



ŽELEZNIČNÍ  
**Železniční**  
stavby

# Železniční stavby

# ŽELEZNICE

**Jsme společností s více než 50letou tradicí  
a jsme lídrem na polském stavebním trhu.**

Realizujeme projekty v oblasti silniční, železniční, letištní a vodohospodářské infrastruktury, všeobecného stavebnictví, energetiky a průmyslu s využitím nejnovějších technologií a zařízení, které zaručují nejvyšší kvalitu. Od roku 1995 je společnost kótována na varšavské burze. Společnost Budimex je také zařazena do seznamu sociálně zodpovědných společností WIG-ESG (nahradil RESPECT Index, ve kterém jsme se nacházeli nepřetržitě od roku 2011).

Budimex je jedním ze signatářů Dohody o bezpečnosti ve stavebnictví – iniciativy založené v roce 2010, která sdružuje největší generální dodavatele staveb v Polsku za účelem zvýšení úrovně bezpečnosti práce ve stavebnictví.



# LCS Łąwa

Zakázka zahrnovala provedení stavebních prací modernizujících železniční trať č. 9 na úseku od km 184 + 800 do km 236 + 920, v oblasti Lokálního řídicího centra (LCS) v Ławě.

Realizace:

05.2011 – 12.2014

Investor:

PKP PLK

V rámci projektu jsme provedli práce zahrnující kompletní výměnu železničního svršku spolu s výhybkami, výměnu trakčního vedení, komplexní práce na posílení železničního spodku, byl vybudován nový odvodňovací systém a traťová infrastruktura. Vybudovali jsme také systém silnic a dvouúrovňových křižovatek, 14 železničních viaduktů, 10 silničních viaduktů a 9 přechodů pro chodce. Modernizovali jsme infrastrukturu nástupišť a zároveň ji přizpůsobili potřebám zdravotně znevýhodněných cestujících. V rámci LCS Łąwa jsme spustili nový počítačový systém řízení vlakového provozu. Po rekonstrukci mohou na modernizovaném úseku vlaky jezdit rychlostí až 160 km/h.

Hodnota:

149,8

mil. EUR bez DPH

směnný kurz EUR/PLN: 1/4,58





Realizace zakázky spočívala v návrhu a výstavbě I. etapy Pomorské metropolitní železnice, tedy revitalizaci Kokoszkowské železnice. Postavili jsme dvoukolejnou železniční trať ve zcela nové trase, jejíž celková délka je přibližně 17 km, a to na úseku: od připojení ke stanici Gdańsk Wrzeszcz do připojení k železniční trati č. 2010 (Kościerzyna–Gdynia).

Realizace:

**05.2013 – 10.2015**

Investor:

**POMORSKA KOLEJ  
METROPOLITALNA**

Vzniklo také 8 zastávek pro cestující s 15 nástupišti s jednou nástupní hranou a jedna zastávka s oboustranným nástupištěm. Postavili jsme lokální řídicí středisko a technickou stanici. V rámci prací byly rekonstruovány stávající silnice a chodníky, byla vybudována parkoviště v režimu „Park and Ride“ a také parkoviště pro jízdní kola. V rámci investice bylo vybudováno 16 železničních viaduktů, 6 silničních viaduktů, 5 podchodů, 3 lávky pro pěší a 3 přechody pro zvířata. Investice dále zahrnovala: návrh, stavbu a uvedení do provozu elektronických zabezpečovacích systémů, systémů řízení železniční dopravy, železniční komunikace a informačních systémů pro cestující. Součástí zakázky bylo také provedení komplexního drenážního systému a mnoha zařízení určených pro ochranu životního prostředí. Vybudovaná trať PKM trvale zapadá do obrazu krajiny Trojměstí.

Hodnota:

**119,14**

mil. EUR bez DPH

# Pomorska Kolej Metropolitalna

# Železniční spojka

## Kraków Zabłocie – Kraków Podgórze

Investice zahrnovala provedení stavebních prací souvisejících s výstavbou železniční spojky Kraków Zabłocie – Kraków Podgórze.

V rámci projektu jsme zrekonstruovali traťový systém linek č. 91, 94, 603 a vybudovali jsme novou linku 624, která byla vedena mezi železničními zastávkami Kraków Zabłocie – Kraków Podgórze dvěma železničními nadjezdy, dlouhými 541 a 612 m. Navíc bylo dokončeno 6 dalších inženýrských objektů. Postavili jsme také dvě nové železniční zastávky, Kraków Zabłocie a Kraków Podgórze (Krzemionki), včetně nástupišť a doprovodné infrastruktury, které jsou přizpůsobené potřebám zdravotně znevýhodněných cestujících.

