Budowa II linii metra wraz z infrastrukturą towarzyszącą – etap IV” w ramach działania FENX.03.01 Transport miejski priorytet FENX.03 Transport miejski Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021–2027. Z Funduszu Europejskiego na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021–2027 (FEnIKS) dofinansowaniem objęto m.in. Budowę II linii metra wraz z infrastrukturą towarzyszącą – etap IV oraz zakup 7 pojazdów metra.

2. w dniu 10 maja 2024 roku zawarto Aneks nr 6, na podstawie zapisów którego dokonano czynności technicznej polegającej na wprowadzeniu korekty do obowiązującego Szczegółowego Harmonogramu Rzeczowo-Finansowego.

3. w dniu 13 czerwca 2024 roku zawarto Aneks nr 7 zwiększający wartość Ceny Umownej z tytułu waloryzacji wartości Robót Budowlanych wykonanych w I, II, III i IV kwartale 2023 roku o kwotę 24 457 695 40 zł brutto, tj. do kwoty 2 423 690 871,55 zł brutto.

4. w dniu 5 sierpnia 2024 roku zawarto Aneks 8 zwiększający wartość Ceny Umownej z tytułu waloryzacji wartości Robót Budowlanych wykonanych w I kwartale 2024 r. o kwotę 9 245 594,97 zł brutto, tj. do kwoty 2 432 936 466,52 zł brutto.

5. Uzyskano ostateczną decyzję o pozwoleniu na budowę: w dniu 22 marca 2024 roku decyzja Wojewody Mazowieckiego Nr 777/SAAB/2022 z dnia 11 października 2022 roku stała się ostateczna (tj. pozwolenie na budowę dla zamierzenia budowlanego nr 7 polegającego na budowie Stacji Techniczno-Postojowej, budowie tunelu/rampy wjazdowej wraz z urządzeniami budowlanymi, budowie i przebudowie infrastruktury technicznej i obiektów towarzyszących oraz przebudowie sieci uzbrojenia terenu, instalacji zewnętrznych dróg i układu drogowego wynikającego z budowy STP).

6. Realizowano projekty wykonawcze dla: stacji C01 Karolin, C02 Chrzanów, C03 Lazurowa; tunelu D01, D02, D03, D04; wentylatorni V02 oraz V03; strefy wydobycia tarczy TBM; systemów całoliniowych; obiektów STP.

7. Prowadzone były prace budowlane związane z budową obiektów stacyjnych III etapu realizacji odcinka zachodniego II linii metra wraz ze Stacją Techniczno-Postojową i związane z tym przebudowy istniejącej infrastruktury podziemnej.

As part of the project: “Building of metro line 2 including supporting infrastructure – stage 4” the following works were being conducted:

1. on November 27, 2024, the co-financing contract FENX.03.01-IP.02-0022/24-00 was signed for project “Building of metro line 2 including supporting infrastructure – stage 4” under measure FENX.03.01 Urban transport priority FENX.03 Urban transport of the European Funds for Infrastructure, Climate, and Environment Program 2021–2027. European Fund for Infrastructure, Climate, and Environment 2021-2027 (FEnIKS) co-funded, among other things, building of metro line 2 including supporting infrastructure – stage 4 and the purchase of 7 metro vehicles.

2. on May 10, 2024, Annex 6 was signed, under whose provisions an adjustment was made to the existing Detailed Material and Financial Schedule.

3. on June 13, 2024, Annex 7 was signed to increase the value of the Contracted Price on account of adjustment of the value of Construction Works performed in Q1, 2, 3, and 4, 2023 by the gross amount of 24,457,695,40 zloty, i.e., to the amount of 2,423,690,871.55 zloty gross.

4. on August 5, 2024, Annex 8 was signed to increase the value of the Contracted Price on account of adjustment of the value of Construction Works performed in Q1 2024 by the gross amount of 9,245,594.97 zloty, i.e., to the amount of 2,432,936,466.52 zloty gross.

5. Final decision regarding the construction permit was obtained: on March 22, 2024, Warsaw’s Voivode’s decision No. 777/SAAB/2022 of 11 October, 2022 became final (i.e., construction permit for construction project no. 7 consisting in building of a Technical and Holding Station, building of a tunnel/entrance ramp including building equipment, building, and alteration of technical infrastructure and supporting facilities and alteration of terrain reinforcement network, external roads installation and road layout resulting from the building of THS).

6. Working plans and specifications were being implemented for: station C01 Karolin, C02 Chrzanów, C03 Lazurowa; tunnel D01, D02, D03, D04; ventilation rooms V02 and V03; TBM shield extraction zone; all-line systems; THS buildings and facilities.

7. Construction works were being conducted connected with building of station facilities of stage 3 implementation of the western section of metro line 2 including a Technical and Holding Station and the connected alteration of the existing underground infrastructure.

IX

PRACOWNICY – SZKOLENIA I ROZWÓJ

Na koniec 2024 roku w Metrze Warszawskiem Sp. z o.o. zatrudnionych było łącznie 2897 osób, w tym:

- na stanowiskach robotniczych 1829,
- na stanowiskach nierobotniczych 1068.

Metro Warszawskie Sp. z o.o. systematycznie szkoli swoich pracowników, podnosząc ich kwalifikacje i zwiększając poczucie satysfakcji z wykonywanej pracy. W 2024 roku Spółka zorganizowała 187 szkoleń, w których uczestniczyło 1492 pracowników. Programy szkoleń obejmowały szeroki wachlarz tematów, w tym prawo zamówień publicznych, prawo pracy i czas pracy, podatki oraz wynagrodzenia, ochronę środowiska, ochronę informacji niejawnych, a także bezpieczeństwo przeciwpożarowe.

