

MOTAENGIL

Świat inspiracji
A World of Inspiration



Budownictwo
Infrastrukturalne

Construction Infrastructural

MOTAENGIL

Świat inspiracji
A World of Inspiration



Budownictwo Infrastrukturalne

Infrastructural construction



4	Grupa Mota-Engil / Mota-Engil Group	52	Inwestycje mostowe / Bridges
6	Mota-Engil Central Europe	52	NAJNOWSZE KONTRAKTY / THE LATEST CONTRACTS
8	Wytwornie mas bitumicznych / Asphalt mixing plants		<ul style="list-style-type: none">• Most na Odrze
10	Kopalnia Granitu / Granite Mine	55	WYBRANE KONTRAKTY / SELECTED CONTRACTS 2015-2020
12	Nasze wartości / Our values		<ul style="list-style-type: none">• Brzeg Dolny – Obwodnica Miękini• Krakowski Szybki Tramwaj• LCS Ciechanów
14	Inwestycje drogowe / Roads	59	WYBRANE KONTRAKTY / SELECTED CONTRACTS 2011-2014
14	NAJNOWSZE KONTRAKTY / THE LATEST CONTRACTS		<ul style="list-style-type: none">• Most na Wiśle• Droga obwodowa miasta Przemyśla: most i estakada• Obwodnica Dobczyc• Most w Sandomierzu• Wiadukt w Stalowej Woli
	<ul style="list-style-type: none">• S19 Lublin – Lubartów• S19 Białystok – Ploski• S1 Oświęcim – Dankowice• S7 Szczepanowice – Widoma• S7 Tarczyn – Grójec• DK 46 Obwodnica Niemodlina• S19 Niedzwica – Kraśnik• S19 Janów Lubelski• S17 Obwodnica Tomaszowa Lubelskiego• S61 Łomża Południe – Łomża Zachód	66	Inwestycje elektromechaniczne / Electromechanical investments
27	WYBRANE KONTRAKTY 2015-2020 / SELECTED CONTRACTS 2015-2020		<ul style="list-style-type: none">• Stacja Elektroenergetyczna Piaseczno• Stacja Elektroenergetyczna Glinki• Stacja Elektroenergetyczna Pabianice• Stacja Elektroenergetyczna Groszowice
	<ul style="list-style-type: none">• S5 Kościan – Radomicko• S5 Radomicko – Kaczkowo• S17 Skrudki – Sielce• S3 Jawor – Bolków• S3 Lubin Północ – Lubin Południe• S11 Obwodnica Ostrowa Wielkopolskiego• Obwodnica Nysy• A1 Stryków – Tuszyn (zadanie II)• S69 Żywiec• A4 Remont jezdni południowej od km 167+274 do km 193+965	71	Inwestycje kolejowe / Railway investments
38	WYBRANE KONTRAKTY 2004-2014 / SELECTED CONTRACTS 2004-2014		<ul style="list-style-type: none">• Kolej Poznań – Szczecin• Kolej Mieszkowice• Namyślin – Granica
	<ul style="list-style-type: none">• S8 Kępno – Wieruszów• S8 Syców – Kępno• S8 Wrocław – Oleśnica• S8 Białystok – Jezewo• S3 Gorzów Wielkopolski – Międzyrzecz• S3 Międzyrzecz – Sulechów• S17 Kurów – Lublin• S7 Skarżysko – Kamienna• S7 Myślenice – Pcim• A4 Balice – Opatkowice• A2 Konin – Koło• A4 Nogawczyce – Kleszczów	74	Wybrane inwestycje dodatkowe / Selected additional investments
			<ul style="list-style-type: none">• Kanał Odra – Widawa• Cieszyn Kanalizacja Kontrakt IIIa i IIIb• Port Puławy

Grupa Mota-Engil

Grupa Mota-Engil to międzynarodowa organizacja wywodząca się z Portugalii, prowadząca działalność gospodarczą w zakresie budownictwa i zarządzania infrastrukturą w sektorach inżynierii i budowy, środowiska i usług środowiskowych, koncesji transportowych, projektów energetycznych i górnictwa.

Mota-Engil Group is a multinational organization coming from Portugal, with operations focused on construction and infrastructure management in the segments of Engineering and Construction, Environment and Services, Transport Concessions, Energy and Mining.



Firma powstała w 1946 roku i jest liderem na portugalskim rynku budowlanym. Posiada ugruntowaną pozycję wśród 30 największych europejskich grup budowlanych. Mota-Engil jest obecna na 3 kontynentach, w 24 krajach, na 3 różnych obszarach geograficznych – w Europie, Afryce i Ameryce Łacińskiej. Niezależnie od lokalizacji, Mota-Engil zawsze spełnia wysokie standardy jakości. Posiada potencjał oraz siły własne, niezbędne do prowadzenia inwestycji na każdym z tych rynków. Posiada udziały w około 280 spółkach, a swoją pozycję na rynku zawdzięcza unikalnej, zintegrowanej wizji, która opiera się na internacjonalizacji, innowacyjności i konkurencyjności Grupy w ujęciu globalnym.

Founded in 1946 is a leader in Portugal, with a consolidated position in the ranks of the 30 largest European construction groups. Mota-Engil Group is making its mark on 3 continents and in 24 countries, in 3 distinct geographical areas – Europe, Africa and Latin America. The company is maintaining the same standards of strict compliance, quality and capacity for execution in each market that allowed Mota-Engil to assert itself internationally. With holdings in approximately 280 companies, the company assumes a position in the market according with unique and integrated strategic vision for the Mota-Engil of the future: a more international, innovative and competitive Group on the global scale.

W skrócie / Summary

założona w
founded in

1946

roku

3/24

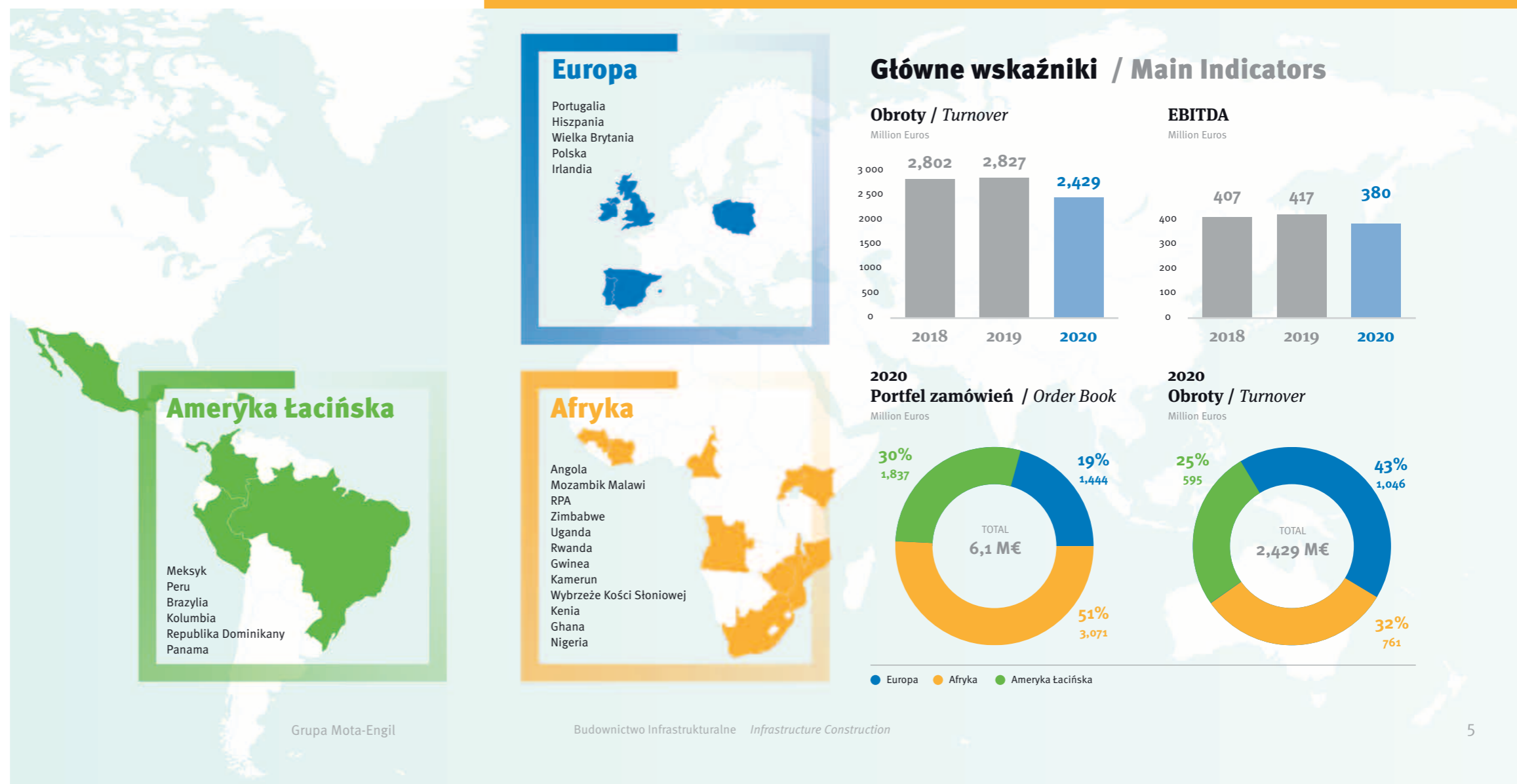
obecna na 3 kontynentach, w 24 krajach
3 continents, 24 countries

1

lider na portugalskim rynku
leader in Portugal

30

znajduje się wśród 30 największych europejskich grup budowlanych
in European Top 30 contractors



Mota-Engil Central Europe

Jeden z największych generalnych wykonawców na polskim rynku, specjalizujący się w budownictwie drogowo-mostowym, kubaturowym, elektroenergetycznym oraz real estate.

Firma ma w swoim dorobku ponad 400 km autostrad i dróg ekspresowych, liczne kompleksy mieszkaniowe, budynki użyteczności publicznej, stacje elektroenergetyczne oraz zrealizowany w formule PPP parking podziemny we Wrocławiu. Posiadamy własne zasoby produkcyjne, w tym 300 jednostek sprzętu ciężkiego i transportowego, 8 wytwórni mas bitumicznych, jak również własną kopalnię granitu w Górcie Sobockiej, produkującą milion ton kruszywa rocznie. Mota-Engil działa w Polsce od 1997 roku, zatrudniając obecnie około 1200 pracowników.

One of the largest general contractors on the Polish market, specialising in road and bridge construction, civil construction, power engineering and real estate.

The company has built over 400 km of motorways and expressways, numerous housing complexes, public utility buildings, power stations and an underground car park in Wrocław, completed under the PPP formula. We have our own production resources, including 300 units of heavy and transport equipment, 8 asphalt plants, as well as our own granite mine in Górka Sobocka, producing one million tons of aggregate per year. Mota-Engil has been operating in Poland since 1997 and currently employs ca 1200 people.



Informacje finansowe / Financial information

1,18 mld PLN

przychód MECE w 2020 r.
2020 MECE income

11,4 mln PLN

wynik netto
net result

58,8 mln PLN

EBITDA 2020

1,93 mld PLN

portfel zamówień 2020
2020 order book

OBSZARY BIZNESOWE

- Budownictwo kubaturowe
- Budownictwo drogowe
- Budownictwo mostowe
- Nieruchomości
- Utrzymanie dróg
- Kopalnie
- Prace elektroenergetyczne

BUSINESS AREAS

- Civil construction
- Road construction
- Bridge construction
- Real estates
- Road maintenance
- Mines
- Electrical engineering works

BUDOWNICTWO INFRASTRUKTURALNE

Bogate doświadczenie MECE z zakresu budownictwa ogólnego obejmuje kompleksowe wykonawstwo biurów, hoteli, apartamentowców, lotnisk, centrów handlowych, parkingów. Realizujemy nawet najbardziej skomplikowane projekty, zgodnie z wymaganiami najnowszych technologii i norm jakościowych.