Realizace:

**09.2015 – 12.2017**

Investor:

**PKP PLK**

Investice dále zahrnovala: rekonstrukci trakčního vedení, výstavbu zabezpečovacích zařízení výstavbu elektroenergetických, telekomunikačních sítí, rekonstrukci plynárenských a vodovodních sítí, výstavbu osvětlení a také dešťové a sanitární kanalizace. V rámci smlouvy byla rekonstruována doprovodná silniční infrastruktura a také byly postaveny protihlukové bariéry. Provedení prací v samotném centru Krakova na železniční trati, která byla během výstavby provozována, vyžadovalo od našeho týmu velmi dobré plánování a rozsáhlé jak technické, tak organizační znalosti. Stavba získala mnoho ocenění, což dokazuje, jak velkolepý a technicky náročný tento projekt byl.

Stavba železniční spojky Kraków Zabłocie – Kraków Podgórze umožnila přímou jízdu vlakům na trase Kraków Główny – Skawina a dále do Osvětimi a Zakopaného.

Hodnota:  
**45,9**  
mil. EUR bez DPH



Jako lídr konsorcia jsme navrhli, zmodernizovali a postavili technickou infrastrukturu nádraží, včetně nových výhybek a trakčního vedení a také nového počítačového vybavení zabezpečovacího zařízení

# CMK Olszamowice

Realizace:

**11.2016 – 05.2018**

Investor:

**PKP PLK**

V důsledku toho se zvýšila kapacita trati a vlaky mohou jezdit rychlostí přesahující 200 km/h. Zakázka byla součástí projektu „Modernizace železniční trati č. 4 – Centralna Magistrala Kolejowa“. Rozsah prací zahrnoval mimo jiné práce související s výstavbou nového železničního svršku, spodku a odvodňovacího systému, demolicí stávající a výstavbou nového trakčního vedení včetně systému napájení a také výstavbou 12 nových, velmi moderních výhybek s pohyblivou srdcovkou, jež jsou používány na vysokorychlostních tratích, a které byly na staveništi dopravovány speciálními vlaky ve 3dílných blocích připravených k přímé instalaci na trať.

V rámci smlouvy jsme také postavili novou budovu velínu, systém video monitoringu a navrhli, postavili a zprovoznili nová zabezpečovací zařízení. Dokončení prací v rámci přesně plánovaných výluk trati vyžadovalo ze strany stavebního týmu dobré plánování a velmi dobrou organizaci práce. Po modernizaci je železniční stanice Olszamowice velmi moderním objektem, který je připraven na plně automatizované řízení železničního provozu s rychlostí vlaků přesahující 200 km/h.

Hodnota:  
**10,2**  
mil. EUR bez DPH



Konsorcium společností, ve kterém jsme byli jedním z partnerů, provedlo modernizaci LCS Kutno (úsek Żychlin – Bartogi) na železniční trati E-20.

V rámci konsorcia jsme dokončili práce na úseku trati E-20 od km 149.000 do km 172.000, včetně tratí Krzewie–Kłodawa, Kłodawa–Zamków a Bartogi–Koło a také stanici Kłodawa, odbočku Zamków a stanici Bartogi.

V rámci rekonstrukce jsme demontovali koleje, zpevnili železniční spodky a postavili nový svršek, postavili jsme nové trakční vedení v celém rozsahu a dva nové velíny – ve stanicích Kutno a Bartogi. Ve stanicích Kłodawa a Bartogi jsme zprovozili nový systém zabezpečovací zařízení.

Realizace prací na úseku Zamków – hranice LCS Kutno vyžadovala úplnou výlukou provozu na trati a železniční doprava byla vedena po objízděné trase. Navíc byla pro dobu prací a uzavření trati zavedena náhradní autobusová doprava. Díky správné organizaci, angažovanosti stavebního týmu a nepřetržitě práci jsme dokončili práce na tomto úseku týden před plánovaným smluvním datem ukončení.

Realizace:

**04.2017 – 10.2020**

Investor:

**PKP PLK**

Na dokončených úsecích trati E-20 modernizované v rámci projektu jezdí osobní vlaky rychlostí 160 km/h a nákladní vlaky rychlostí 120 km/h. Díky modernizaci trati a řízení provozu z lokálních řídících středisek se kapacita trati zvýší a čas jízdy mezi Poznań a Varšavou bude podle prognóz PKP PLK 2 hodiny 20 minut.