W ramach szkoleń z udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej przeprowadzono recertyfikację uprawnień z udzielania kwalifikowanej pierwszej pomocy oraz rozpoczęto cykl kursów z udzielania pierwszej pomocy, RKO z wykorzystaniem defibrylatora AED. Przeprowadzono zajęcia dotyczące przewozu materiałów niebezpiecznych oraz szkolenie z zakresu obrony cywilnej. W 2024 roku odbyły się również szkolenia z zakresu postępowania w sytuacjach narażenia na zdarzenia silnie stresujące. W szkoleniach tych wzięli udział dyżurni stacji oraz dyżurni ruchu i stacji. Na bieżąco Spółka dba, aby pracownicy aktualizowali wiedzę w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy poprzez udział w szkoleniach okresowych służby BHP.

Metro Warszawskie Sp. z o.o. konsekwentnie aktualizuje i podnosi również kwalifikacje swoich pracowników w obszarze zagadnień technicznych. W 2024 roku odbyły się szkolenia z utrzymania i napraw napędów zwrotnicowych, obsługi suwnic i wciągarek ogólnego przeznaczenia, z obsługi żurawi przenośnych oraz dla hakowych dźwignic, przedłużono uprawnienia dla spawaczy. Pracownicy Zakładowej Służby Ratowniczej odbyli szkolenie podstawowe w zawodzie strażak oraz technik pożarnictwa. W 2024 roku pracownicy nabywali i przedłużali uprawnienia elektroenergetyczne

EMPLOYEES – TRAINING AND DEVELOPMENT

As of the end of 2024, Metro Warszawskie Sp. z o.o. employed a total of 2897 people, including:

- workers: 1829
- other positions: 1068

Metro Warszawskie Sp. z o.o. regularly trains its employees to improve their skills and increase their work satisfaction. In 2024, the company organized 187 training sessions attended by 1492 employees. Training programs covered a wide range of topics, including public procurement law, labor law and working time, taxes and compensation, environmental protection, protection of classified information, and fire safety.

Pre-medical first aid training included recertifying qualified first aid credentials and starting a series of courses in first aid, CPR with an AED defibrillator. Classes on transportation of hazardous materials were conducted, as well as a civil defense training. Another training topic covered in 2024 was exposure to highly stressful situations. The sessions were attended by station duty officers and train dispatchers/station duty officers. On an ongoing basis, the company ensures that its employees update their knowledge of occupational health and safety by participating in periodic training.

Metro Warszawskie Sp. z o.o. is consistently updating and improving its employees' technical skills. In 2024, training was organized on maintenance and repair of points drives, operation of gantry cranes and general-purpose winches, operation of portable cranes and hook hoists. Welders' licenses were renewed. The company's rescue services employees underwent basic firefighter and firefighting technician training. In 2024, employees acquired and renewed electric power licenses for operation and supervision-related positions, of the so-called SEP. To ensure security, employees

na stanowiska eksploatacji i dozoru tzw. SEP. Dla zapewnienia bezpieczeństwa pracownicy uczestniczyli w szkoleniach i konferencji z zakresu cyberbezpieczeństwa, AI oraz w seminarium Technologie AI na rynku transportowym. Nasi pracownicy uczestniczyli również w licznych wydarzeniach branżowych, takich jak XIX Konferencja Techniczna SONEL, Konferencja Tabor Szynowy, Międzynarodowa Konferencja LIFT EXPO, Międzynarodowe Targi Energetyczne ENERGETAB.

W 2024 roku został wdrożony Program Poleceń Pracowniczych na najbardziej newralgiczne stanowiska pracy, a także Program Inicjatyw Pracowniczych, w ramach którego każdy pracownik może zgłosić pomysł na udoskonalenie funkcjonujących w Spółce procesów. Program Inicjatyw Pracowniczych umożliwia podniesienie efektywności Metra Warszawskiego dzięki znacznej liczbie szybko wprowadzanych, drobnych usprawnień z inicjatywy Pracowników i pełniejszego wykorzystania ich wiedzy, nadania osobom zatrudnionym w Spółce większego wpływu na jej funkcjonowanie i doskonalenie, a także bardziej precyzyjnego niż wcześniej identyfikowania obszarów, które należy szczegółowo zbadać i metodycznie doskonalić.

Metro Warszawskie Sp. z o.o. jest popularnym miejscem odbywania praktyk zawodowych. W 2024 z warszawskim technikum zostało podpisane porozumienie o współpracy, w ramach którego uczniowie kształcą się w zawodach odpowiadających potrzebom Spółki, takich jak elektronik, elektryk, mechatronik czy teleinformatyk. Również studenci warszawskich uczelni z kierunków m.in.: elektrotechnika, budownictwo, geodezja i kartografia, chętnie realizowali programy praktyk zawodowych w Metrze Warszawskim.

participated in training and conferences on cybersecurity, AI and a seminar on AI technologies in the transport market. They also participated in multiple industry events, like the 19th Technical Conference SONEL, Rail Rolling Stock Conference, LIFT EXPO International Conference, International Energy Fairs ENERGETAB.

In 2024, the Employee Referral Program was implemented – for the most sensitive positions, and the Program of Employee Initiatives under which each employee may propose an idea for improvement of the company's processes. The Employee Initiatives Program makes it possible to increase the efficiency of Metro Warszawskie through a significant number of quickly implemented, small-scale improvements proposed by the employees. It also contributes to fuller use being made of employees' knowledge, which gives them a greater say in how the company operates and improves, and makes it possible to identify areas that require detailed examination and methodical improvement more precisely than before.

Metro Warszawskie Sp. z o.o. is a popular place for apprenticeships. In 2024, a memorandum of cooperation was signed with one of Warsaw's technical secondary schools, under which students are trained to work in professions that meet the company's needs, i.e., as electronic technicians, electricians, mechatronic technicians, and ICT technicians. Students from Warsaw universities, studying, among others, electrical engineering, construction, surveying, and cartography, were also eager to pursue apprenticeship programs at Metro Warszawskie.