PRACE ELEKTROENERGETYCZNE

Mota-Engil Central Europe rozpoczęła działalność w sektorze prac elektroenergetycznych w 2011 roku, nabywając spółkę Eltor S.A. Bogate doświadczenie Grupy Mota-Engil, wieloletnie doświadczenie zakupionej spółki, której początki przypadają na rok 1950 oraz wprowadzenie nowych rozwiązań wykonawczych i inwestycji pozwoliło Mota-Engil Central Europe na zbudowanie silnej i stabilnej pozycji na rynku prac elektroenergetycznych.

INFRASTRUCTURE CONSTRUCTION

Our extensive experience in civil construction has been acquired over the course of comprehensive construction projects relating to office buildings, hotels, luxury residential buildings, airports, shopping centres and car parks. We implement even the most complex projects using state of the art technologies and latest quality standards.

ELECTRO ENGINEERING WORKS

Mota-Engil Central Europe began its business in the electrical engineering sector in 2011 by purchasing Eltor S.A. The extensive experience of the Mota-Engil Group combined with the years of experience of the purchased company, which was established in 1950, and the introduction of new working methods and investments enabled Mota-Engil Central Europe to establish a strong and stable position on the electrical engineering market.

Wytwórnie mas bitumicznych

Asphalt mixing plants

Mota-Engil Central Europe dysponuje siecią nowoczesnych wytwórni mas bitumicznych.

Bazujemy na sprawdzonych maszynach wiodących światowych producentów: BENNINGHOVEN, AMMANN, BERNANI. Ich duża wydajność, na poziomie 160-240 t/h pozwala na obsługę kluczowych kontraktów drogowych realizowanych przez firmę.

Mota-Engil Central Europe has a group of modern asphalt plants.

We rely on proven machines of leading world producers: BENNINGHOVEN, AMMANN, BERNANI. Their high efficiency, at the level of 160-240 t/h, allows us to service the key road contracts executed by the company.

Niezwyczajnie istotną kwestią jest dla nas utrzymanie wysokiej jakości wytwarzanych mieszanek. Jakość tę uzyskujemy zarówno poprzez odpowiedni dobór kruszyw i dodatków na etapie przygotowania recepty, jak i poprzez stosowanie zaawansowanych procedur produkcyjnych, zapewniających utrzymanie wysokiego reżimu technologicznego. Nasze centralne laboratorium prowadzi ciągłe badania, pozwalające na przygotowywanie wysokiej jakości mieszanek o założonych parametrach technicznych.

It is extremely important for us to maintain high quality of produced mixes. We achieve this quality both through the proper selection of aggregates and additives at the formula preparation stage and through the use of advanced production procedures, which ensure the maintenance of a high technological regime. Our central laboratory carries out continuous research, which allows us to prepare high-quality mixtures of the assumed technical parameters.



Mieszanki spełniają wymogi norm europejskich dotyczących wyrobów budowlanych. Dzięki wdrożonym systemom Zakładowej Kontroli Produkcji zgodnym z normą PN-EN 13108-21, które uprawniają nas do znakowania wyrobów symbolem CE, gwarantujemy wysoką jakość produktów.

The mixtures meet the requirements of European standards for construction products. Thanks to the implemented systems of Factory Production Control compliant with the PN-EN 13108-21 standard, which entitle us to mark our products with the CE symbol, we guarantee high quality products.



Nasze wytwórnie spełniają także wszelkie wymogi ekologiczne, a dzięki zastosowaniu odpowiednich filtrów, obniżono w znacznym stopniu emisję gazów i pyłów do powietrza. Stosowane filtry tkaninowe charakteryzują się skutecznością odpylania rzędu 99%, co przekłada się na znaczne zredukowanie odprowadzanych zanieczyszczeń oraz zmniejszenie uciążliwości instalacji. Posiadamy także certyfikat czystej energii, co oznacza to, że całość zakupionej energii dla wytwórni mas bitumicznych pochodziła z odnawialnych źródeł.

Our factories also meet all environmental requirements, and thanks to the use of appropriate filters, gas and dust emissions into the air have been significantly reduced. The applied fabric filters are characterised by dust removal efficiency of 99%, which translates into a significant reduction of discharged pollutants and lower installation nuisance. We also have a clean energy certificate, which means that all of the energy purchased for the asphalt plant came from renewable sources.



Kopalnia Granitu w Górcie Sobockiej

Granite Mine in Górką Sobocka

Mota-Engil Central Europe S.A. posiada w województwie dolnośląskim własną Kopalnię Granitu „Górka” w Górcie Sobockiej, zlokalizowanej 9 km od Strzelina.

Produkujemy wysokiej jakości kruszywa naturalne, które wykorzystywane są zarówno do strategicznych projektów klientów zewnętrznych, jak i Grupy Mota-Engil.

Mota-Engil Central Europe S.A. owns "GÓRKA" Granite Mine in Górką Sobocka, located 9 km from Strzelin.

We produce high-quality natural aggregate used for strategic projects of both external customers and of the Mota-Engil Group.



Kopalnia Granitu „Górka” przeszła znaczącą modernizację, której celem było zapewnienie jak najlepszych rozwiązań technologicznych, dzięki czemu stała się jedną z najnowocześniejszych kopalni zarówno w Polsce jak i w Europie. **Wybudowanie nowoczesnego zakładu przeróbczego, przyczyniło się do zwiększenia mocy produkcyjnej kopalni do 1 000 000 ton/rok.** Uzyskanie najwyższej jakości kruszyw możliwe jest dzięki stałemu monitorowaniu poszczególnych procesów produkcji. Oferowane kruszywa naturalne spełniają wymagania obowiązujących norm europejskich.

*The "Górką" Granite Mine underwent significant modernization, aimed at ensuring the best possible technological solutions, which made it one of the most cutting-edge mines both in Poland and in Europe. **Construction of a modern processing plant resulted in the increase of the mine capacity to the level of 1 000 000 tons/year.** Obtaining the highest quality of aggregates is possible thanks to constant monitoring of individual production processes. Offered natural aggregates meet the requirements of applicable European standards.*

Kopalnia Granitu w Górcie Sobockiej zajmuje się głównie produkcją wysokiej jakości grysów odpowiednich do wytwarzania betonów. W celu zaopatrzenia rynku w jak najlepsze produkty, wytwarzane są także inne frakcje, które mają zastosowanie w budownictwie drogowym, kolejowym, nawierzchniach lotniskowych, prefabrykacji oraz w budownictwie specjalistycznym. Kopalnia „Górka” posiada dostęp do bocznic kolejowej i może zaoferować dostawy kruszyw na terenie całej Polski.

***The Granite Mine in Górką Sobocka produces mainly high-quality grit suitable for concrete production.** In order to provide the market with the best possible products, other fractions which are applied in road construction, railway construction, airport pavement construction, prefabrication and specialized construction are produced as well. The "Górką" mine has access to a rail siding and, thus, offers aggregate deliveries all over Poland.*

Nasze wartości

Our values

Podstawą działalności w Mota-Engil Central Europe jest **duch współpracy, ambicja, uczciwość i spójność**. Ważne są wzajemne zaufanie i dążenie do doskonałości. Wyznaczone ambitne cele osiągnięte są dzięki zaangażowaniu wszystkich jednostek biznesowych. Firma kieruje się **szacunkiem dla różnic kulturowych i lojalnością, koniecznymi dla budowania lepszej przyszłości**. Wszystkie te wartości zostały spisane w obowiązującym pracowników MECE Kodeksie Etyki i Postępowania w Biznesie.

The core of Mota-Engil Central Europe is the spirit of cooperation, ambition, integrity and consistency. Mutual trust and striving for perfection are important. Ambitious goals are achieved through the commitment of all business units. The company is guided by respect for cultural differences and the loyalty necessary to build a better future. All these values are written down in the Code of Ethics and Business Conduct for MECE employees



ODPOWIEDZIALNA FIRMA

Spółka jest liderem w obszarach bezpieczeństwa pracy oraz społecznej odpowiedzialności biznesu. Głównymi obszarami, w które szczególnie jest zaangażowana są:

- Bezpieczeństwo pracy
- Bezpieczeństwo drogowe
- Zaangażowanie społeczne
- Zasoby ludzkie

Wszędzie tam, gdzie prowadzone są prace budowlane, Mota-Engil wychodzi naprzeciw lokalnej społeczności. Poprzez program społeczny „WspieraMY lokalnie”, realizowane są zróżnicowane projekty społeczne dopasowane do lokalnej społeczności i odpowiadające jej realnym potrzebom.

RESPONSIBLE COMPANY

Social responsibility has a vital, strategic role at Mota-Engil Central Europe. The areas of corporate social responsibility in which the company is particularly involved include the following:

- Occupational health and safety
- Road safety
- Social engagement
- Human resources

Wherever construction works are carried out, Mota-Engil rises up to meet the expectations of the local community. Through the „We support locally” social programme, diverse social projects are implemented which are tailored to the local community and meet its real needs, such as the renovation of a municipal hospital or support for a local school.



BEZPIECZEŃSTWO PRACY

W Mota-Engil Central Europe nieustannie doskonalone są standardy bezpieczeństwa i higieny pracy. Firma promuje kulturę bezpieczeństwa wśród pracowników i podwykonawców poprzez propagowanie bezpieczeństwa pracy, zapobieganie wypadkom oraz chorobom zawodowym. Prowadzi liczne programy edukacyjne, warsztaty i szkolenia. Jest jednym z sygnatariuszy Porozumienia dla Bezpieczeństwa w Budownictwie – organizacji zrzeszającej największe firmy budowlane, której celem jest poprawa bezpieczeństwa na polskich budowach. Docenieniem tego zaangażowania są stałe wyróżnienia Państwowej Inspekcji Pracy.

OCCUPATIONAL HEALTH AND SAFETY

Mota-Engil Central Europe is constantly improving its health and safety standards. The company promotes a safety culture among its employees and subcontractors by promoting occupational safety, accident and illness prevention. It runs numerous educational programmes, workshops and training courses. It is one of the signatories of the Agreement for Safety in the Construction Industry - an organization associating the largest construction companies, whose aim is to improve safety on Polish construction sites. This work is appreciated by permanent awards from the National Labour Inspectorate.



**Porozumienie
dla Bezpieczeństwa
w Budownictwie**

INWESTYCJE DROGOWE ROADS

Najnowsze kontrakty
The latest contracts



S19 Lublin - Lubartów

Zadanie / Task:

Projekt i budowa drogi ekspresowej S19 Lublin-Lubartów od węzła „Lubartów Północ” (wraz z węzłem) do węzła „Lublin Rudnik” (bez węzła)

Design and construction of the S19 Lublin-Lubartów expressway from the "Lubartów Północ" junction (including the junction) to the "Lublin Rudnik" junction (without the junction)

W lutym 2021 MECE podpisała umowę na zaprojektowanie i budowę odcinka drogi S19 Lublin – Lubartów od węzła „Lubartów Północ” (wraz z węzłem) do węzła „Lublin Rudnik” (bez węzła), stanowiącej część Via Carpatia. To kolejny fragment tej międzynarodowej trasy, który znajduje się w portfolio Mota-Engil. Przedmiotem zamówienia jest zaprojektowanie i budowa drogi ekspresowej S19 na odcinku od km 79+773 do km 102+810. Odcinek zlokalizowany jest na terenie województwa lubelskiego. Trasa od zachodniej strony ominie Lubartów, a następnie od wschodu miejscowość Niemce. W ramach inwestycji powstanie o dwujezdniowa droga z dwoma pasami ruchu w obu kierunkach (z rezerwą pod budowę w przyszłości trzeciego pasa) o łącznej długości ok. 23 km. Wykonawca przebuduje także drogi kolidujące z planowaną drogą ekspresową oraz wybuduje dodatkowe jezdnie, obsługujące ruch lokalny.

Kontrakt przewiduje także budowę czterech węzłów drogowych:

„Lubartów Północ” (dawniej Wincentów), „Lubartów Zachód” (dawniej Lubartów), „Niemce Wschód” (dawniej Niemce) oraz „Niemce Południe” (dawniej Leonów), a także dowiązanie do istniejącego węzła „Lublin Rudnik”. Kontrakt przewiduje również m.in. budowę obiektów inżynierskich, przepustów, chodników, ścieżek rowerowych, systemu odwodnienia, urządzeń ochrony środowiska, ekranów, urządzeń bezpieczeństwa ruchu, systemu zarządzania ruchem czy oświetlenia drogowego. Inwestycja zostanie zrealizowana w systemie „Projektuj i buduj”, a na wykonanie zadania przewidziano 36 miesięcy (z wyłączeniem zim tj. od 16 grudnia do 15 marca).

