



KOLEJE
Budownictwo
kolejowe

Budownictwo kolejowe

**Jesteśmy firmą z ponad 50-letnią tradycją
oraz liderem polskiego rynku budowlanego.**

Realizujemy projekty z zakresu infrastruktury: drogowej, kolejowej, lotniskowej i hydrotechniki, budownictwa ogólnego, energetyki i przemysłu, wykorzystując do tego najnowocześniejsze technologie i sprzęt, gwarantujące najwyższą jakość. Od 1995 roku spółka notowana jest na warszawskiej Giełdzie Papierów Wartościowych. Budimex znajduje się również w zestawieniu spółek odpowiedzialnych społecznie WIG-ESG (zastąpił RESPECT Index, w którym byliśmy notowani nieprzerwanie od 2011 roku).

Budimex jest jednym z sygnatariuszy Porozumienia dla Bezpieczeństwa w Budownictwie – inicjatywy utworzonej w 2010 r., zrzeszającej największych generalnych wykonawców w Polsce w celu podniesienia poziomu bezpieczeństwa pracy w branży budowlanej.



LCS Łtawa

Kontrakt obejmował wykonanie robót budowlanych modernizujących linię kolejową nr 9 na odcinku od km 184 + 800 do km 236 + 920, w ramach obszaru Lokalnego Centrum Sterowania (LCS) w Łtawie.

Realizacja:

05.2011 – 12.2014

Inwestor:

PKP PLK

W ramach projektu wykonaliśmy prace obejmujące całkowitą wymianę nawierzchni torowej wraz z rozjazdami, wymianę sieci trakcyjnej, kompleksowe roboty wzmocniające podtorze, wykonano nowy system odwodnienia oraz infrastrukturę przytorową. Wybudowaliśmy również system dróg i skrzyżowań dwupoziomowych, powstało 14 wiaduktów kolejowych, 10 wiaduktów drogowych i 9 przejść dla pieszych. Zmodernizowaliśmy infrastrukturę peronową, dostosowując ją jednocześnie do potrzeb osób niepełnosprawnych. Uruchomiliśmy nowy komputerowy system sterowania ruchem pociągów w ramach LCS Łtawa. Po przebudowie pociągi na zmodernizowanym odcinku mogą poruszać się z prędkością do 160 km/h.

Wartość:

687,9

mln zł netto





Realizacja kontraktu polegała na zaprojektowaniu i budowie etapu I Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, czyli rewitalizacji kolei Kokoszkowskiej. Wybudowaliśmy w całkowicie nowym śladzie dwutorową linię kolejową o łącznej długości około 17 km na odcinku: od włączenia w stację Gdańsk Wrzeszcz do połączenia z linią kolejową nr 2010 (Kościerzyna – Gdynia).

Realizacja:

05.2013 – 10.2015

Inwestor:

**POMORSKA KOLEJ
METROPOLITALNA**

Powstało również 8 przystanków pasażerskich z 15 peronami jednokrawędziowymi i przystanek z jednym peronem wyspowym. Wybudowaliśmy lokalne centrum sterowania oraz stację techniczną. W ramach realizowanych prac przebudowane zostały istniejące drogi i chodniki, wybudowano parkingi w systemie „Park and Ride” oraz parkingi rowerowe. W ramach inwestycji powstało 16 wiaduktów kolejowych, 6 drogowych, 5 przejść pod torami, 3 kładki dla pieszych i 3 przejścia dla zwierząt. Dodatkowo w skład inwestycji weszły: projekt, budowa i uruchomienie systemów elektronicznego bezpieczeństwa, sterowania ruchem kolejowym, łączności kolejowej i informacji dla podróżnych. Kontrakt obejmował także wykonanie kompleksowego systemu odwodnienia i licznych urządzeń ochrony środowiska. Wybudowana linia PKM na trwałe wpisuje się w krajobraz Trójmiasta.