OCHRONA ŚRODOWISKA

Przestrzegając zasad i standardów ochrony środowiska, określonych przepisami zewnętrznymi oraz wewnętrznymi, Metro Warszawskie Sp. z o.o. nieustannie podejmuje działania, mające na celu minimalizowanie potencjalnie negatywnego wpływu na środowisko. Łącząc rosnące oczekiwania kierownictwa, pracowników, użytkowników metra, a także mieszkańców Warszawy, Spółka angażuje się na rzecz środowiska, stawiając na ciągły rozwój poprzez wprowadzanie innowacyjnych i proekologicznych rozwiązań, znacząco wychodzi poza ramy podstawowych wymagań prawnych. Takie postępowanie wynika m.in. z transpozycji zapisów normy PN-EN ISO 14001:2015 do przepisów wewnętrznych, wdrożonych w ramach utrzymywanego zintegrowanego systemu zarządzania jakością, środowiskiem oraz bezpieczeństwem pracy.

UTRZYMANIE ZINTEGROWANEGO SYSTEMU ZARZĄDZANIA

Pracownicy Biura Ochrony Środowiska monitorują aktualne przepisy prawne oraz normy z zakresu ochrony środowiska i nadzorują proces ich wdrażania. W 2024 roku w ramach realizacji działań z zakresu zintegrowanego systemu zarządzania:

- przeprowadzony został audyt wewnętrzny i audyt zewnętrzny procesu PPO-07 Zarządzanie Środowiskowe;
- opracowano, dla pracowników Spółki, szczegółową instrukcję reagowania na incydenty, potencjalne zagrożenia i sytuacje awaryjne w ramach nadzorowania procesu PPO-07;
- aktualizowano na bieżąco rejestr aktów prawnych, związanych z działalnością Spółki i jej wpływem na środowisko na każdym etapie działalności;
- przeprowadzone zostały szkolenia wstępne i okresowe pracowników oraz szkolenia praktykantów;
- wprowadzono nowatorską metodę raportowania wykonania zadań środowiskowych, nadzorowanych przez wyznaczone komórki organizacyjne, dla realizacji celów środowiskowych.

ENVIRONMENTAL PROTECTION

Adhering to the principles and standards of environmental protection, as defined by external and internal regulations, Metro Warszawskie Sp. z o.o. is constantly taking measures to minimize its potentially negative impact on the environment. Combining the growing expectations of the management, employees, metro users, and residents of Warsaw, the company is committed to the environment, focusing on continuous development through the introduction of innovative and pro-environmental solutions, and significantly goes beyond the basic requirements of the law. This course of action is the result of, among other things, the transposition of the provisions of PN-EN ISO 14001:2015 into internal regulations, implemented as part of the maintained integrated system for the management of quality, environment, and occupational safety.

MAINTAINING THE INTEGRATED MANAGEMENT SYSTEM

The staff of the Office for Environmental Protection monitor the current environmental legislation and standards and oversee the process of their implementation. In 2024, as part of the integrated management system implementation:

- internal and external audits were conducted of the PPO-07 process: Environmental Management;
- a detailed instruction was developed, for the company's employees, on how to respond to incidents, potential threats and emergencies in the supervision of the PPO-07 process;
- the register of legal acts related to the company's activities and its impact on the environment at each stage of operations was updated on an ongoing basis;
- preliminary and periodic training of employees and training of apprentices were carried out;
- an innovative method of reporting on the performance of environmental tasks, supervised by designated organizational units, was introduced so as to achieve environmental goals.

GOSPODARKA ODPADAMI

Na terenie Metra Warszawskiego Sp. z o.o. prowadzona jest selektywna zbiórka odpadów komunalnych zgodnie z aktualnymi przepisami. Zarówno na terenie Stacji Techniczno-Postojowej Kabaty, jak i na stacjach metra, segregacja odpadów odbywa się w podziale na pięć frakcji (odpady z metalu i tworzyw sztucznych, papieru, szkła, odpady zmieszane i bioodpady). Częstotliwość opróżniania pojemników, ich liczba oraz pojemność określone są w umowie zawartej z odbiorcą odpadów komunalnych, wyłonionym w przetargu.

W wyniku prowadzonej działalności na terenie Metra Warszawskiego Sp. z o.o. wytwarzane są również odpady technologiczne. Sposób postępowania z nimi jest ściśle określony przez przepisy zewnętrzne oraz przyjęte regulacje wewnętrzne. Wszystkie odpady technologiczne wytwarzane przez Spółkę gromadzone są w sposób selektywny i bezpieczny dla środowiska, w odpowiednio przystosowanych pomieszczeniach i pojemnikach – w miejscach magazynowania odpadów zlokalizowanych na terenie Stacji Techniczno-Postojowej Kabaty.

Zgodnie z procedurami wewnętrznymi, masy wytwarzanych odpadów są na bieżąco monitorowane przez pracowników Biura Zaopatrzenia i Gospodarki Magazynowej oraz systematycznie przekazywane, na podstawie umów lub jednorazowych zleceń uprawnionym firmom, odpowiedzialnym za ich właściwe zagospodarowanie. Odbiorcy odpadów weryfikowani są przez pracowników Biura Ochrony Środowiska pod kątem spełnienia wymogów formalnoprawnych, w tym w zakresie posiadania ważnej decyzji zezwalającej na odbiór i zagospodarowanie przyjmowanych odpadów oraz wpisu do Rejestru podmiotów wprowadzających produkty, produkty w opakowaniach i gospodarujących odpadami (BDO). Baza służy również do ewidencjonowania odpadów, które Spółka wytwarza i przekazuje do zagospodarowania. Metro Warszawskie Sp. z o.o. uczestniczy w ten sposób w rynku gospodarki odpadami, umożliwiając instytucjom kontrolnym (m.in. Wojewódzkim Inspektorom Ochrony Środowiska) skuteczną kontrolę i walkę z nieprawidłowościami występującymi w tym sektorze.