Prace budowlane zostały zaplanowane na lata 2022-2024.

Zamawiający / Contracting Authority: GDDKIA Lublin

Wartość zadania / Value of the order: 835 660 771,00 zł brutto

System: Projektuj – Buduj / Design & Build

Data zakończenia / Completion date: w budowie / under construction

Ilość obiektów mostowych / Number of bridges: 32

Długość odcinka / Section length: 23,0 km

In February 2021, MECE signed a contract for the design and construction of the S19 Lublin - Lubartow road section from the "Lubartow Północ" junction (including the junction) to the "Lublin Rudnik" junction (without junction), which is part of Via Carpatia. It is another section of that international route in the portfolio of Mota-Engil. The subject matter of the contract is the design and construction of the S19 expressway within the section from km 79+773 to km 102+810. The section is located within the territory of the Lubelskie Voivodship. The route will bypass Lubartów from the west and then Niemce from the east. Under the investment, a two-lane road with two traffic lanes in both directions (with a reserve for the construction of a third lane in the future) of a total length of approx. 23 km will be constructed. The contractor will also rebuild roads colliding with the planned expressway and construct additional carriageways to serve local traffic.

The contract also provides for the construction of four road junctions: "Lubartów Północ" (formerly Wincentów), "Lubartów Zachód" (formerly Lubartów), "Niemce Wschód" (formerly Niemce) and "Niemce Południe" (former Leonów), as well as the connection to the existing "Lublin Rudnik" interchange. The contract also provides for, among others, the construction of engineering structures, culverts, pavements, bicycle lanes, drainage system, environmental protection devices, screens, traffic safety devices, traffic management system and road lighting. The investment will be carried out in the "Design and Build" system, and the task will take 36 months to complete (excluding winters, i.e. from 16 December to 15 March). The construction works are scheduled for 2022-2024.

S19 Białystok - Ploski



Zadanie / Task:

Projekt i budowa drogi S19 na odcinku od węzła Białystok Południe (bez węzła) - Ploski

Design and construction of S19 road from Białystok Południe junction (without junction) - Ploski

Zamawiający / Contracting Authority: GDDKIA Białystok

Wartość zadania / Value of the order: 396 981 704,99 zł brutto

System: Projektuj – Buduj / Design & Build

Data zakończenia / Completion date: w budowie / under construction

Ilość obiektów mostowych / Number of bridges: 16

Długość odcinka / Section length: 12,73 km

S19 Białystok Pd-Ploski stanowi fragment planowanej międzynarodowej trasy Via Carpatia, inwestycji o znaczeniu europejskim, łączącej kraje nadbałtyckie z Europą Południową. To także bardzo ważna trasa dla mieszkańców Bielska Podlaskiego, łącząca miasto z Białymstokiem. Prawie trzynastokilometrowy odcinek nowej drogi powstanie w przeciągu 3 lat. Zadanie powierzone Mota-Engil zakłada wykonanie prac projektowych, a następnie budowę dwóch jezdni po dwa pasy ruchu w każdą stronę, a także przebudowę dróg kolidujących z planowaną drogą ekspresową oraz budowę dróg obsługujących i dojazdowych. Na odcinku przewidziano także węzeł Zabłudów, zapewniający relację Białystok – Zabłudów - Bielsk Podlaski - Juchnowiec Kościelny. Zadanie obejmować będzie też budowę 16 obiektów inżynierskich: 8 wiaduktów drogowych, 4 mostów, w tym 160-metrowego mostu nad rzeką Narew. Powstaną także 4 przejścia dla zwierząt. Nowa droga wyposażona zostanie w urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, ochrony środowiska oraz systemy odwodnienia i oświetlenia trasy. Inwestycja zostanie zrealizowana w systemie „Projektuj i buduj”, a na wykonanie zadania przewidziano 36 miesięcy (w okresie realizacji z wyłączeniem zim tj. od 16 grudnia do 15 marca). Prace budowlane zostały zaplanowane na lata 2022-2024.

The S19 Białystok Pd-Ploski section is a fragment of the planned Via Carpatia international route, an investment of European importance, connecting the Baltic countries with southern Europe. It is also a very important route for the residents of Bielsko Podlaskie, connecting the city with Białystok. Almost 13-km section of the new road shall be constructed within 3 years. The task assigned to Mota-Engil involves design works and then construction of two carriageways, two lanes in each direction, as well as reconstruction of roads colliding with the planned expressway and construction of service and access roads. The section will also include the Zabłudów junction, providing the Białystok - Zabłudów - Bielsk Podlaski - Juchnowiec Kościelny route. The task will also include the construction of 16 engineering structures: 8 road viaducts, 4 bridges, including a 160-metre bridge over the Narew River. There will also be 4 crossings for animals. The new road will be equipped with traffic safety and environmental protection devices as well as drainage and route lighting systems. The investment will be carried out in the "design and build" system, and the task will take 39 months to complete (during the implementation period excluding winters, i.e. from 16 December to 15 March). The construction works are scheduled for 2022-2024.



14 maja 2020 roku konsorcjum firm PORR S.A. oraz Mota-Engil Central Europe S.A. podpisało umowę na budowę drogi ekspresowej S1 Kosztowy - Bielsko-Biała Odcinek II Węzeł „Oświęcim” (z węzłem) – Dankowice. Kontrakt, którego zamawiającym jest GDDKiA oddział w Katowicach, realizowany będzie w systemie „projektuj i buduj”. Wartość kontraktu wynosi 989 751 443,10 zł brutto, zaś termin zakończenia robót planowany jest na 14.08.2023.

S1 Oświęcim - Dankowice

Zadanie / Task:

Budowa drogi S1 Kosztowy - Bielsko-Biała, Odcinek II węzeł Oświęcim (z węzłem) – Dankowice

Construction of the S1 road Kosztowy - Bielsko-Biała, Section II node Oświęcim (with interchange) - Dankowice

Zamawiający / Contracting Authority: GDDKiA Katowice

Wartość zadania / Value of the order: 989 751 443,10 zł brutto

System: Projektuj – Buduj / Design & Build

Data zakończenia / Completion date: w budowie / under construction

Ilość obiektów mostowych / Number of bridges: 18

Długość odcinka / Section length: 15,2 km

Budowa drogi ekspresowej S1 odcinek II przewiduje wykonanie drogi klasy S o długości około 15,2 km, 3 węzłów drogowych (węzeł „Oświęcim”, węzeł „Wola”, węzeł „Brzeszcze”), przebudowę istniejącej sieci dróg publicznych będących w kolizji z projektowaną drogą S1, budowę dróg dojazdowych obsługujących przyległy teren wraz ze zjazdami na działki, budowę chodników oraz ciągów pieszo-rowerowych, budowę systemu odwodnienia drogowego, wjazdów i przejazdów awaryjnych oraz wykonanie organizacji ruchu i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. W ramach realizacji zadania powstanie 18 obiektów inżynierskich: 10 w ciągu projektowanej drogi ekspresowej S1, 5 obiektów poprzecznych do drogi S1, 2 wiadukty kolejowe oraz przejście górne dla dużych zwierząt. Powstaną również przepusty o funkcji ekologicznej, hydrologicznej oraz hydrologiczno-ekologicznej. Przewidziane są także roboty branżowe związane z przebudową kolidujących urządzeń i sieci istniejącej infrastruktury nad i podziemnej, m.in. teletechnicznej, energetycznej czy gazowej. Wykonawcą odcinka jest konsorcjum firm PORR S.A. oraz Mota-Engil Central Europe S.A. Termin zakończenia robót planowany jest na drugą połowę 2023.

The construction of the S1 expressway, section II, provides for the construction of a class S road of approx. 15.2 km in length, 3 road junctions (the "Oświęcim" junction, the "Wola" junction and the "Brzeszcze" junction), reconstruction of the existing public road network being in collision with the designed S1 road, construction of access roads servicing the adjacent area together with exits to land plots, construction of pavements and pedestrian and bicycle paths, construction of a road drainage system, entrances and emergency crossings, as well as execution of traffic organisation and road traffic safety devices. As part of the task, 18 engineering structures will be built: 10 in the course of the designed S1 expressway, 5 objects transverse to the S1 road, 2 railway viaducts and an upper crossing for large animals. Culverts with ecological, hydrological and hydrological-ecological functions will also be built. It is also planned to carry out branch works connected with the reconstruction of colliding devices and networks of the existing over- and underground infrastructure, e.g. telecommunications, energy or gas infrastructure. The contractor for the section is a consortium of PORR S.A. and Mota-Engil Central Europe S.A. The works are scheduled to be completed in the second half of 2023.



S61 Łomża Południe

Zadanie / Task:

Projekt i budowa drogi ekspresowej S-61, odcinek: węzeł „Łomża Południe” (z węzłem) – węzeł „Łomża Zachód” (bez węzła)

Design and construction of the S-61 expressway, section: Łomża Południe junction (with junction) - Łomża Zachód junction (without junction)

Zamawiający / Contracting Authority: GDDKiA Białystok

Wartość zadania / Value of the order: 218 105 688,56 zł brutto

System: Projektuj – Buduj / Design & Build

Data zakończenia / Completion date: w budowie / under construction

Ilość obiektów mostowych / Number of bridges: 16

Długość odcinka / Section length: 7,186 km

Investycja zakłada wykonanie fragmentu trasy Via Baltica – części obwodnicy Łomży między węzłami „Łomża Południe” a „Łomża Zachód”. Obejmuje ona 7 km 2-jzdniowej drogi ekspresowej S61 oraz węzeł „Łomża Południe” i wychodzący z niego 9-kilometrowy odcinek drogi krajowej nr 63, w kierunku Zambrowa. Realizacja przewidziana jest w systemie „Projektuj i buduj”. Na całość zadania zaplanowano w sumie 31 miesięcy przy wyłączeniu okresów zimowych w trakcie budowy.

The investment involves the construction of a section of the Via Baltica route - a part of the Łomża bypass between the "Łomża South" and "Łomża West" junctions. It includes 7 km of the S61 dual carriageway express road, as well as the "Łomża Południe" junction and a 9-km section of national road No. 63, in the direction of Zambrow. The project is to be executed in the "design and build" system. A total of 31 months is planned for the entire project, excluding winter periods during construction.

S7 Szczepanowice - Widoma

Zadanie / Task:

Projekt i budowa drogi ekspresowej S7 Warszawa – Kraków, odcinek granica województwa świętokrzyskiego - Kraków: Część nr 2: odc. realizacyjny węzeł Szczepanowice (z węzłem) – węzeł Widoma (z węzłem)

Design and construction of the S7 Warsaw - Kraków expressway, section Świętokrzyskie Province border - Kraków: Part no. 2: execution section Szczepanowice junction (with junction) - Widoma junction (with junction)

Zamawiający / Contracting Authority: GDDKiA Kraków

Wartość zadania / Value of the order: 508 135 507,00 zł brutto

System: Projektuj – Buduj / Design & Build

Data zakończenia / Completion date: w budowie / under construction

Ilość obiektów mostowych / Number of bridges: 10

Długość odcinka / Section length: 14,0 km



Droga ekspresowa S7 na odcinku od węzła Szczepanowice do węzła Widoma będzie miała ok. 14 km długości, dwie jezdnie po dwa pasy ruchu w każdą stronę, z pozostawioną rezerwą na trzeci pas. Wybudowane zostaną dwa węzły: Szczepanowice i Widoma. Powstanie 10 wiaduktów, cztery przejścia dla zwierząt, trzy przejazdy gospodarcze pod S7 i jedna estakada.

Estakada w Szczepanowicach jest najdłuższym obiektem inżynierskim na tym odcinku, o długości 681 m w przypadku nitki lewej i 689 m nitki prawej. Przebiega nad linią kolejową, drogami powiatowymi i rzeką Szreniawą. Obiekt został zaprojektowany jako trzynastoprzęsłowy sprężony ustrój skrzynkowy jednokomorowy. Maksymalna rozpiętość przęsła wynosząca 57,5 m, niweleta drogi oraz jej usytuowanie w obrębie obiektu pozwoliły na realizację ustroju nośnego estakady w technologii nasuwania podłużnego. W przeciągu zaledwie 8,5 miesiąca zrealizowano łącznie 1370,73 mb ustroju nośnego.