Wartość:

546,79
mln zł netto

Pomorska Kolej Metropolitalna

Łącznica kolejowa

Kraków Zabłocie – Kraków Podgórze

Inwestycja obejmowała wykonanie robót budowlanych związanych z budową łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie – Kraków Podgórze.

W ramach zadania przebudowaliśmy układ torowy linii nr 91, 94, 603 oraz wybudowaliśmy nową linię 624, która poprowadzona została pomiędzy przystankami osobowymi Kraków Zabłocie – Kraków Podgórze na dwóch estakadach kolejowych o długości 541 i 612 m. Dodatkowo zrealizowanych zostało 6 innych obiektów inżynierskich. Zbudowaliśmy także dwa nowe, dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych przystanki osobowe Kraków Zabłocie i Kraków Podgórze (Krzemionki) wraz z peronami i infrastrukturą towarzyszącą.

Realizacja:

09.2015 – 12.2017

Inwestor:

PKP PLK

Inwestycja obejmowała również: przebudowę sieci trakcyjnej, budowę urządzeń SRK, budowę sieci elektroenergetycznych, teletechnicznych, przebudowę sieci gazowych i wodociągowych, budowę oświetlenia, kanalizacji deszczowej i sanitarnej. W ramach kontraktu przebudowana została towarzysząca infrastruktura drogowa, a także zostały wybudowane ekrany akustyczne. Wykonanie prac w ścisłym centrum Krakowa na eksploatowanej w trakcie budowy linii kolejowej wymagało od naszego zespołu bardzo dobrego planowania i dużej wiedzy zarówno technicznej, jak i organizacyjnej. Budowa zdobyła wiele nagród, świadczących o tym, jak spektakularny i trudny technicznie to był projekt.

Wybudowanie łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie – Kraków Podgórze umożliwiło bezpośrednią jazdę pociągów na trasie Kraków Główny – Skawina i dalej do Oświęcimia i Zakopanego.

Wartość:

210,726

mln zł netto





W ramach kontraktu konsorcjum, którego liderem byliśmy, zaprojektowało, zmodernizowało i wybudowało infrastrukturę techniczną stacji, m.in. nowe rozjazdy i sieć trakcyjną, a także nowe komputerowe urządzenia SRK.

CMK Olszamowice

Realizacja:

11.2016 – 05.2018

Inwestor:

PKP PLK

Dzięki temu zwiększyła się przepustowość linii, a pociągi mogą jeździć z prędkością ponad 200 km/h. Kontrakt był częścią projektu „Modernizacja linii kolejowej nr 4 – Centralna Magistrala Kolejowa”. W zakresie prac znalazły się między innymi roboty związane z budową nowej nawierzchni torowej wraz z podtorzem i systemem odwodnienia, rozbiórka istniejącej i budowa nowej sieci trakcyjnej wraz z systemem zasilania oraz zabudowa 12 nowych, bardzo nowoczesnych rozjazdów z ruchomym dziobem krzyżownicy, stosowanych na liniach dużych prędkości, które na plac budowy przyjeżdżały specjalnymi składami w 3-częściowych blokach gotowych do bezpośredniej zabudowy w torze.

W ramach kontraktu wybudowaliśmy również nowy budynek nastawni, system monitoringu wizyjnego i zaprojektowaliśmy, zabudowaliśmy i uruchomiliśmy nowe komputerowe urządzenia SRK. Zrealizowanie prac w ramach ściśle zaplanowanych zamknięć torowych wymagało od zespołu budowy dobrego planowania i bardzo dobrej organizacji prac. Po modernizacji Stacja Kolejowa Olszamowice to bardzo nowoczesny obiekt, przygotowany do w pełni automatycznego prowadzenia ruchu pociągów z prędkością ponad 200 km/h.