GOSPODARKA WODNO-ŚCIEKOWA

Pobierana z sieci miejskiej woda zużywana jest na cele technologiczne i socjalno-bytowe pracowników. Ścieki bytowe, podczyszczone ścieki przemysłowe oraz przepływające przez separatory substancji ropopochodnych wody opadowe i roztopowe, pochodzące z utwardzonych powierzchni Stacji Techniczno-Postojowej Kabaty, odprowadzane są do miejskiej sieci kanalizacyjnej. Specyfika prowadzonej działalności, w tym utrzymanie czystości taboru oraz urządzeń, klasyfikuje wytwarzane ścieki przemysłowe jako mogące zawierać substancje szczególnie szkodliwe dla środowiska wodnego. W związku z tym, Metro

WASTE MANAGEMENT

On the premises of Metro Warszawskie Sp. z o.o. selective collection of municipal waste is carried out, in accordance with current regulations. Both on the premises of the Kabaty Technical and Holding Station and on metro stations, waste is sorted into five categories (metal and plastic waste, paper, glass, mixed waste and bio-waste). The frequency of waste container emptying, the number, and the capacity of containers are specified in the contract concluded with the company collecting municipal waste, selected by tender.

As a result of the activities conducted on the premises of Metro Warszawskie Sp. z o.o. technological waste is also generated. The way technological waste is handled is strictly defined by external regulations and the adopted internal regulations. All technological waste generated by the company is collected in a selective and environmentally safe manner in appropriately adapted rooms and containers – in waste storage areas located on the premises of the Kabaty Technical and Holding Station.

In accordance with internal procedures, the masses of waste generated are monitored on an ongoing basis by employees of the Office of Procurement and Warehouse Management and systematically transferred, under contracts or one-time orders, to authorized companies responsible for their proper management. Waste-collecting companies are verified by employees of the Office for Environmental Protection for compliance with the formal legal requirements. This includes verification of the company's possession of valid decisions permitting the collection and management of collected waste, and their registration in the Register of entities introducing products, packaged products and managing waste (BDO). The database is also used to record the waste that the company generates and hands over for management. This way, Metro Warszawskie Sp. z o.o. participates in the waste management market, enabling control institutions (such as Regional Environmental Inspectors) to effectively control and combat irregularities occurring in the sector.

WATER AND WASTEWATER MANAGEMENT

Water drawn from the municipal network is used for technological purposes and everyday needs of employees. Domestic wastewater, pre-treated industrial wastewater, rainwater and water from melted snow flowing through the separators of petroleum-based substances from the hardened surfaces of the Kabaty Technical and Holding Station are discharged into the municipal sewer system. Due to the nature of the business, including the keeping of rolling stock and equipment clean, the industrial wastewater generated is classified as likely to contain substances that are particularly harmful to the aquatic environment. Therefore, Metro Warszawskie Sp. z o.o. holds the relevant water-related permits, and carries out systematic monitoring of the parameters of

Warszawskie Sp. z o.o. posiada odpowiednie pozwolenia wodnoprawne, a także prowadzi systematyczny monitoring parametrów odprowadzanych ścieków, w celu sprawdzania dotrzymania norm określonych przepisami prawa. Badania wykonywane są przez akredytowane laboratorium, z którym Spółka zawarła umowę.

EDUKACJA Z ZAKRESU OCHRONY ŚRODOWISKA

Pracownicy Biura Ochrony Środowiska nieustannie monitorują zmiany w polskim prawie, śledzą światowe trendy oraz podnoszą swoje kwalifikacje poprzez udział w szkoleniach zewnętrznych. Komórka odpowiada w Spółce za edukację pracowników oraz kontrahentów z zakresu ochrony środowiska. Obowiązkowy udział obejmuje wszystkich zatrudnionych pracowników, osoby nowo przyjmowane do pracy oraz uczniów i studentów odbywających praktyki zawodowe. Dodatkowo, w razie potrzeby, prowadzone są szkolenia na stanowiskach pracy z zakresu gospodarki odpadami.

DZIAŁANIA NA RZECZ BIORÓŻNORODNOŚCI GATUNKOWEJ

Z inicjatywy Biura Ochrony Środowiska na terenie Stacji Techniczno-Postojowej Metra Warszawskiego Sp. z o.o. podejmowane są działania na rzecz bioróżnorodności gatunkowej.

W 2024 roku, na terenie STP Kabaty:

- zawieszono 31 budek lęgowych dla ptaków, które zostały zakupione w 2023 roku;
- na wschodnim brzegu oczka wodnego ułożono konary drzew, pozostałe z pielęgnacji zieleni, aby utworzyć schronienie dla płazów. Dookoła oczka wodnego utworzono łąkę kwietną oraz strefę bez koszenia, która sprzyja bytowaniu płazów i owadów;
- na jesieni ustawiono kilkanaście domków dla jeży, które zostały przykryte kopcami z liści;
- rozstawiono 5 domków dla owadów oraz 2 hotele dla pszczół murarek (same pszczoły zostaną rozlokowane na początku 2025 roku w specjalnych kokonach). Murarki są doskonałymi zapylaczami, skuteczniejszymi niż pszczoły miodne, co ma bezpośrednie przełożenie na wzbogacenie szaty roślinnej w naszym otoczeniu;
- ekspert-przyrodnik przeprowadził analizę kierunkową działań z zakresu ochrony przyrody na terenie STP Kabaty; udzielił wskazówek m.in. na temat proponowanych miejsc nasadzeń krzewów, wskazał obszary do montażu budek dla nietoperzy; budki będą przejściowym schronieniem podczas przelotów między kryjówkami zimowymi a letnimi lub też bezpiecznym miejscem rozrodczym;
- wytypowano obszary, które w 2025 roku zostaną strefami bez koszenia, co pozwoli na bezpieczne bytowanie owadom i małym zwierzętom.

discharged wastewater to verify compliance with the standards set by the law. The tests are performed by an accredited laboratory with which the company has signed a contract.