Zakres inwestycji obejmuje także budowę dróg związanych ze zmianą przebiegu istniejących dróg, budowę dróg obsługujących tereny przyległe do inwestycji oraz przebudowę istniejących dróg w zakresie kolizji z drogą ekspresową oraz budowę i przebudowę infrastruktury dla pieszych i rowerzystów. Zaprojektowane i wybudowane zostanie dwupoziomowe skrzyżowanie drogi krajowej z linią kolejową oraz obiekty inżynierskie w ciągu drogi ekspresowej i w ciągu dróg krzyżujących się z drogą ekspresową. Zakres prac obejmuje również wykonanie systemu odwodnienia terenu, systemu urządzeń ochrony środowiska oraz infrastrukturę energetyczną i oświetleniową, sieci wodociągowe, kanalizację deszczową i sanitarną, sieć gazową i inne. Wykonane zostaną prace związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego, a także system zarządzania ruchem.

The S7 expressway on the section from the Szczepanowice junction to the Widoma junction will be approx. 14 km long, with two carriageways, two lanes in each direction and a reserve for the third lane. Two junctions will be built: Szczepanowice and Widoma. There will be 10 viaducts, four animal crossings, three utility crossings under the S7 and one flyover.

The flyover in Szczepanowice is the longest civil engineering structure in this section, 681 m long on the left-hand side and 689 m on the right-hand side. It runs over the railway line, district roads and the Szreniawa River. The structure was designed as a thirteen-span prestressed single-chamber box structure. The maximum span of 57.5 m, the road alignment and its location within the facility allowed for the construction of the flyover superstructure using the longitudinal slide technology. Within only 8.5 months the total of 1370.73 linear metres of the superstructure was completed.

The scope of the investment also includes the construction of roads connected with changing the course of the existing roads, construction of roads serving the areas adjacent to the investment and reconstruction of the existing roads in the scope of their collision with the expressway, as well as construction and reconstruction of infrastructure for pedestrians and cyclists. A two-level crossing between the national road and railway line will be designed and constructed, as well as engineering structures in the course of the expressway and in the course of roads intersecting with the expressway. The scope of works also includes the execution of the land drainage system, environmental protection equipment system and power and lighting infrastructure, water supply networks, rainwater and sanitary sewage system, gas network and others. Works related to road safety will be performed, as well as the traffic management system.





DK 46 Obwodnica Niemodlina

Zadanie / Task:

Projekt i budowa obwodnicy Niemodlina w ciągu drogi krajowej nr 46

Design and construction of a bypass around Niemodlin in the course of national road no. 46

Zamawiający / Contracting Authority: GDDKIA Opole

Wartość zadania / Value of the order: 264 162 952,00 zł brutto

System: Projektuj – Buduj / Design & Build

Data zakończenia / Completion date: w budowie / under construction

Ilość obiektów mostowych / Number of bridges: 18

Długość odcinka / Section length: 11,5 km

Budowa obwodnicy m. Niemodlina przewiduje powstanie drogi klasy GP o długości ok. 11,493 km, dwóch węzłów drogowych (węzeł „Niemodlin”, węzeł „Sosnowka”), przebudowę istniejącej sieci dróg publicznych i dróg wewnętrznych będących w kolizji z realizowaną obwodnicą, budowę systemu odwodnienia drogowego, chodników i zatok autobusowych, wzdłuż obwodnicy dróg dojazdowych obsługujących przyległy teren ze zjazdami na przyległe działki, wjazdów, zjazdów i przejazdów awaryjnych oraz wykonanie organizacji ruchu i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W ramach zadania powierzonego wykonawcy przewidziano szereg obiektów inżynierskich, przepusty drogowe o funkcji hydrologicznej, ekologicznej i mieszanej. Przebudowane zostaną cieki wodne oraz istniejące urządzenia melioracyjne. Przewidziane są także roboty branżowe związane z przebudową kolidujących urządzeń i sieci istniejącej infrastruktury nad i podziemnej. Prace realizuje konsorcjum firm Mota-Engil Central Europe oraz Himmel i Papesch Opole Spółka z o.o.

Construction of the ring road of Niemodlin envisages construction of a GP class road of the length of approx. 11.493 km, two road junctions (the "Niemodlin" junction, the "Sosnowka" junction), reconstruction of the existing network of public roads and internal roads being in collision with the ring road, construction of a road drainage system, sidewalks and bus bays, access roads serving the adjacent area with exits to the adjacent plots, entrances, exits and emergency crossings along the ring road, as well as construction of traffic organisation and road safety devices.

The task assigned to the contractor includes a number of engineering structures, road culverts with hydrological, ecological and mixed functions. Watercourses and existing drainage facilities will be reconstructed. There will also be branch works related to reconstruction of colliding devices and networks of the existing over and underground infrastructure. The works are carried out by a consortium of Mota-Engil Central Europe and Himmel and Papesch Opole Spółka z o.o.

S7 Tarczyn – Grójec

Zadanie / Task:

Projekt i budowa Południowego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S7 od węzła Lotnisko na Południowej Obwodnicy Warszawy do obwodnicy Grójca - Odcinek „C” od węzła „Tarczyn Północ” (bez węzła) do początku obwodnicy Grójca w ciągu istniejącej drogi ekspresowej S7

Design and construction of the South exit from Warsaw of the S7 Expressway from the Airport (Lotnisko) junction on the South Ring Road of Warsaw to the ring road of Grójec - Section "C" from "Tarczyn Północ" junction (without interchange) to the beginning of Grójec bypass within existing express road S7

Odcinek stanowi ważny element drogi ekspresowej S7 jako część południowego wylotu Warszawy w stronę Krakowa. Kontrakt realizowany w systemie „Zaprojektuj i Wybuduj” zakłada budowę dwóch jezdni drogi ekspresowej S7 o nawierzchni betonowej długości 7,89 km, wraz z niezbędną infrastrukturą. W ramach zadania zaprojektowany i wybudowany został również węzeł drogowy „Tarczyn Południe”, przebudowane zostały drogi w zakresie kolizji z drogą ekspresową oraz ustalone zostały ich kategorie, wybudowane zostały drogi obsługujące przyległy teren. Powstałe obiekty inżynierskie to 10 wiaduktów oraz kładka dla pieszych nad drogą ekspresową.

Zamawiający / Contracting Authority: GDDKIA Warszawa

Wartość zadania / Value of the order: 203 449 067,60 zł brutto

System: Projektuj – Buduj / Design & Build

Data zakończenia / Completion date: w budowie / under construction

Ilość obiektów mostowych / Number of bridges: 11

Długość odcinka / Section length: 7,89 km

The section constitutes an important element of the S7 expressway as a part of the southern exit of Warsaw towards Cracow. The contract executed in the "Design and Build" system provided for the construction of two carriageways of the S7 expressway with a concrete surface, 7.89 km long, along with the necessary infrastructure. Under the project, the "Tarczyn Południe" junction was designed and constructed, roads were reconstructed to the extent of colliding with the expressway and their categories were established, and roads serving the adjacent area were constructed. The engineering structures include 10 viaducts and a footbridge over the expressway.



S19 Niedrzwica – Kraśnik

Zadanie / Task:

Projekt i budowa drogi ekspresowej S19 Lublin – Rzeszów, odc. Lublin – koniec obw. Kraśnika: Część nr 2: odc. realizacyjny węzeł Niedrzwica D. obecnie Niedrzwica Duża bez węzła - Kraśnik (węzeł „Kraśnik” obecnie „Kraśnik Północ” - bez węzła)

Design and construction of the S19 Lublin - Rzeszów expressway, section Lublin - end of the Kraśnik ring road: Part no. 2: implementation section Niedrzwica D. junction currently Niedrzwica Duża without junction - Kraśnik (currently Kraśnik Północ junction - without junction)

Droga ekspresowa S19 na odcinku pomiędzy Lublinem a Kraśnikiem przebiegać ma w większości po nowym śladzie omijając zabudowę okolicznych miejscowości oraz Kraśnika po jego wschodniej stronie. Dwujezdniowa droga ekspresowa, o nawierzchni bitumicznej z rezerwą pod trzeci pas na zewnątrz, będzie prowadziła początkowo wzdłuż obecnej drogi krajowej nr 19 a potem na wschód od niej, omijając Niedzwicę Dużą, Niedzwicę Kościelną i Sobieszczany, by przejść przez lasy przed Wilkołazem w korytarzu obecnej drogi omijając miejscowość od wschodu, a za nią przejść na zachodnią stronę.

Zakres inwestycji obejmuje budowę dwujezdniowej drogi ekspresowej z rezerwą miejsca wewnątrz pod trzeci pas ruchu, dróg dojazdowych dla obsługi ruchu lokalnego, 4 miejsc obsługi podróży (MOP Obroki kat II na prawej stronie raz kat. III po lewej stronie oraz MOP Rudnik kat. I po prawej i lewej stronie), budowę systemu odwodnienia, ekranów akustycznych oraz przebudowa dróg publicznych (powiatowych i gminnych), sieci elektroenergetycznych, sieci wodociągowych. Powstaną również obiekty inżynierskie: wiadukty w ciągu drogi ekspresowej (w tym nad linią kolejową), wiadukty w ciągu dróg publicznych, most w ciągu drogi ekspresowej pełniący jednocześnie funkcję przejścia dolnego zespolonego dla średnich zwierząt, a także kładki dla pieszych, przejścia dla zwierząt i przepusty ekologiczne. W ramach zadania wybudowany zostanie również węzeł drogowy Wilkołaz.

Zamawiający / Contracting Authority: GDDKIA Lublin

Wartość zadania / Value of the order: 498 028 294,90 zł brutto

System: Projektuj – Buduj / Design & Build

Data zakończenia / Completion date: w budowie / under construction

Ilość obiektów mostowych / Number of bridges: 15

Długość odcinka / Section length: 20 km

The S19 expressway between Lublin and Kraśnik will mostly follow the new route, avoiding the surrounding towns and Kraśnik on its eastern side. The dual carriageway expressway, with bituminous surface with a reserve for the third lane outside, will initially run along the existing national road No. 19, and then east of it, bypassing Niedzwica Duża, Niedzwica Kościelna and Sobieszczany, pass through the forests before Wilkołaz in the corridor of the existing road, bypassing the town from the east, and then move to the western side.

The scope of the investment includes the construction of a dual carriageway expressway with a reserve of space inside for a third lane, access roads for local traffic, 4 rest areas (MOP Obroki cat II on the right and cat III on the left and MOP Rudnik cat I on the right and left), construction of a drainage system, noise barriers and reconstruction of public roads (district and commune), electricity and water supply networks. Engineering structures will also be built: viaducts in the course of the expressway (including over the railway line), viaducts in the course of public roads, a bridge in the course of the expressway serving at the same time as a lower combined passage for medium-sized animals, as well as footbridges, animal crossings and ecological culverts. The task will also include construction of the Wilkołaz road interchange.



S19 Janów Lubelski

Zadanie / Task:

Projekt i budowa drogi ekspresowej S19 Lublin – Rzeszów, odc. koniec obw. Kraśnika – węzeł „Sokołów Mlp. Północ”. Część nr 2: odc. realizacyjny obwodnica m. Janów Lubelski (węzeł „Kopce” obecnie „Janów Lub. Północ – węzeł „Jonaki” obecnie „Janów Lub. Południe z węzłami)

Design and construction of the S19 Lublin - Rzeszów expressway, section "End of the Kraśnik ring road - Sokołów Mlp. North" interchange. Part no. 2: implementation section - ring road of Janów Lubelski

W ramach budowy obwodnicy Janowa Lubelskiego powstała dwujezdniowa droga ekspresowa z dwoma pasami ruchu (z możliwością poszerzenia o trzeci pas) o długości ok. 7 km.