# Modernizace LCS Kutno na E-20



Hodnota:  
**122**  
mil. EUR bez DPH



# LCS Idzikowice

## na Centralnej Magistrali Kolejowej

„Modernizace stanice Idzikowice“ je zakázka, kterou jsme dokončili ve spolupráci s KZA Lublin. Rozsah prací zahrnoval: výstavbu a modernizaci železničního svršku a spodku včetně odvodnění, rekonstrukci trakční a elektroenergetické sítě, výstavbu nových zařízení pro řízení železničního provozu, rekonstrukci telekomunikačních sítí, výstavbu dispečerského velínu a rozšíření haly havarijní skupiny služeb údržby PKP PLK. Smlouvu jsme realizovali v režimu „design and build“.

Realizace:

02.2018 – 06.2020

Investor:

PKP PLK

Práce jsme provedli v rámci projektu „Modernizace železniční trati č. 4 – Centralna Magistrala Kolejowa, II. etapa“, jehož cílem je přizpůsobit jednu z nejdůležitějších železničních tratí v Polsku rychlosti 250 km/h. K dosažení tohoto cíle bylo na hlavních kolejích osazeno 14 výhybek s pohyblivými srdcovkami, 10 s poloměrem R = 1200 a 4 s poloměrem R = 500. Celkem jsme ve stanici Idzikowice postavili 44 nových výhybek, 19 km tratí a 25 km trakčního vedení. Práce musely být naplánovány s dostatečným předstihem a provedeny v přesně stanovených termínech z důvodu režimu rozsáhlých výluk na jedné z nejdůležitějších železničních tratí v Polsku. Náš tým to zvládl skvěle a stavba byla úspěšně ukončena.

Hodnota:  
**28,7**  
mil. EUR bez DPH







Na zakázku PKP PLK konsorcium, jehož jsme byli lídrem, přestavělo takzvaný malý železniční obchvat – železniční trať č. 20 ve Varšavě.

V rámci prací jsme mimo jiné udělali 4 kilometry nového železničního svršku na dvoukolejné trati č. 20 na úseku Warszawa Zachodnia – Warszawa Gdańska.

Realizace:

**02.2017 – 05.2020**

Investor:

**PKP PLK**

Během realizace projektu jsme zmodernizovali a zrekonstruovali: 4 železniční stanice: Warszawa Zachodnia nástupiště č. 8, Warszawa Wola, Warszawa Koło, Warszawa Powązki a zvláště důležitou stanicí Warszawa Młynów, což je přestupní uzel, který spojuje železniční a tramvajovou dopravu a také Młynów – stanici druhé linky metra. Zrekonstruované stanice byly vybaveny mimo jiné: inovativním osvětlením, bezbariérovými přístupy (výtahy, eskalátory), kamerovým monitorovacím systémem CCTV, technologickými komunikačními zařízeními (kabelovými a rádiovými).

Kromě toho konsorcium zrekonstruovalo trakční vedení, elektroenergetické a telekomunikační sítě, zabezpečovací zařízení také 3 železniční viadukty – přes ul. Kasprzaka, přes ul. Wolską a přes ul. Obozową, podchod pod ul. Zawiszy a dvě lávky pro pěší – při ul. Prądyńskiego a přes ul. Górczewską. V rámci rekonstrukce inženýrských objektů byly modernizovány dešťové a sanitární kanalizace a také plynové a vodovodní sítě. Součástí stavby byla také nová budova pro lokální řídicí středisko.

Hodnota:

**44,2**

mil. EUR bez DPH

# Železniční obchvat Varšavy



# LK7 Otwock – Pilawa

LK7, tedy železniční trať z Varšavy do Lublinu, je největší investicí do železniční dopravy v Polsku v posledních letech. Práce jsme provedli na třech úsecích této trasy: z Otwocku do Pilawy (LOT A), z Pilawy do Dębłinu (LOT B) a z Dębłinu do Natęczowa (LOT C1).

Realizace:

**06.2017 – 04.2021**

Investor:

**PKP PLK**

Rozsah našich prací na úseku trasy A z Otwocku do Pilawy zahrnoval: rekonstrukci 74 km trati, rekonstrukci stanic Otwock, Celestynów a Pilawa, výstavbu 87 nových výhybek, rekonstrukci trakčního vedení, železniční elektroenergetické sítě a zařízení, modernizaci 12 železničních přejezdů, rekonstrukci a výstavbu 22 inženýrských objektů, výstavbu dvou dispečerských velíňů ve stanicích Otwock a Celestynów a také budovy lokálního řídicího střediska ve stanici Pilawa, výstavbu 18 nových nástupišť, rekonstrukci sanitární infrastruktury a vodních zařízení, a také výstavbu 5 km silnic.