ENVIRONMENTAL EDUCATION

Through participating in external training, the employees of the Office for Environmental Protection constantly monitor changes in the Polish law, follow global trends, and improve their skills. The unit is responsible for environmental education of the company's employees and trade partners. Participation is obligatory for all employees, new hires, as well as secondary school and university students on apprenticeships. Additionally, if necessary, on-the-job training on waste management is provided.

BIODIVERSITY MEASURES

On the initiative of the Office for Environmental Protection, biodiversity measures are being taken on the premises of Metro Warszawskie Sp. z o.o. Technical and Holding Station.

In 2024, the following measures were implemented on the premises of THS Kabaty:

- 31 nesting boxes were hung (purchased in 2023);
- on the eastern bank of the pond, tree branches, left over from the maintenance of greenery, were laid to create a shelter for amphibians. Around the pond, a floral meadow and a no-mow zone were created, to create favorable conditions for amphibians and insects;
- in autumn, hedgehog houses were set up and covered with mounds of leaves;
- 5 insect houses and 2 mason bee hotels were set up (the bees themselves will be brought at the beginning of 2025, in special cocoons). Mason bees are excellent pollinators, more effective than honey bees, which has a direct impact on enriching the vegetation cover in our environment;
- an expert-naturalist carried out a directional analysis of nature conservation measures at THS Kabaty; he provided guidance on, among other things, proposed shrub planting sites, and indicated areas for installation of bat boxes; the boxes will provide transitional shelter during migration between winter and summer hideaways, or a safe breeding site;
- areas were selected that will become no-mow zones in 2025, to allow insects and small animals to live in safety.

XI

ZINTEGROWANY SYSTEM ZARZĄDZANIA

Metro Warszawskie Sp. z o.o. realizuje politykę w zakresie jakości, ochrony środowiska oraz bezpieczeństwa i higieny pracy, spełniającą wymagania norm:

- PN-EN ISO 9001 *Systemy zarządzania jakością. Wymagania*,
- PN-EN ISO 14001 *Systemy zarządzania środowiskowego. Wymagania i wytyczne stosowania*,
- PN-EN ISO 45001 *Systemy zarządzania bezpieczeństwem i higieną pracy – Wymagania i wytyczne stosowania*.

Zgodność z normą PN-EN ISO 9001 systemu zarządzania jakością, wdrożonego w Metrze Warszawskim Sp. z o.o. w 2004 roku, została potwierdzona Certyfikatem Polskiego Centrum Badań i Certyfikacji, jako pierwsza certyfikacja, w dniu 15 czerwca 2005 roku. W 2008 roku Certyfikat rozszerzono o kolejne systemy, tj. system zarządzania środowiskowego oraz bezpieczeństwa i higieny pracy, uzyskując w dniu 21 lipca 2009 roku Certyfikat zintegrowanego systemu zarządzania.

Realizując politykę zintegrowanego systemu zarządzania, zasadę ciągłego doskonalenia, Metro Warszawskie Sp. z o.o. w 2020 r. przystąpiło do kolejnego audytu odnowienia certyfikatu, z uwzględnieniem nowej międzynarodowej normy dotyczącej środowiska pracy, tj. PN-ISO 45001:2018-06, która zastąpiła w zintegrowanym systemie zarządzania polską normę PN-N-18001:2004. Od dnia 2 grudnia 2020 roku Metro Warszawskie Sp. z o.o. legitymuje się Certyfikatem zintegrowanego systemu zarządzania za zgodność z trzema międzynarodowymi normami PN-EN ISO 9001:2015-10, PN-EN ISO 14001:2015-09 i PN-ISO 45001:2018-06, nr JBS-169/8/2020. Dnia 9 kwietnia 2024 roku Polskie Centrum Badań i Certyfikacji opublikowało nowe wydanie normy PN-EN ISO 45001:2024-02 związane z włączeniem normy ISO 45001 do katalogu norm europejskich, tak więc nastąpiła pełna integracja norm we wdrożonym Zintegrowanym Systemie Zarządzania. Zapewnia to jeszcze bardziej transparentną i szerszą prezentację Polityki Jakości, co przedkłada się na większą rozpoznawalność Spółki na międzynarodowej arenie firm transportowych.

INTEGRATED MANAGEMENT SYSTEM

Metro Warszawskie Sp. z o.o. implements policies on quality, environmental protection and occupational health and safety, meeting the requirements of the following standards:

- PN-EN ISO 9001 *Quality management systems. Requirements*,
- PN-EN ISO 14001 *Environmental managements systems. Application requirements and guidelines*,
- PN-EN ISO 45001 *Occupational health and safety management systems – Application requirements and guidelines*.

Compliance with the PN-EN ISO 9001 quality management system, implemented at Metro Warszawskie Sp. o.o. in 2004, was certified by the Polish Centre for Testing and Certification, as the first certification, on June 15, 2005. In 2008, the certificate was expanded to include other systems, i.e., environmental management and occupational health and safety; on July 21, 2009, an Integrated Management System Certificate was obtained.