Przebudowany został towarzyszący trasie układ komunikacyjny obsługujący przyległe tereny, a także wykonano prace z zakresu branży elektroenergetycznej, teletechnicznej, sanitarnej, kolejowej, melioracyjnej i zieleni.

Powstałe obiekty inżynierskie:

- 3 wiadukty w ciągu drogi ekspresowej,
- 1 wiadukt nad drogą ekspresową,
- 1 most,
- 5 przejść dla małych zwierząt,
- 3 przepusty dla płazów,
- 5 przepustów.

Wybudowane zostały dwa węzły: Janów Lubelski Północ (nazwa robocza Kopce) oraz Janów Lubelski Południe (nazwa robocza Jonaki), a także MOP Janów Lubelski (po obu stronach drogi) - kategorii III po stronie lewej, oraz kategorii II po stronie prawej. Realizacja odcinka umożliwi szybki i bezpieczny przejazd pojazdów pomiędzy Lublinem a Rzeszowem, jak również spowoduje zmniejszenie natężenia ruchu tranzytowego w mieście Janów Lubelski. Inwestycja w tej lokalizacji znacząco wpłynie na poprawę warunków życia mieszkańców i stanu środowiska naturalnego.

Zamawiający / Contracting Authority: GDDKIA Lublin

Wartość zadania / Value of the order: 148 543 963,51 zł brutto

System: Projektuj – Buduj / Design & Build

Data zakończenia / Completion date: w budowie / under construction

Ilość obiektów mostowych / Number of bridges: 5

Długość odcinka / Section length: 7,0 km

Within the framework of construction of the bypass of Janów Lubelski, a dual carriageway express road with two lanes (with the possibility of widening it with a third lane), about 7 km long, was built.

The accompanying traffic system serving the adjacent areas was rebuilt, and work was done in the area of power engineering, telecommunications, sanitary, railroad, drainage and greenery. The engineering structures that have been constructed include

- 3 flyovers over the expressway,
- 1 viaduct over the expressway,
- 1 bridge,
- 5 crossings for small animals,
- 3 culverts for amphibians,
- 5 culverts.

Two junctions were built: Janów Lubelski Północ (working name Kopce) and Janów Lubelski Południe (working name Jonaki), as well as MOP Janów Lubelski (on both sides of the road) - category III on the left side, and category II on the right side. Implementation of the section will enable fast and safe passage of vehicles between Lublin and Rzeszow, as well as reduce the intensity of transit traffic in the town of Janow Lubelski. Construction of the section in this location will significantly improve the living conditions of the inhabitants and the condition of the natural environment.





S17 Obwodnica Tomaszowa Lubelskiego

Zadanie / Task:

Budowa drogi ekspresowej S17 Warszawa – Hrebenne, odc. obwodnica Tomaszowa Lubelskiego

Construction of the S17 Warsaw - Hrebenne Expressway, section Tomaszów Lubelski bypass

Zamawiający / Contracting Authority: GDDKiA Lublin

Wartość zadania / Value of the order: 193 424 134,62 zł brutto

System: Projektuj – Buduj / Design & Build

Data zakończenia / Completion date: w budowie / under construction

Ilość obiektów mostowych / Number of bridges: 10

Długość odcinka / Section length: 9,58 km

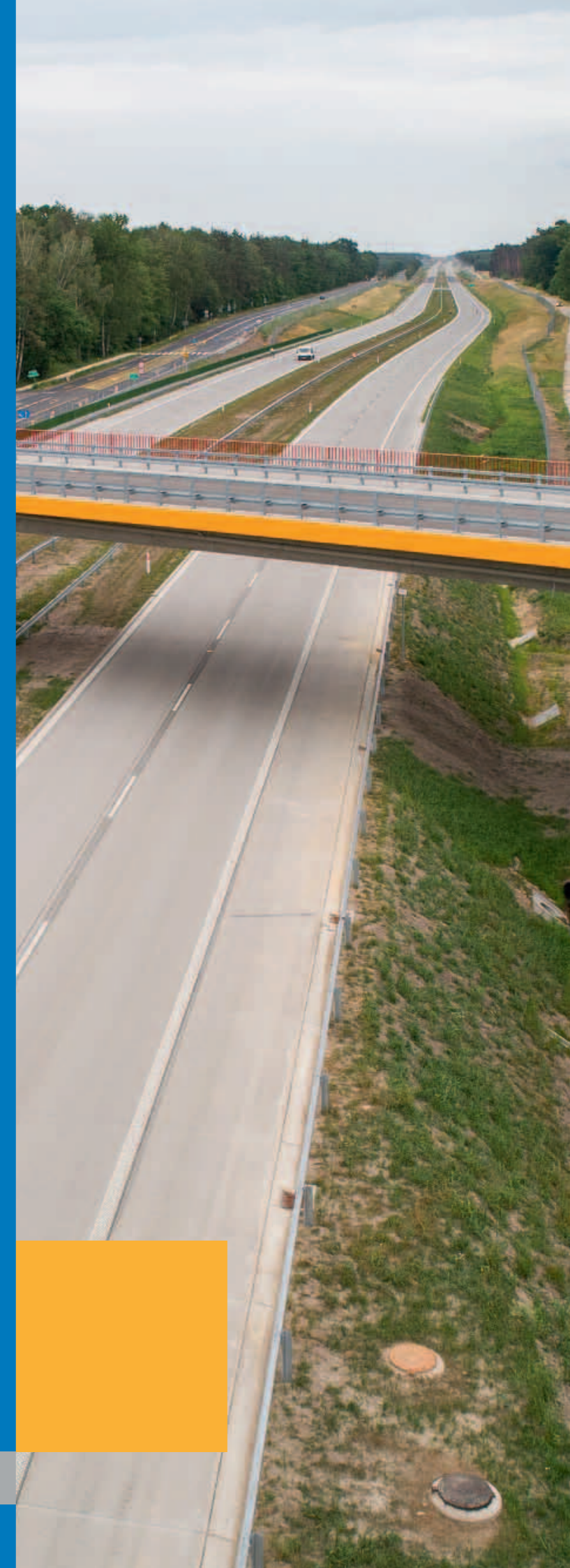
Inwestycja obejmuje budowę obwodnicy Tomaszowa Lubelskiego o parametrach drogi ekspresowej. Trasa przebiegać będzie po wschodniej stronie miasta. Na przecięciu z drogą wojewódzką nr 850 powstanie węzeł W1 „Tomaszów Lubelski Północ”, a na włączeniu do przebiegu DK17 węzeł W2 „Tomaszów Lubelski Południe”. Obwodnica pierwotnie została zaplanowana jako jednojezdniowa, a jedynie w obrębie obu węzłów dwujezdniowa. W wyniku zlecenia we wrześniu 2020 r. przez GDDKiA zamówienia uzupełniającego, obwodnica Tomaszowa Lubelskiego zyska drugą jezdnię także na odcinku 5,4 km pomiędzy Węzłem W1 i W2. Nad doliną rzeki Sołokiji droga pobiegnie dwoma estakadami bliźniaczymi, których długości wyniosą po 304 m każda. Zbudowane zostaną również drogi dojazdowe o łącznej długości 13,8 km przeznaczone do obsługi ruchu lokalnego.

The investment includes construction of a bypass around Tomaszów Lubelski with express road parameters. The route will run on the eastern side of the town. At the intersection with the provincial road no. 850, the W1 "Tomaszów Lubelski Północ" junction will be constructed and at the incorporation into the DK17 route, the W2 "Tomaszów Lubelski Południe" junction will be constructed. Originally, the bypass was to be single-lane, and only in the area of both interchanges - dual-lane. As a result of the supplementary order placed by GDDKiA in September 2020, Tomaszów Lubelski Bypass will gain a second carriageway also on the section of 5.4 km between W1 and W2 Junctions. The road will run over the Sołokija river valley on two flyovers, each 304 m long. Access roads with a total length of 13.8 km will also be built to serve the local traffic.

INWESTYCJE DROGOWE ROADS

2015-2020

Wybrane kontrakty
Selected contracts





S5 Kościan-Radomicko

Zadanie / Task:

Zaprojektowanie i budowa drogi S5 Poznań – Wrocław odc. Węzeł Kościan Południe – węzeł Radomicko

Design and construction of the S5 Poznań-Wrocław road, section Kościan Południe junction - Radomicko junction

Realizacja zadania obejmowała zaprojektowanie i budowę dwujezdniowej drogi ekspresowej S5 Poznań-Wrocław na odcinku węzeł Kościan Południe – węzeł Radomicko o długości ok. 15,7 km (od km 18+900 do km 34+618,75). Powstały 4 węzły drogowe - Kościan Południe, Śmigiel Północ, Śmigiel Południe oraz Lipno, przebudowane zostały drogi boczne innych kategorii (krajowej nr 5, powiatowych i gminnych) w węzłach drogowych, wybudowane zostały drogi dojazdowe dla obsługi ruchu lokalnego oraz przejścia dla zwierząt, a także wybudowana oraz przebudowana została sieć uzbrojenia terenu. Ponadto inwestycja obejmowała przebudowę lub budowę urządzeń towarzyszących z zakresu branży telekomunikacyjnej, energetycznej, gazowej i wodociągowej, kanalizacyjnej.

Wzajemne powiązanie istniejącego układu komunikacyjnego z trasą drogi ekspresowej S5 zapewniono poprzez 22 obiekty inżynierskie:

- 7 wiaduktów w ciągu drogi ekspresowej S5,
- 6 wiaduktów w ciągu dróg publicznych nad drogą ekspresową,
- 6 mostów pełniących jednocześnie funkcję przejścia dolnego dla zwierząt dużych,
- 3 mostów pełniących jednocześnie funkcję przejścia dla zwierząt średnich.

Przedmiotowy odcinek zlokalizowany jest na terenie woj. wielkopolskiego w powiatach: kościańskim i leszczyńskim na terenach gmin Kościan, Śmigiel, Lipno.

Zamawiający / Contracting Authority: GDDKIA Poznań

Wartość zadania / Value of the order: 303 067 324,77 zł brutto

System: Projektuj – Buduj / Design & Build

Data zakończenia / Completion date: 2020

Ilość obiektów mostowych / Number of bridges: 22

Długość odcinka / Section length: 15,7 km

The project involved the design and construction of the dual carriageway S5 Poznań-Wrocław expressway between Kościan Południe junction and Radomicko junction, with a length of approx. 15.7 km (from km 18+900 to km 34+618.75). Four road junctions were built- Kościan Południe, Śmigiel Północ, Śmigiel Południe Lipno, side roads of other categories (national road No. 5, district and commune roads) were rebuilt in the road junctions, access roads for local traffic service and animal crossings were built, and the utilities network was constructed and rebuilt. Moreover, the investment included reconstruction or construction of accompanying facilities in the field of telecommunications, energy, gas, water supply and sewage.

Interconnection of the existing transport system with the S5 expressway route was ensured through 22 engineering structures:

- 7 viaducts in the course of the S5 expressway,
- 6 viaducts in the course of public roads over the expressway,
- 6 bridges serving simultaneously as lower passages for large animals,
- 3 bridges serving simultaneously as passages for medium-sized animals.

The section in question is located in the territory of the Wielkopolskie Voivodship in Kościan and Leszno poviats in the communes of Kościan, Śmigiel and Lipno.

S5 Radomicko-Kaczkowo

Zadanie / Task:

Budowa drogi ekspresowej S5 Poznań – Wrocław odc. Radomicko – Kaczkowo, etap I odc. Radomicko (bez węzła) – Leszno Płd.

Construction of S5 Poznań-Wrocław expressway Radomicko - Kaczkowo section, stage I: section Radomicko (without junction) - Leszno Płd.