Pokud shrneme celý projekt, dokončili jsme 70 % celé železniční trati LK7 z Varšavy do Lublinu. Celkem jsme zmodernizovali až 122 km tratí.

Hodnota:  
**72,9**  
mil. EUR bez DPH



Práce jsme prováděli v rámci konsorcia společností Mostostal Kraków SA (lídr), PKP Energetyka SA a Schwebbau GmbH. Práce spočívaly v rekonstrukci a modernizaci železniční trati č. 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na úseku Pilawa–Dęblin, od km 55.600 do km 107.283.

Práce jsme zahájili v roce 2017 a podle smlouvy jsme zrekonstruovali 1. a 2. kolej v úseku od Pilawy do Dębliu. Po dobu prací byla železniční trať uzavřena na trase od Garwolinu do Dębliu, zatímco trasa Pilawa–Garwolin byla zrekonstruována s výlukou na jedné koleji, aby byla zachována osobní vlaková doprava. Stanice Dęblin je největší stanicí na modernizovaném úseku a byla v rámci prací kompletně zrekonstruována. Po dobu provádění prací byla zavedena náhradní autobusová doprava.

Celková délka modernizovaného úseku trati č. 7 byla cca 52 km.



# LK 7

## Pilawa – Dęblin

Rozsah našich prací zahrnoval: rekonstrukci 120 km kolejí včetně železničního spodku a odvodnění, rekonstrukci a výstavbu nové infrastruktury na 25 bezbarérových nástupištích na stanicích: Garwolin, Łaskarzew Towarowy, Sobolew, Życzyn a Dęblin a také výstavbu 106 nových výhybek. Součástí projektu byla také komplexní rekonstrukce trakčního vedení a rekonstrukce železniční elektroenergetické sítě a zařízení. Zmodernizovali jsme také 17 železničních přejezdů, přestavěli a postavili 53 inženýrských objektů (17 mostů, 2 viadukty, 30 propustí a 4 podchody) a ve stanici Dęblin postavili největší, ocelový, železniční most se třemi oblouky v tomto projektu, jehož délka je 169,6 m.

Postavili jsme 5 dispečerských velíňů ve stanicích: Garwolin, Łaskarzew, Sobolew, Życzyn, Dęblin a LCS Dęblin a 78 km silnic, a také jsme postavili/zrekonstruovali dešťovou kanalizační síť, vodovodní síť, sanitární kanalizaci a plynové sítě. Díky tvrdé práci našeho týmu byla zakázka dokončena v termínech naplánovaných s investorem, od prosince 2019 jezdí vlaky v úseku Pilawa–Dęblin po obou kolejích a cestující mají k dispozici moderní infrastrukturu.

Realizace:

**06.2017 – 12.2019**

Investor:

**PKP PLK**



Hodnota:

**130**

mil. EUR bez DPH



Práce jsme zahájili v roce 2019 rekonstrukcí koleje č. 2, od mostu přes řeku Wieprz na km 107 + 153 do stanici Puławy Azoty, včetně s kolejemi 2, 4, 6, 8 ve stanici Zarzeka a kolejemi 4 a 6 ve stanici Puławy Azoty.

# LK7 Dęblin – Nałęczów

V následujících etapách byly práce prováděny na koleji č. 2 ze stanice Puławy Azoty do stanice Nałęczów. Poslední etapou byly práce na koleji č. 1 od mostu přes řeku Wieprz do stanice Nałęczów. Po dobu prací, kdy byla trať uzavřena, byla zavedena náhradní autobusová doprava.

**Délka modernizovaného úseku: 40 km.**

V rámci smlouvy jsme zrekonstruovali cca 83 km tratí včetně železničního spodku a odvodnění, přestavěli jsme stanice Zarzeka, Puławy Azoty, Puławy,

Klementowice a Nałęczów, postavili jsme 98 nových výhybek, zrekonstruovali jsme trakční vedení a železniční elektroenergetické sítě a zařízení, postavili jsme 23 inženýrských objektů, 2 dispečerské velíny ve stanicích Zarzeka a Puławy Azoty, 18 nových bezbariérových nástupišť s plnou infrastrukturou, cca 20 km silnic a zrekonstruovali jsme sanitární infrastrukturu, síť pro odvod dešťové vody a telekomunikační sítě. Práce probíhaly velmi rychlým tempem a díky našemu odhodlání byl provoz na trati č. 7 obnoven na jedné koleji po 8 měsících od podpisu smlouvy a provoz na obou kolejích byl obnoven 3 měsíce před smluvním termínem.

Hodnota:  
**138,3**  
mil. EUR bez DPH



Realizace:

**03.2019 – 10.2020**

Investor:

**PKP PLK**