Wartość:

47,214
mln zł netto

Konsorcjum firm, w którym byliśmy jednym z partnerów, zrealizowało modernizację LCS Kutno (odcinek Żychlin – Bartogi) na trasie kolejowej E-20.

W ramach konsorcjum zrealizowaliśmy prace na odcinku linii E-20 od km 149.000 – do km 172.000, zawierającym szlaki Krzewie – Kłodawa, Kłodawa – Zamków i Bartogi – Koło oraz stację Kłodawa, posterunek odgałęźny Zamków i stację Bartogi.

W ramach przebudowy wykonaliśmy demontaż torów, wzmocnienia podtorza i budowę nowej nawierzchni, zbudowaliśmy na całym zakresie nową sieć trakcyjną oraz dwie nowe nastawnie – w Kutnie i Bartogach. Na stacjach Kłodawa i Bartogi uruchomiliśmy nowy komputerowy system sterowania ruchem kolejowym.

Realizacja prac na odcinku Zamków – granica LCS Kutno wymagała wprowadzenia całkowitego zamknięcia linii, a ruch kolejowy prowadzono trasą objazdową. Dodatkowo na czas robót i zamknięcia linii wprowadzona została autobusowa komunikacja zastępcza. Dzięki odpowiedniej organizacji, zaangażowaniu zespołu budowy oraz pracy przez całą dobę roboty na tym odcinku zakończyliśmy tydzień przed planowanym terminem kontraktowym.

Realizacja:

04.2017 – 10.2020

Inwestor:

PKP PLK

Na zakończonych odcinkach zmodernizowanej w ramach projektu linii E-20 ruch prowadzony jest z prędkością 160 km/h dla pociągów pasażerskich i 120 km/h dla pociągów towarowych. Dzięki modernizacji linii i zarządzaniu ruchem z lokalnych centrów sterowania zwiększy się przepustowość linii, a czas przejazdu pomiędzy Poznaniem a Warszawą wyniesie według prognoz PKP PLK 2 godziny 20 minut.

Modernizacja LCS Kutno na E-20

Wartość:

560,012
mln zł netto



LCS Idzikowice

na Centralnej Magistrali Kolejowej

„Modernizacja stacji Idzikowice” to kontrakt, który zrealizowaliśmy w współpracy z KZA Lublin. Zakres prac obejmował: budowę i modernizację nawierzchni torowej wraz z podtorzem i odwodnieniem, przebudowę sieci trakcyjnej i elektroenergetycznej, budowę nowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym, przebudowę sieci teletechnicznych oraz budowę nastawni dysponującej i rozbudowę hali grupy awaryjnej służb utrzymaniowych PKP PLK. Kontrakt realizowaliśmy w formule „projektuj i buduj”.

Realizacja:

02.2018 – 06.2020

Inwestor:

PKP PLK

Prace wykonaliśmy w ramach projektu „Modernizacja linii kolejowej nr 4 – Centralna Magistrala Kolejowa etap II”, którego celem jest dostosowanie jednej z najważniejszych linii kolejowych w Polsce do prędkości 250 km/h. Aby osiągnąć ten cel, w torach głównych zabudowano 14 szt. rozjazdów z ruchomym dziobem krzyżownicy, 10 o promieniu R=1200 i 4 o promieniu R=500. Łącznie na stacji Idzikowice zabudowaliśmy 44 nowe rozjazdy, 19 km torów oraz 25 km sieci trakcyjnej. Prace musiały być zaplanowane z dużym wyprzedzeniem i wykonane w ściśle określonych terminach ze względu na duży reżim zamknięć torowych na jednej z najważniejszych linii kolejowych w Polsce. Nasz zespół świetnie z tym sobie poradził i budowa zakończyła się sukcesem.

Wartość:
131,906
mln zł netto





Na zlecenie PKP PLK konsorcjum, którego liderem byliśmy, przebudowało tak zwaną matą linię obwodową - linię kolejową nr 20 w Warszawie.