Odcinek S5 Radomicko-Kaczkowo jest częścią drogi S5 o znaczeniu międzynarodowym relacji Nowe Marzy (A1) – Bydgoszcz – Poznań – Wrocław – Lubawka (granica państwa) i stanowi jednocześnie obwodnicę Leszna. Inwestycja zlokalizowana jest w województwie wielkopolskim, powiecie leszczyńskim i przebiega na terenach gmin Lipno, Świąciechowa i miasta Leszno. Celem realizacji tej inwestycji jest stworzenie ponadregionalnej drogi tranzytowej łączącej województwa kujawsko-pomorskie, wielkopolskie i dolnośląskie. W zakres prac przewidzianych kontraktem wchodziło wykonanie 2 jezdni o 2 pasach oraz pasa dzielącego o szerokości 12 m, budowa dwóch węzłów drogowych „Leszno Zachód” i „Świąciechowa”, obiektów inżynierskich (przejść dla zwierząt, wiaduktów, mostów, przepustów) w tym 16 obiektów mostowych i 58 przepustów drogowych. Ponadto wykonano budowę i przebudowę kolidujących urządzeń i sieci istniejącej infrastruktury, a także budowę MOP I "Wilkowice Zachód" i MOP I "Wilkowice Wschód".

Projekt w liczbach:

- 52 000 m³ betonu
- 6 300 ton stali
- 240 000 m³ wykopów
- 3 100 000 m³ nasypów
- 340 000 ton masy bitumicznej

Zamawiający / Contracting Authority: GDDKIA Poznań

Wartość zadania / Value of the order: 443 254 788,43 zł brutto

System: Projektuj – Buduj / Design & Build

Data zakończenia / Completion date: 2018

Ilość obiektów mostowych / Number of bridges: 16

Długość odcinka / Section length: 19,14 km

The Radomicko-Kaczkowo section of the S5 is part of the S5 road of international significance from Nowe Marzy (A1) - Bydgoszcz - Poznań - Wrocław - Lubawka (state border) and is also the Leszno bypass. The investment is located in the Wielkopolskie Voivodship, district of Leszno, and runs through the communes of Lipno, Świąciechowa and the town of Leszno. The aim of the investment is to create a supra-regional transit road connecting the Kujawsko-Pomorskie, Wielkopolskie and Dolnośląskie voivodships. The scope of works provided for in the contract included the construction of 2 carriageways with 2 lanes and a dividing lane 12 m wide, construction of two road junctions "Leszno Zachód" and "Świąciechowa", engineering structures (animal crossings, viaducts, bridges, culverts) including 16 bridges and 58 road culverts. In addition, construction and reconstruction of colliding devices and networks of the existing infrastructure was carried out, as well as construction of MOP I "Wilkowice Zachód" and MOP I "Wilkowice Wschód".

The project in numbers:

- 52,000 m³ of concrete
- 6,300 tonnes of steel
- 240,000 m³ of excavations
- 3,100,000 m³ of embankments
- 340,000 tonnes of bituminous mass



S17 Skrudki – Sielce

Zadanie / Task:

Zaprojektowanie i budowa drogi ekspresowej S17 Garwolin – Kurów na odcinku granica województwa mazowieckiego i lubelskiego – węzeł „Sielce” obecnie „Kurów Zachód (bez węzła)”

Część nr 2: odcinek węzeł "Skrudki" - węzeł "Sielce" obecnie "Kurów Zachód" (bez węzła)

Design and construction of the S17 Garwolin - Kurów expressway on the section of the border of Mazowieckie and Lubelskie provinces - "Sielce" interchange, currently "Kurów Zachód (without interchange)".

Part 2: section "Skrudki" junction - "Sielce" junction, currently "Kurów Zachód" junction (without interchange)

Inwestycja zakładała budowę drogi ekspresowej na odcinku „węzeł Skrudki” (bez węzła) – węzeł „Sielce” obecnie „Kurów Zachód” (bez węzła) wraz z obiektami inżynierskimi i towarzyszącą infrastrukturą. Zakres robót obejmował wybudowanie drogi ekspresowej S17 o łącznej długości 13,160 km o przekroju dwujezdniowym, tj. 2 jezdni o 2 pasach ruchu x 3,5 m z dodatkowym pasem awaryjnym o szerokości 2,5 m (docelowy przekrój to 2 x 3 x 3,5 m + pas awaryjny 2,5 m) oraz pasa dzielącego o szerokości 12 m (docelowo 5 m) wraz z 11 obiektami inżynierskimi (w tym 3 dużymi przejściami dla zwierząt nad drogą S17), 33 przepustami oraz wykonanie przebudowy istniejącej infrastruktury nie związanej z drogą a będącej w kolizji z budową nowego układu drogowego. Zrealizowana droga ekspresowa posiada połączenie z istniejącą drogą wojewódzką DW 824 (klasy G, relacji Żyrzyn – Puławy) poprzez wykonany węzeł „Żyrzyn” oraz wykonane skrzyżowanie typu rondo. Pozostałe drogi boczne, istniejąca DK 17, drogi powiatowe, gminne oraz wewnętrzne tworzą wzajemnie układ drogowy zapewniający obsługę ruchu lokalnego za pośrednictwem wykonanych przejazdów drogowych, dróg dojazdowych lub zjazdów.

Zamawiający / Contracting Authority: GDDKiA Lublin

Wartość zadania / Value of the order: 270 821 054,36 zł brutto

System: Projektuj – Buduj / Design & Build

Data zakończenia / Completion date: 2019

Ilość obiektów mostowych / Number of bridges: 21

Długość odcinka / Section length: 13,17 km

The project assumed construction of an expressway along the section "Skrudki junction" (without junction) - "Sielce" junction, currently "Kurów Zachód" junction (without junction) along with engineering structures and accompanying infrastructure. The scope of works included the construction of the S17 expressway of the total length of 13.160 km with a dual carriageway section, i.e. 2 carriageways with 2 lanes x 3.5 m and an additional emergency lane with a width of 2.5 m (the target cross-section is 2 x 3 x 3.5 m + emergency lane with a width of 2.5 m) and a dividing lane with a width of 12 m (ultimately 5 m) along with 11 engineering structures (including 3 large animal crossings over the S17 road), 33 culverts and reconstruction of the existing infrastructure not related to the road but colliding with the construction of the new road system. The expressway will connect with the existing provincial road DW 824 (class G, relation Żyrzyn - Puławy) through the completed "Żyrzyn" junction and a roundabout type crossing. The remaining side roads, the existing DK 17, district, communal and internal roads mutually form a road system providing services for local traffic through constructed road crossings, access roads or exits.



S3 Jawor-Bolków

Zadanie / Task:

Zaprojektowanie i wybudowanie drogi S3 Legnica (A4) – Lubawka, zadanie II od węzła Jawor II (bez węzła) do węzła Bolków (z węzłem)

Design and construction of the S3 Legnica (A4) - Lubawka road, Task II from the Jawor II interchange (without interchange) to the Bolków interchange (with interchange)

W ramach projektu wybudowano 16,1 km odcinek drogi ekspresowej o przekroju 2x2 m, pasy ruchu klasy S w obie strony, pas awaryjny 2x2,5 m oraz 4 m pas dzielący, z dwoma węzłami drogowymi „Jawor Południe” i „Bolków” oraz m.in. siedem obiektów w ciągu drogi S3 oraz sześć wiaduktów nad trasą. Inwestycja zaowocowała także powstaniem dróg dojazdowych i wewnętrznych, systemu odwodnienia i przebudową dróg poprzecznych. Zadbano również o właściwą meliorację dla dróg, pasy zieleni izolacyjnej i krajobrazowej, ekrany akustyczne i przeciwośnieniowe oraz przejścia ekologiczne itp. Współpraca z ościennymi samorządami przyniosła także m.in. naprawę dróg sąsiadujących z kontraktem. W sumie, w ramach realizacji wszystkich obiektów inżynierskich, użyto ok. 24 tys. m³ betonu oraz ok. 3,2 tys. ton stali, natomiast w ramach konstrukcji drogi wykonano ok. 1 mln. m³ wykopu i podobną ilość m³ nasypu. Do ułożenia nawierzchni bitumicznych zużyto ok. 280 tys. ton masy. W trakcie realizacji robót prowadzone były badania archeologiczne w wyniku, których odkryto m.in. cmentarz z czasów średniowiecza. Odcinek S3 Jawor-Bolków jest jednym z ostatnich etapów budowy S3 na Dolnym Śląsku. Zadaniem tej drogi jest stworzenie bezpiecznego korytarza dla ruchu dalekobieżnego, odciążenie dróg krajowych i lokalnych, jak również przyspieszenie oraz usprawnienie ruchu tranzytowego.

Zamawiający / Contracting Authority: GDDKiA Wrocław

Wartość zadania / Value of the order: 322 878 396,02 zł brutto

System: Projektuj – Buduj / Design & Build

Data zakończenia / Completion date: 2018

Ilość obiektów mostowych / Number of bridges: 13

Długość odcinka / Section length: 16,105 km

The project involved the construction of a 16.1 km section of an expressway with a 2x2 m section, S-class lanes in both directions, a 2x2.5 m emergency lane and a 4 m dividing lane, with two road junctions "Jawor Południe" and "Bolków", as well as, among others, seven structures in the course of the S3 road and six flyovers over the route. The investment also resulted in the construction of access and internal roads, drainage system and the reconstruction of cross roads. Proper drainage for the roads, isolating and landscaping green belts, acoustic and anti-light barriers and ecological crossings etc. have also been taken care of. Cooperation with neighbouring local authorities also resulted in, among other things, the repair of roads adjacent to the contract. In total, about 24,000 m³ of concrete and about 3,200 tonnes of steel were used in the construction of all engineering structures, while the road construction involved about 1 million m³ of excavation and a similar amount of m³ of embankment. About 280,000 tonnes of mix were used to lay the bituminous surfaces. During the execution of the works, archaeological research was carried out, as a result of which, among other things, a cemetery from the Middle Ages was discovered. The Jawor-Bolków section of S3 is one of the final stages of the S3 construction project in Lower Silesia. The task of this road is to create a safe corridor for long-distance traffic, relieve the burden on national and local roads, as well as to accelerate and streamline transit traffic.





S11 Obwodnica Ostrowa Wielkopolskiego

Zadanie / Task:

Budowa obwodnicy Ostrowa Wlkp. w ciągu drogi ekspresowej S11 (II etap)
Construction of a bypass around Ostrów Wielkopolski within express road S11 (stage II)

Zamawiający / Contracting Authority: GDDKiA Poznań

Wartość zadania / Value of the order: 284 264 227,07 zł brutto

System: Projektuj – Buduj / Design & Build

Data zakończenia / Completion date: 2017

Ilość obiektów mostowych / Number of bridges: 15

Długość odcinka / Section length: 12,8 km

Budowa II etapu obwodnicy Ostrowa Wielkopolskiego. Kontrakt obejmował projekt (optymalizację) i budowę drogi ekspresowej dwujezdniowej klasy S o długości około 12,8 km oraz rozbudowę drogi krajowej nr 25 klasy GP o długości około 1,42 km. W ramach zadania wybudowano także węzeł drogowy, 15 obiektów inżynierskich, drogi poprzeczne, dojazdowe, roboty branżowe, zieleń, roboty rozbiórkowe, organizację ruchu.

Construction of the 2nd stage of the Ostrów Wielkopolski bypass. The contract covered the design (optimisation) and construction of an approx. 12.8-km-long dual carriageway S-class expressway and the extension of a 1.42-km-long GP-class national road No. 25. The task also included construction of a road junction, 15 engineering structures, cross roads, access roads, branch works, greenery, demolition works and traffic organisation.

S3 Lubin Północ – Lubin Południe

Zadanie / Task:

Zaprojektowanie i wybudowanie drogi ekspresowej S3 Nowa Sól – Legnica (A4) zadanie IV: odcinek od węzła Lubin Północ (bez węzła) do węzła Lubin Południe (z węzłem)

Design and construction of the expressway S3 Nowa Sól - Legnica (A4) task IV: section from Lubin Północ junction (without junction) to Lubin Południe junction (with junction)

Zamawiający / Contracting Authority: GDDKiA Wrocław

Wartość zadania / Value of the order: 260 903 266,79 zł brutto

System: Projektuj – Buduj / Design & Build

Data zakończenia / Completion date: 2018

Ilość obiektów mostowych / Number of bridges: 9

Długość odcinka / Section length: 11,3 km

Droga ekspresowa S3 stanowi element postulowanego korytarza paneuropejskiego - Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (CETC - The Central European Transport Corridor). Jako fragment europejskiej trasy E65 wiodącej z północy na południe Europy, docelowo połączy miasto Malmö w Szwecji, będące ważnym ośrodkiem gospodarczym i portowym, z południem Europy, a dokładniej z miejscowością Chania w Grecji. Kontrakt MECE obejmował budowę drogi ekspresowej o długości ok. 11,3 km o dwóch pasach ruchu w każdej stronie oraz pasem awaryjnym, stanowiącą jednocześnie obwodnicę Lubina. Wybudowane zostały także dwa węzły drogowe: „Lubin Zachód” i „Lubin Południe”, trzy wiaduktów, przejścia dla zwierząt oraz przepusty hydrologiczno-ekologiczne. Przebudowano także m.in. istniejącą sieć dróg, wybudowano drogi wewnętrzne i technologiczne. Fragmenty drogi S3 przebiegające przez tereny górnicze zostały dodatkowo zabezpieczone przed negatywnym wpływem osiadań i przemieszczeń terenu spowodowanych działalnością górniczą.