Implementing the policy of the integrated management system, the principle of continuous improvement, in 2020, Metro Warszawskie Sp. z o.o. proceeded with another certificate renewal audit, taking into account the new international standard for the working environment, i.e., PN-ISO 45001:2018-06, which replaced the Polish standard PN-N-18001:2004 in the integrated management system. Since December 2, 2020, Metro Warszawskie Sp. z o.o. holds an Integrated Management System Certificate for compliance with three international standards: PN-EN ISO 9001:2015-10, PN-EN ISO 14001:2015-09 and PN-ISO 45001:2018-06, No. JBS-169/8/2020. On April 9, 2024, the Polish Centre for Testing and Certification published a new edition of standard PN-EN ISO 45001:2024-02 related to the inclusion of ISO 45001 in the catalogue of European standards, so standards were fully integrated in the Integrated Management System implemented. This ensures an even more transparent and broader presentation of the Quality Policy, which translates into greater recognizability of the company in the international arena of transport companies.

W roku 2023 Metro Warszawskie Sp. z o.o. poddało się audytowi ponownej certyfikacji, celem uzyskania Certyfikatu na kolejny okres trzyletni, wchodząc tym samym w kolejny cykl audytów nadzoru. W dniu 23.05.2023 r. Metro Warszawskie Sp. z o.o. uzyskało ponownie Certyfikat nr JBS-169/10/2023 wydany przez Polskie Centrum Badań i Certyfikacji SA oraz organizację IQNet, która jest międzynarodową siecią jednostek certyfikujących skupiającą najważniejsze 34 jednostki certyfikujące z 33 krajów. W 2024 roku Polskie Centrum Badań i Certyfikacji S.A. przeprowadziło tzw. audyt I nadzoru.

Funkcjonujący w Metrze Warszawskim Sp. z o.o. zintegrowany system zarządzania zapewnia wysoką jakość i bezpieczeństwo podróży pasażerom, a także identyfikuje i ogranicza ryzyko zagrożeń bezpieczeństwa pracy personelu Spółki i firm działających na terenie Spółki z jednoczesną dbałością o ochronę środowiska naturalnego. W ramach doskonalenia systemu oraz aktualizacji polityki ZSZ, Metro Warszawskie Sp. z o.o. przyjęło zasadę systematycznego i uporządkowanego zarządzania ryzykiem dla realizacji celów i zadań Spółki oraz zasadę zespołowego ustanawiania celów i zadań – pod przewodnictwem Zarządu Spółki – w sposób spełniający kryteria konkretności, mierzalności, osiągalności, ambitności, istotności, określenia w czasie, spójności. Swoją działalnością i postawą reprezentuje wartości wpisane w system zarządzania, tj.:

- rozumienia pasażerów i ich potrzeb,
- solidność w wypełnianiu zobowiązań,
- odpowiedzialność za bezpieczeństwo pasażerów, pracowników i otoczenia,
- stałe budowanie zaufania i pozytywnych relacji z otoczeniem,
- doskonalenie i rozwój pracowników i firmy.

In 2023, Metro Warszawskie Sp. z o.o. underwent a recertification audit to obtain the certificate for another three years, thus entering another cycle of surveillance audits. On May 23, 2023 Metro Warszawskie Sp. z o.o. was awarded, again, Certificate no. JBS-169/10/2023 issued by the Polish Centre for Testing and Certification S.A. and IQNet – the International Certification Network that brings together 34 most important certification bodies from 33 countries. In 2024, the Polish Centre for Testing and Certification S.A. conducted the so-called surveillance audit.

Metro Warszawskie Sp. z o.o.'s integrated management system ensures high quality and safety of passenger travel, as well as identifying and mitigating the risk of safety hazards to the personnel of Metro Warszawskie Sp. z o.o. and personnel of companies operating on the premises of Warsaw Metro, and ensuring environmental protection. To continue improving the integrated management system and update the related policies, Metro Warszawskie Sp. z o.o. adopted the principle of systematic and organized risk management when implementing the company's tasks and goals, and the principle of working as a team when establishing the company's tasks and goals – in a way that meets the criteria of concreteness, measurability, achievability, ambition, relevance, timeliness, and consistency. Its activities and attitude represent the values inherent in the management system, i.e.:

- understanding the passengers and their needs,
- reliability while meeting commitments,
- responsibility for the safety of passengers, employees, and the surroundings,
- continuous building of trust and positive relations with the surrounding environment,
- improvement and development of the employees and the company.

XII

DZIAŁALNOŚĆ PROMOCYJNA

Realizując działalność inwestycyjną i eksploatacyjną, Metro Warszawskie Sp. z o.o. wiele uwagi poświęcało przedsięwzięciom promocyjno-informacyjnym, które są integralną częścią realizowanej przez Spółkę strategii. W 2024 roku Spółka zaangażowała się w wiele projektów promocyjno-informacyjnych, między innymi: uczestniczyła i organizowała kampanie promocyjno-informacyjne, wydarzenia, eventy związane z eksploatacją i budową metra, informowała o aktualnie realizowanych i planowanych inwestycjach Spółki, promowała inwestycje unijne, uczestniczyła w akcjach i kampaniach związanych z komunikacją miejską oraz konferencjach i targach związanych z transportem publicznym.

Celem prowadzonych w 2024 roku przez Metro Warszawskie działań promocyjno-informacyjnych było kształtowanie pozytywnego wizerunku Spółki poprzez informowanie mieszkańców Warszawy o realizacji budowy metra. Szczególny nacisk został położony na zagadnienia związane z rozbudową linii M2 (odcinek 3+STP Mory). Ważnym elementem było również informowanie o planowanych liniach M3 i M4.

O działalności Metra Warszawskiego informowaliśmy podczas różnego rodzaju spotkań i eventów prowadzonych zarówno w formule on-line jak i stacjonarnie. Przedstawiciele Spółki uczestniczyli między innymi w debatach publicznych poświęconych transportowi podczas konferencji „Infrastruktura Polska i Budownictwo", Kongresu Transportu Publicznego oraz Kongresu Infrastruktury Polskiej. Uczestniczyliśmy w wielu wydarzeniach publicznych z udziałem podmiotów zainteresowanych, między innymi w Festiwalu Europejskim, Dniach Transportu Publicznego, III Pikniku Naukowym organizowanym przez Urząd Dzielnicy Bemowo m.st. Warszawy oraz pikniku profilaktycznym „Wakacje tuż tuż".