W ramach prac wykonaliśmy m.in. 4 kilometry nowej nawierzchni torowej na dwutorowej linii nr 20 na odcinku Warszawa Zachodnia - Warszawa Gdańska.

Realizacja:

02.2017 - 05.2020

Inwestor:

PKP PLK

Podczas realizacji projektu zmodernizowaliśmy i przebudowaliśmy: 4 osobowe przystanki kolejowe: Warszawa Zachodnia peron nr 8, Warszawa Wola, Warszawa Koło, Warszawa Powązki i szczególnie istotny Warszawa Młynów, który stanowi węzeł przesiadkowy, łączący kolej, tramwaje oraz Młynów - stację drugiej linii metra. Przebudowane przystanki zostały wyposażone m.in. w: innowacyjne oświetlenie, udogodnienia dla osób niepełnosprawnych (windy, ruchome schody), system monitoringu CCTV, urządzenia łączności technologicznej (przewodowej i radiowej).

Ponadto konsorcjum przebudowało sieć trakcyjną, sieci elektroenergetyczne i teletechniczne, urządzenia SRK, a także 3 wiadukty kolejowe - nad ul. Kasprzaka, nad ul. Wolską i nad ul. Obozową, przejście pod torami ul. Zawiszy oraz dwie kładki dla pieszych - przy ul. Prądzyńskiego i nad ul. Górczewską. W ramach przebudowy obiektów inżynierskich zmodernizowano sieć kanalizacji deszczowej i sanitarnej oraz gazowej i wodociągowej. W ramach budowy powstał również nowy budynek lokalnego centrum sterowania.

Wartość:

203,054
mln zł netto

Linia obwodowa Warszawa



LK7 Otwock – Pilawa

Lk7, czyli linia kolejowa prowadząca z Warszawy do Lublina, to największa inwestycja kolejowa w Polsce w ostatnich latach. Prace realizowaliśmy na trzech odcinkach tej trasy: z Otwocka do Pilawy (LOT A), z Pilawy do Dębłina (LOT B) oraz z Dębłina do Naęczowa (LOT C1).

Realizacja:

06.2017 – 04.2021

Inwestor:

PKP PLK

W zakresie naszych prac na odcinku trasy A z Otwocka do Pilawy były: przebudowa 74 km toru, przebudowa stacji Otwock, Celestynów i Pilawa, budowa 87 nowych rozjazdów, przebudowa sieci trakcyjnej, sieci i urządzeń elektroenergetyki kolejowej, modernizacja 12 przejazdów kolejowych, przebudowa i budowa 22 obiektów inżynierskich, budowa dwóch nastawni dysponujących na stacjach Otwock i Celestynów oraz budynku LCS na stacji Pilawa, budowa 18 nowych peronów, przebudowa infrastruktury sanitarnej oraz urządzeń wodnych, a także budowa 5 km układów drogowych.

Podsumowując cały projekt, zrealizowaliśmy 70% całej trasy kolejowej LK7 z Warszawy do Lublina. Łącznie zmodernizowaliśmy aż 122 km linii.

Wartość:
335
mln zł netto



Prace realizowaliśmy w ramach konsorcjum Mostostalu Kraków SA (lider), PKP Energetyki SA oraz Schweerbau GmbH. Prace polegały na przebudowie i modernizacji linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk, na odcinku Pilawa – Dęblin, od km 55.600 do km 107.283.

Prace rozpoczęliśmy w 2017 roku i w ramach kontraktu przebudowaliśmy tory 1 i 2 na odcinku od Pilawa do Dębina. Na czas robót linia kolejowa była zamknięta na szlaku od Garwolina do Dębina natomiast szlak Pilawa – Garwolin był przebudowywany przy jednotorowym zamknięciu w celu utrzymania ruchu pociągów pasażerskich. Stacja Dęblin jest największą stacją na zmodernizowanym odcinku i w ramach prac została całkowicie przebudowana. Na czas robót wprowadzona została zastępcza komunikacja autobusowa.