The S3 expressway forms part of the postulated pan-European corridor - the Central European Transport Corridor (CETC). As a part of the European route E65 leading from the north to the south of Europe, it will eventually connect the city of Malmö in Sweden, which is an important economic and port centre, with the south of Europe, more precisely with Chania in Greece. The MECE contract included the construction of an approximately 11.3 km long expressway with two lanes in each direction and an emergency lane, which is also the ring road of Lubin. Two road junctions were also built: "Lubin Zachód" and "Lubin Południe", three viaducts, animal crossings and hydrological-ecological culverts. The existing road network was also rebuilt, internal and technological roads were built. The sections of S3 road running through mining areas were additionally protected against the negative influence of settlements and land displacements caused by mining activities.



Obwodnica Nysy

Zadanie / Task:

Budowa Obwodnicy Nysy w ciągu drogi krajowej nr 46 i 41
Construction of the Nysa Bypass within National Roads Nos. 46 and 41

Zrealizowana Obwodnica Nysy to łącznie 16,5 km nowych dróg krajowych. Powstał tu dwujezdniowy odcinek po dwa pasy ruchu o długości 7,4 km w ciągu drogi krajowej nr 46 oraz 9,1 km drogi krajowej nr 41 (droga jednojezdniowa, na której na 4km znajduje się dodatkowy szybki pas, tzw. 2+1). W ramach kontraktu wybudowano 14 obiektów mostowych (6 wiaduktów w ciągu drogi krajowej, 5 wiaduktów nad drogą krajową, 3 obiekty mostowe). Największym obiektem inżynierskim był tu most długości 383 m nad rzeką Nysa Kłodzka ze 100-metrowym przęsłem nurtowym, wykonany w technologii betonu sprężonego. Powstały także dwa obiekty nad istniejącą linią kolejową z Nysy w kierunku Brzegu i w kierunku Opola (największy to 115 m). Zrealizowano także 5 skrzyżowań drogowych, w tym cztery ronda, przejazdy do nieruchomości rolnych, a także 10 zbiorników retencyjnych i retencyjno-infiltracyjnych.

Zamawiający / Contracting Authority: GDDKiA Opole

Wartość zadania / Value of the order: 307 440 393,64 zł brutto

System: Projektuj – Buduj / Design & Build

Data zakończenia / Completion date: 2017

Ilość obiektów mostowych / Number of bridges: 14

Długość odcinka / Section length: 16,5 km

The completed Nysa Bypass constitutes a total of 16.5 km of new national roads. A 7.4-km-long dual lane section of national road No. 46 and a 9.1-km-long national road No. 41 (a single-lane road with an additional fast lane at the length of 4 km, the so-called 2+1) were constructed. Under the contract, 14 bridge structures were built (6 viaducts in the course of the national road, 5 viaducts over the national road, 3 bridge structures). The largest civil engineering structure was a 383-metre-long bridge over the Nysa Kłodzka River with a 100-metre-long mainstream span, built using prestressed concrete technology. Two structures were also built over the existing railway line from Nysa towards Brzeg and towards Opole (the largest one is 115 m long). There were also 5 road crossings, including four roundabouts, crossings to agricultural properties, as well as 10 retention and retention-infiltration reservoirs.



A1 Stryków-Tuszyn (zadanie II)

Zadanie / Task:

Kontynuacja projektu i budowy autostrady A-1 Stryków - węzeł "Tuszyn" Zadanie II
Continuation of design and construction of the A-1 highway Stryków - Tuszyn junction Task II

Zamawiający / Contracting Authority: GDDKiA Łódź

Wartość zadania / Value of the order: 360 747 073,93 zł brutto

System: Projektuj – Buduj / Design & Build

Data zakończenia / Completion date: 2016

Ilość obiektów mostowych / Number of bridges: 13

Długość odcinka / Section length: 10,01 km

Autostrada A1, zwana także Autostradą Bursztynową, jest jedną z najważniejszych inwestycji infrastrukturalnych w Polsce. Budowa autostrady – odcinek Stryków –Tuszyn - miała strategiczne znaczenie dla transportu międzynarodowego, krajowego, oraz lokalnego. Droga ta stanowi wschodnią obwodnicę Łodzi, pozwalając tym samym na przeniesienie ruchu poza centrum miasta. MECE realizowała zadanie II czyli odcinek drogi od Węzła Brzeziny do Węzła Romanów o długości 10 km. W ramach zadania powstało także 13 obiektów mostowych, 12 km dróg serwisowych, dwa węzły autostradowe węzeł Wschód - węzeł Łódź Górna), 4 km łącznic drogowych, przejście dla pieszych pod autostradą oraz dwa miejsca obsługi podróżnych.

The A1 highway, also known as the Amber Highway, is one of the most important infrastructural investments in Poland. The construction of the Stryków-Tuszyn section was of strategic importance for international, domestic and local transport. This road is the eastern bypass of Łódź, allowing to move traffic out of the city centre. MECE carried out Task II, i.e. the 10-km-long section from the Brzeziny junction to the Romanów junction. The task also included the construction of 13 bridges, 12 km of service roads, two highway junctions, 4 km of connecting roads and two traveller service areas.





Remont jezdni południowej autostrady A4

Zadanie / Task:

Remont jezdni południowej autostrady A4 od km 167+274 do km 193+965 wraz z opracowaniem dokumentacji

Renovation of the southern carriageway of A4 highway from km 167+274 to km 193+965, including documentation

Zamawiający / Contracting Authority: GDDKiA Wrocław

Wartość zadania / Value of the order: 27 687 952,99 zł brutto

System: Projektuj – Buduj / Design & Build

Data zakończenia / Completion date: 20215

Ilość obiektów mostowych / Number of bridges: 18

Długość odcinka / Section length: 16,6 km

MECE opracowała dokumentację oraz wykonała remont nawierzchni jezdni z ułożeniem nowych warstw konstrukcyjnych oraz warstwy ścieralnej SMA. Kontrakt zawierał także m.in. uzupełnienie i wyprofilowanie poboczy, odtworzenie i oczyszczenie rowków przydrożnych, odtworzenie oznakowania poziomego, wymianę dylatacji bitumicznych na obiektach inżynierskich, wymianę barier czy też wymianę elementów odwodnieniowych.

MECE prepared documentation and performed the renovation of the road surface with the laying of new construction layers and a SMA wearing course. The contract also included, among other things, filling and profiling road shoulders, reconstructing and cleaning roadside ditches, restoring horizontal markings, replacing bituminous expansion joints on engineering structures, replacing barriers and replacing drainage elements.

S69 Żywiec

Zadanie / Task:

Kontynuacja budowy drogi ekspresowej S69 Bielsko - Biała - Żywiec - Zwardoń, odcinek Węzeł "Mikuszowice" ("Żywiecka / Bystrzańska") – Żywiec

Continuation of the construction of the S69 Bielsko-Biała - Żywiec - Zwardoń expressway, section "Mikuszowice" junction ("Żywiecka/Bystrzańska") - Żywiec

Zamawiający / Contracting Authority: GDDKiA Katowice

Wartość zadania / Value of the order: 260 918 631,31 zł brutto

System: Buduj / Build

Data zakończenia / Completion date: 2015

Ilość obiektów mostowych / Number of bridges: 25

Długość odcinka / Section length: 15,56 km

Droga S69 stanowi element transeuropejskich sieci transportowych i jest zlokalizowana w VI Paneuropejskim Korytarzu Transportowym, tworząc połączenie południowej granicy państwa ze Słowacją w Zwardoń z drogą ekspresową S1 w Bielsku-Białej. Jest także elementem projektu priorytetowego TEN-T nr 25 („Budowa autostrady Gdańsk–Brno/Bratysława–Wiedeń”). W ramach zakończenia budowy drogi S69 Bielsko – Biała – Żywiec – Zwardoń, została wykonana dwujezdniowa droga klasy S o długości 15,56 km z budową 4 węzłów drogowych, a także 25 obiektów inżynierskich o łącznej długości ok. 3,4 km (mosty, wiadukty oraz kładka dla pieszych). Zrealizowane zostało oświetlenie, przebudowa sieci gazowej, elektrycznej, teletechnicznej, roboty sanitarne. Wybudowany został także zbiornik „Kiemlichowiec” oraz elementy ochrony środowiska.

The S69 road is an element of the Trans-European Transport Networks and is located in the 6th Pan-European Transport Corridor, connecting the southern border of the country with Slovakia in Zwardoń with the S1 expressway in Bielsko-Biała. It is also an element of the TEN-T priority project no. 25 ("Construction of the Gdańsk-Brno/Bratislava-Vienna Highway). As part of the completion of the S69 Bielsko - Biała - Żywiec - Zwardoń road, a 15,56-km-long dual carriageway S-class road with 4 junctions was constructed, as well as 25 engineering structures with the total length of approx. 3.4 km (bridges, viaducts and a footbridge. Lighting, reconstruction of the gas, electrical and telecommunications networks and sanitary works were carried out. The "Kiemlichowiec" reservoir and environmental protection elements were also built.



INWESTYCJE DROGOWE ROADS

2004-2014

Wybrane kontrakty
Selected contracts





S8 Kępno-Wieruszów

Zadanie / Task:

Budowa drogi ekspresowej S8 Syców - Kępno - Sieradz A1 (Łódź)
odcinek II: Kępno - Wieruszów dł. 16,6 km

*Construction of the S8 Syców - Kępno - Sieradz A1 (Łódź) Expressway
Section II: Kępno - Wieruszów*

Zamawiający / Contracting Authority: GDDKIA Opole

Wartość zadania / Value of the order: 513 199 305,94 zł brutto

System: Buduj / Build

Data zakończenia / Completion date: 2014

Ilość obiektów mostowych / Number of bridges: 18

Długość odcinka / Section length: 16,6 km

Kontrakt obejmował budowę odcinka drogi ekspresowej o długości 16,6 km wraz z budową węzła Kępno na skrzyżowaniu z projektowaną drogą S11 oraz budową węzła Wieruszów z łącznikiem do drogi krajowej nr 8. Przebudowane zostały drogi powiatowe i gminne, wybudowano drogi wewnętrzne. W ramach kontraktu powstało 18 obiektów inżynierskich (wiadukty, przejścia dla zwierząt, drogę nad koleją) oraz miejsca obsługi podróżnych: MOP II „Kierzno Płn.” oraz MOP III „Kierzno Płd.”. Wykonano pełen zakres robót branżowych oraz infrastruktury technicznej, a także roboty hydrotechniczne polegające na budowie zbiorników retencyjnych i umocnieniu dna i brzegów rzeki Brzeźnica na długości 120 m oraz rzeki Proсна na długości 100 m.

The contract covered the construction of a 16.6-km-long expressway section along with the construction of the Kępno interchange at the junction with the planned S11 road and the construction of the Wieruszów interchange with a connector to national road No. 8. Povit and communal roads were rebuilt, and internal roads were constructed. Under the contract, 18 engineering structures (viaducts, animal crossings, road over the railway) and customer service points were built: MOP II "Kierzno Płn." and MOP III "Kierzno Płd.". A full range of trade and technical infrastructure works were carried out, as well as hydrotechnical works consisting in the construction of retention reservoirs and strengthening of the bottom and banks of the Brzeźnica River at the length of 120 m and the Proсна River at the length of 100 m.