Realizując obowiązek informacyjny Metro Warszawskie Sp. z o.o. w 2024 roku publikowało na swojej stronie internetowej materiały dotyczące realizowanych oraz planowanych inwestycji. Opublikowane zostały materiały firmowe, w tym raport roczny Spółki.

Metro Warszawskie włączyło się również w organizację konkursów, projektów społecznych, kulturalnych, edukacyjnych, sportowych oraz wsparło finansowo wybrane podmioty.

PROMOTIONAL ACTIVITIES

In carrying out investments and operations, Metro Warszawskie Sp. z o.o. has devoted a lot of attention to promotional and informational projects, which are an integral part of the strategy implemented by the company. In 2024, the company engaged in multiple promotional and informational activities. It participated in and organized promotional and informational campaigns, events, including events related to the operation and construction of the metro, provided information on the company's current and planned investments, promoted EU investments, and participated in campaigns, conferences, and fairs related to public transportation.

The aim of the info-promo activities carried out by Warsaw Metro in 2024 was to shape a positive image of the company by informing the residents of Warsaw about the progress of metro construction. Special emphasis was put on topics connected with the extension of M2 Line (section 3+THS Mory). Another important element was information about the planned lines M3 and M4.

We informed about the activities of Warsaw Metro during various events and meetings both on-line and face-to-face. Among others, the company's representatives participated in public debates devoted to transportation during the conference "Polish Infrastructure and Construction.", Public Transportation Congress, and Polish Infrastructure Congress. We participated in a number of public events involving stakeholders, among others, the European Festival, Days of Public Trasport, Third Science Picnic organized by the Bemowo District Office of the capital city of Warsaw, and a picnic "Holiday is just around the corner."

In 2023, to meet its obligation to provide information, Metro Warszawskie Sp. z o.o. published materials on its website regarding the ongoing and planned investments. The company materials were published, including the annual report.

Warsaw Metro also joined in the organization of competitions, social, cultural, educational, and sports projects, and supported selected entities financially. As we have done for many years, we supported Stowarzyszenie Przyjaciół

Jak od wielu lat, wspieraliśmy Stowarzyszenie Przyjaciół Integracja, Fundację Pomoc Transportowcom, Fundację Nikt Nie Zostaje oraz Fundację Świat na Tak.

PROMOCJA SZTUKI W PRZESTRZENI METRA

Wypełniając swoją zasadniczą funkcję, Metro Warszawskie Sp. z o.o. inicjuje, bierze udział oraz wspiera różne formy aktywności, takie jak przedsięwzięcia edukacyjne, działalność charytatywna, sportowa czy kulturalna. Jednym z kierunków działania Metra Warszawskiego Sp. z o.o. jest promowanie sztuki. Odbywa się to za pośrednictwem programów „Akademia Sztuk Podziemnych" oraz „Galeria A19". Spółka współtworzy te inicjatywy poprzez przekazanie do dyspozycji środowiskom artystów plastyków wolnych, nieingerujących w ruch pasażerski przestrzeni na stacjach metra. Działania takie spotykają się z uznaniem nie tylko ze strony samych artystów, ale przede wszystkim pasażerów metra.

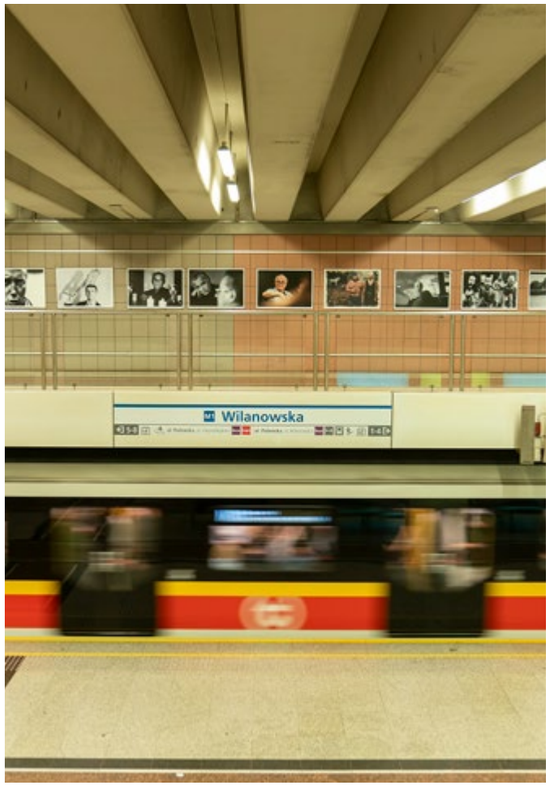
Pierwsza galeria w przestrzeni metra powstała już w 2004 roku. Ulokowana została na stacji Wilanowska. Po 5 latach galeria pn. „pociąg do sztuki" tworzyła dużą sieć galerii miejskich, mieszczących się w podziemnych ciągach komunikacyjnych warszawskiego metra. Galeria znalazła również swoje miejsce w holu głównym budynku mieszczącym siedzibę zarządu Metra Warszawskiego Sp. o.o. W 2020 roku na stacji metra Wilanowska powstała nowa galeria sztuki pn. Akademia Sztuk Podziemnych jako efekt współpracy Metra Warszawskiego Sp. z o.o. ze Stowarzyszeniem Inicjatyw Społeczno-Kulturalnych Muranów, które jest również operatorem galerii. Akademia kontynuuje tradycję promocji kultury i twórców wśród szerokiego grona

Integracja, Pomoc Transportowcom Foundation, Nikt Nie Zostaje Foundation, and Świat na Tak Foundation.