Całkowita długość zmodernizowanego odcinka linii nr 7 to około 52 km.



LK 7

Pilawa – Dęblin

Zakres naszych prac obejmował: przebudowę 120 km torów wraz z podtorzem i odwodnieniem, przebudowę i budowę nowej infrastruktury na 25 peronach dostosowanej dla osób niepełnosprawnych na stacjach: Garwolin, Łaskarzew Towarowy, Sobolew, Życzyn i Dęblin oraz budowę 106 nowych rozjazdów. W ramach projektu wykonano także kompleksową przebudowę sieci trakcyjnej, przebudowę sieci i urządzeń elektroenergetyki kolejowej. Zmodernizowaliśmy również 17 przejazdów kolejowych, przebudowaliśmy i wybudowaliśmy 53 obiekty inżynierskie (17 mostów, 2 wiadukty, 30 przepustów i 4 przejścia pod torami) oraz wybudowaliśmy – na stacji Dęblin – największy na tej realizacji most kolejowy stalowy trzyprzęstowy o długości 169,6 m.

Zbudowaliśmy 5 nastawni dysponujących na stacjach: Garwolin, Łaskarzew, Sobolew, Życzyn, Dęblin i LCS Dęblin oraz 78 km dróg, a także zbudowaliśmy/przebudowaliśmy sieć kanalizacji deszczowej, sieć wodociągową, kanalizację sanitarną i sieci gazowe. Dzięki ciężkiej pracy naszego zespołu kontrakt wykonano w zaplanowanych z inwestorem terminach i od grudnia 2019 pociągi jeżdżą na odcinku Pilawa – Dęblin po obu torach, a pasażerowie mają do dyspozycji nowoczesną infrastrukturę.

Realizacja:

06.2017 – 12.2019

Inwestor:

PKP PLK



Wartość:

597,411
mln zł netto



Prace rozpoczęliśmy w 2019 roku od przebudowy toru szlakowego nr 2, od mostu na rzece Wieprz w km 107+153 do stacji Puławy Azoty, wraz z torami 2, 4, 6, 8 na stacji Zarzeka oraz torami 4 i 6 na stacji Puławy Azoty.

LK7 Dęblin – Nałęczów

W kolejnych etapach prace realizowaliśmy na torze szlakowym nr 2 od stacji Puławy Azoty do stacji Nałęczów. Ostatnim etapem były prace na torze nr 1 od mostu na rzece Wieprz do stacji Nałęczów. Na czas realizacji prac, kiedy linia była zamknięta, wprowadzona została autobusowa komunikacja zastępcza.

Długość zmodernizowanego odcinka:
40 km.

W ramach kontraktu przebudowaliśmy około 83 km torów wraz z podtorzem i odwodnieniem, przebudowaliśmy stacje Zarzeka, Puławy Azoty, Puławy,

Klementowice, Nałęczów, zbudowaliśmy 98 nowych rozjazdów, przebudowaliśmy sieć trakcyjną oraz sieci i urządzenia elektroenergetyki kolejowej, zbudowaliśmy 23 obiekty inżynierskie, 2 nastawnie dysponujące na stacjach Zarzeka i Puławy Azoty, 18 nowych peronów dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych wraz z pełną infrastrukturą, około 20 km układów drogowych, a także przebudowaliśmy infrastrukturę sanitarną, sieć kanalizacji deszczowej oraz sieci teletechniczne. Prace były realizowane w bardzo szybkim tempie i dzięki naszej determinacji ruch na linii nr 7 po jednym torze został wznowiony już po 8 miesiącach od podpisania umowy, a ruch po obu torach został wznowiony 3 miesiące przed terminem kontraktowym.

Wartość:
635,379
mln zł netto



Realizacja:

03.2019 – 02.2021

Inwestor:

PKP PLK