ART PROMOTION ON METRO PREMISES

While fulfilling its core function, Metro Warszawskie Sp. z o.o. initiates, participates in and supports various forms of activity, such as educational projects, as well as charitable, sports, and cultural projects. One of the initiatives of Metro Warszawskie Sp. z o.o. is the promotion of art. This is done through the "Academy of Underground Arts" and "A19 Gallery" programs. The company co-creates these initiatives by putting free spaces at metro stations – ones that do not interfere with passenger traffic – at the disposal of visual artists. Such initiatives are welcomed not just by the artists themselves, but also by metro passengers.

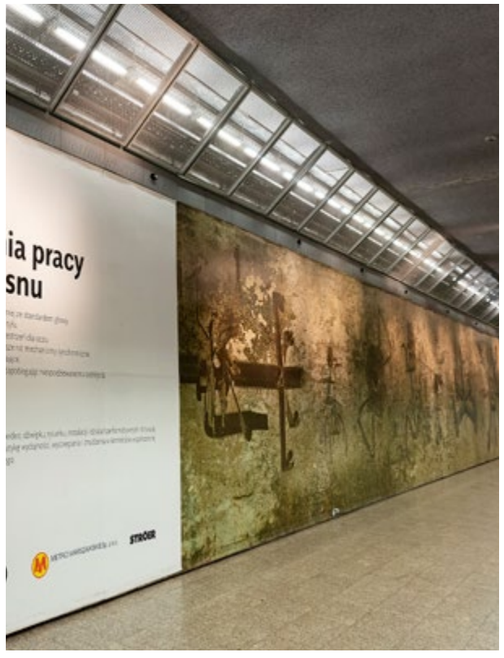
The first gallery located on the metro premises was established as early as 2004. It was located at Wilanowska station. After 5 years, the "pociąg do sztuki" gallery sprawled to form a large network of urban galleries located in the underground passageways of the Warsaw metro. The gallery also found its place in the main lobby of the building housing the head office of Metro Warszawskie Sp. o.o. In 2020, a new art gallery was established at Wilanowska metro station, the "Academy of Underground Arts", a result of cooperation between Metro Warszawskie Sp. z o.o. and the Muranów Association for Social and Cultural Initiatives, which is also the



odbiorców. Od początku swojego istnienia Akademia Sztuk Podziemnych mieści się na antresoli stacji metra Wilanowska i jako miejsce promocji kultury i sztuki w przestrzeni miejskiej ma na celu eksponowanie sztuki o różnorodnej tematyce i prezentację innych tematów ważnych ze społecznego punktu widzenia.

Kolejnym stałym elementem sztuki w metrze warszawskim jest „Galeria A19". Projekt „Galeria A19" powstał w 2007 roku jako program promujący kulturę w przestrzeni wielkiego miasta, a jego pomysłodawcą był Pan Profesor Mirosław Duchowski – autor wystroju wnętrz stacji metra Marymont. Od 2010 roku koordynatorem projektu jest Akademia Sztuk Pięknych w Warszawie. Program galerii ma na celu popularyzację sztuki, promocję studentów i absolwentów uczelni artystycznych oraz prezentację ich prac w przestrzeni publicznej.
2024 rok w Galerii A19 rozpoczął się zamontowaną 11 grudnia poprzedniego roku i trwającą do 25 marca wystawą Jędrzeja Bieńko pt. „FACES/TWARZE". Urodzony w 2000 roku artysta posłużył się techniką aerografu na papierze. Praca prezentowana na wystawie odnosi się do statusu jednostki ludzkiej wobec szerszego kontekstu, w tym kontekstu społecznego.
Od 26 marca 2024 w A19 prezentowaliśmy pracę Stefana Kornackiego pt. „Inscription Project – Victoria". Głównym elementem działania tego multimedialnego artysty był 46-letni napis VICTORIA: element architektoniczny zdemontowany z hotelu Victoria w 2011 r., zaprojektowany przez wybitnego polskiego grafika – Romana Duszka w latach 70.
Do końca bieżącego roku w Galerii A19 pojawiły się prace Aleksandry Szczodry pt. „Matryca wszechświata" oraz Jana Wojtasia pt. „Rury".

gallery's operator. The academy continues the tradition of promoting culture and artists to a wide audience. Since its establishment, the "Academy of Underground Arts" has been located on the mezzanine floor of Wilanowska metro station. As a place promoting culture and art in urban spaces, it aims to exhibit art on a variety of subjects and present other socially important topics.



Another permanent art establishment in the Warsaw metro is the "A19 Gallery." Originated by Professor Mirosław Duchowski, designer of the interior of Marymont metro station, the "A19 Gallery" project started in 2007 as a program for the promotion of culture in the city. Since 2010, the project has been coordinated by the Academy of Fine Arts in Warsaw. The gallery aims to popularize art, promote art students and graduates, and present their works in public spaces. The year 2024 at the "A19 Gallery" started with the exhibition by Jędrzej Bieńko titled "FACES", which started on December 11 of the previous year and ran until March 25. The artist, born in 2000, used the airbrush on paper technique. The work presented at the exhibition referred to the status of the human in a broader context, including social context. From March 26, 2024, A19 presented the work by Stefan Kornacki, titled "Inscription Project – Victoria." The centerpiece of the multimedia artist's work was the 46-year-old VICTORIA inscription: an architectural element dismantled from the Victoria Hotel in 2011, designed by the prominent Polish graphic designer Roman Duszek in the 1970'. By the end of this year, the "A19 Gallery" exhibited works by Aleksandra Szczodra, titled "Matrix of the Universe" and Jan Wojtaś, titled "Pipes."

METRO WARSZAWSKIE Sp. z o.o.