S8 Syców-Kępno

Zadanie / Task:

Budowa drogi ekspresowej S8 Syców - Kępno - Sieradz A1 (Łódź)
odcinek I: Syców - Kępno dł. 15,3 km

*Construction of the S8 Syców - Kępno - Sieradz A1 (Łódź) Expressway
Section I: Syców - Kępno, length*

Zamawiający / Contracting Authority: GDDKIA Opole

Wartość zadania / Value of the order: 326 294 054,00 zł brutto

System: Buduj / Build

Data zakończenia / Completion date: 2013

Ilość obiektów mostowych / Number of bridges: 16

Długość odcinka / Section length: 15,3 km

Kontrakt obejmował budowę 15,3 km odcinka drogi ekspresowej S8. Realizacja drogi S8 miała na celu stworzenie ponadregionalnej trasy tranzytowej łączącej województwa: dolnośląskie, wielkopolskie, łódzkie, mazowieckie i podlaskie. W ramach inwestycji powstało 16 obiektów inżynierskich, a także węzeł „Bralin” wraz z fragmentem odcinka drogi wojewódzkiej nr 5601P. Wybudowane zostały drogi dojazdowe i lokalne, powstały urządzenia bezpieczeństwa ruchu oraz infrastruktura techniczna. W ramach prac wykonano także roboty hydrotechniczne polegające na budowie zbiorników retencyjnych i umocnieniu dna i brzegów rzeki Samica na długości 80 m. Roboty branżowe obejmowały m.in. przebudowę sieci wodociągowej i kanalizacji sanitarnej oraz przebudowę urządzeń elektroenergetycznych i teletechnicznych.

The contract covered the construction of a 15.3 km section of the S8 expressway. Implementation of the S8 road was aimed at creating a supra-regional transit route connecting the voivodships: Dolnośląskie, Wielkopolskie, Łódzkie, Mazowieckie and Podlaskie. As part of the investment, 16 engineering structures were built, as well as the "Bralin" interchange along with a section of voivodship road No. 5601P. Access roads and local roads were built. The scope of works also included hydrotechnical works consisting in the construction of retention reservoirs and strengthening of the bottom and banks of the Samica river on the length of 80 m. Branch works included among others the reconstruction of the water supply and sanitary sewage system as well as the reconstruction of power and telecommunication devices.

S8 Wrocław-Oleśnica

Zadanie / Task:

Projekt i budowa drogi ekspresowej S-8 na odcinku Wrocław (Psie Pole) - Syców, Etap I - Wrocław (węzeł Pawłowice) - Oleśnica (węzeł Dąbrowa)

*Design and construction of S-8 expressway within the section Wrocław (Psie Pole) - Syców,
Stage I - Wrocław (Pawłowice junction) - Oleśnica (Dąbrowa junction)*

Zamawiający / Contracting Authority: GDDKIA Wrocław

Wartość zadania / Value of the order: 448 807 758,80 zł brutto

System: Projektuj – Buduj / Design & Build

Data zakończenia / Completion date: 2012

Ilość obiektów mostowych / Number of bridges: 16

Długość odcinka / Section length: 22,1 km

Projekt obejmował budowę drogi ekspresowej S8 stanowiącej nowe połączenie drogowe na odcinku: Wrocław (Psie Pole) do węzła Dąbrowa o długości ok. 22,1 km. W ramach kontraktu został wybudowany węzeł drogowy "Łozina", przebudowano węzeł drogowy "Dąbrowa". Ponadto zrealizowano 16 obiektów inżynierskich, MOP Michałowice po obu stronach drogi ekspresowej, wybudowano drogi dojazdowe o łącznej długości 34,9 km, przebudowano istniejące drogi poprzeczne powiatowe i gminne.

The project involved the construction of the S8 expressway constituting a new road connection along the section: Wrocław (Psie Pole) to the Dąbrowa junction with a length of approximately 22.1 km. Under the contract, the "Łozina" road junction was constructed and the "Dąbrowa" road junction was reconstructed. Moreover, 16 engineering structures were built, MOP Michałowice on both sides of the expressway, access roads were built with a total length of 34.9 km, the existing transverse district and communal roads were rebuilt.



S8 Białystok-Jeżewo

Zadanie / Task:

Zaprojektowanie i rozbudowa drogi krajowej nr 8 do parametrów drogi ekspresowej nr odcinku Jeżewo - Białystok

Design and extension of national road No. 8 to the parameters of the expressway between Jeżewo and Białystok

Przedmiotem inwestycji była rozbudowa istniejącej drogi krajowej nr 8 na odcinku Jeżewo - Białystok do parametrów dwujezdniowej drogi ekspresowej wraz z budową i przebudową niezbędnej infrastruktury technicznej. Inwestycja zlokalizowana była w północno - wschodniej części Polski, w województwie podlaskim, na terenie powiatu białostockiego, gmin Tykocin i Choroszcz. Droga nr 8 należy do podstawowej sieci dróg w kraju, prowadzi od przejścia granicznego z Republiką Czeską w Kudowie-Zdroju do przejścia granicznego z Republiką Litewską w Budzisku. Kontrakt obejmował dostosowanie istniejącego odcinka drogi krajowej klasy GP do parametrów drogi ekspresowej dwujezdniowej klasy S z dostępem poprzez węzły bezkolizyjne. Inwestycja zapewniała m.in. odpowiednie parametry nośności nawierzchni, spełniające kryteria dopuszczenia ich dla przejazdu pojazdów ciężkich. Całkowita długość rozbudowy objęta zamówieniem wyniosła 24,51 km, wybudowano 4 węzły bezkolizyjne ("Jeżewo", "Rzędziany", "Złotora", "Choroszcz") wraz z rozwiązaniami komunikacyjnymi w sąsiedztwie. W ramach kontraktu wybudowano także 12 przejść dla zwierząt małych i średnich, 2 wiadukty ekologiczne, 9 wiaduktów drogowych nad drogą ekspresową i 5 wiaduktów drogowych w ciągu drogi ekspresowej, most przez rzekę Narew, 6 przejazdów gospodarczych i 2 kładki dla pieszych. Zadanie realizowane było w konsorcjum firm, gdzie Mota-Engil była liderem.

Zamawiający / Contracting Authority: GDDKIA Białystok

Wartość zadania / Value of the order: 675 025 372,99 zł brutto

System: Projektuj – Buduj / Design & Build

Data zakończenia / Completion date: 2012

Ilość obiektów mostowych / Number of bridges: 22

Długość odcinka / Section length: 24,51 km

The subject of the investment was the expansion of the existing national road No. 8 on the Jeżewo-Białystok section to the parameters of a two-lane expressway together with the construction and reconstruction of the necessary technical infrastructure. The investment was located in the north-eastern part of Poland, in Podlaskie Voivodship, within the Białystok Poviát, the communes of Tykocin and Choroszcz. Road No. 8 belongs to the basic road network in the country, it leads from the border crossing with the Czech Republic in Kudowa-Zdrój to the border crossing with the Republic of Lithuania in Budzisko. The contract included the adaptation of the existing section of the national road of GP class to the parameters of a dual carriageway express road of S class with the access through collision-free junctions. The investment ensured, among other things, appropriate bearing capacity parameters of the pavement, meeting the criteria of their admissibility for the passage of heavy vehicles. The total length of the extension covered by the contract was 24.51 km, 4 collision-free interchanges ("Jeżewo", "Rzędziany", "Złotora", "Choroszcz") were built along with transport solutions in the neighbourhood. The contract also included the construction of 12 crossings for small and medium-sized animals, 2 ecological viaducts, 9 road viaducts over the expressway and 5 road viaducts in the course of the expressway, a bridge over the Narew River, 6 service crossings and 2 footbridges. The task was realised in consortium of companies, where Mota-Engil was the leader.



S3 Gorzów Wielkopolski – Międzyrzecz

Zadanie / Task:

Budowa drogi ekspresowej S-3 od Gorzowa Wlkp. do węzła Międzyrzecz Północ. Odcinek 2: od km 0+(-) 500 do km 18+400.

Construction of the S-3 Expressway from Gorzów Wlkp. to the Międzyrzecz Północ Interchange. Section 2: from km 0+(-) 500 to km 18+400.

Zamawiający / Contracting Authority: GDDKIA Zielona Góra

Wartość zadania / Value of the order: 338 237 761,62 zł brutto

System: Buduj / Build

Data zakończenia / Completion date: 2014

Ilość obiektów mostowych / Number of bridges: 8

Długość odcinka / Section length: 18,54 km

Kontrakt obejmował budowę odcinka drogi ekspresowej dwujezdniowej z dwoma pasami ruchu klasy S o długości 18,54 km, od zakończenia obwodnicy Gorzowa Wielkopolskiego do początku obwodnicy Międzyrzecza. Ruch na drodze oraz węzłach przebiega bezkolizyjnie, a dostęp do drogi ekspresowej możliwy jest wyłącznie za pośrednictwem węzłów. Dodatkowo projekt zawierał budowę kilku przejazdów poprzecznych nad jezdniami oraz kładki dla pieszych. Powstały także obiekty inżynierskie: nowy most nad rzeką Obrą, 4 wiadukty drogowe w ciągu oraz 3 wiadukty drogowe nad drogą ekspresową. Wzdłuż drogi, zostały wybudowane liczne dodatkowe drogi lokalne, które zapewniają dostęp do budynków, terenów rolnych oraz leśnych.

W zakres przedsięwzięcia włączono również budowę obwodu utrzymania drogowego oraz przebudowę sieci uzbrojenia terenu, w tym przebudowę naftociągów dalekosiężnych. W ramach kontraktu zrealizowano również urządzenia bezpieczeństwa drogowego i pełen zakres robót branżowych.

The contract included the construction of an 18.54-km section of a two-lane S-class expressway from the end of the Gorzów Wielkopolski ring road to the beginning of the Międzyrzecz ring road. Traffic on the road and interchanges is collision-free, and access to the expressway is possible only through interchanges. In addition, the project included the construction of several crossings over the roadways and a footbridge for pedestrians. Engineering structures were also built: a new bridge over the Obra River, 4 road viaducts in the course, and 3 road viaducts over the expressway. Along the road, numerous additional local roads were built, providing access to buildings, agricultural and forest areas. The scope of the undertaking also included the construction of a road maintenance circuit and reconstruction of land development networks, including reconstruction of long-distance oil pipelines. As part of the contract, road safety devices and a full range of branch works were also carried out.





S17 Kurów – Lublin

Zadanie / Task:

Budowa drogi ekspresowej A17 odcinek Kurów - Lublin - Piaski.

Zadanie nr 1: odcinek Kurów (od węzła "Sielce" wraz z węzłem) - węzeł "Bogucin" (wraz z węzłem)

Construction of the A17 expressway, section Kurów - Lublin - Piaski.

Task No. 1: section Kurów (from "Sielce" junction, including the junction) - "Bogucin" junction (including the junction).

Zamawiający / Contracting Authority: GDDKIA Lublin

Wartość zadania / Value of the order: 624 755 900,39 zł brutto

System: Buduj / Build

Data zakończenia / Completion date: 2013

Ilość obiektów mostowych / Number of bridges: 20

Długość odcinka / Section length: 24,86 km

Zgodnie z kontraktem wybudowano dwujezdniową drogę klasy S o długości 24,86 km, po nowym śladzie wraz z czterema węzłami drogowymi (Sielce, Kurów, Przybysławice i Bogucin). Powstało 20 obiektów inżynierskich (7 mostów, 13 wiaduktów drogowych) oraz 29 przejść dla zwierząt i gadów (zarówno niezależne i zintegrowane z obiektami inżynierskimi lub przepustami) i przepustów oraz infrastruktury technicznej. W ramach kontraktu wykonano też dwa Miejsca Obsługi Podróżnych (MOP), urządzenia bezpieczeństwa ruchu, w tym 10 km ekranów akustycznych, 81 km barier i 46 km ogrodzeń. Przebudowano także ponad 6 km linii energetycznej WN o napięciu 400kV.

According to the contract, a 24.86 km long dual carriageway S-class road was built on a new alignment, along with four road junctions (Sielce, Kurów, Przybysławice and Bogucin). 20 engineering structures (7 bridges, 13 road viaducts) and 29 crossings for animals and reptiles (both independent and integrated with engineering structures or culverts) and culverts and technical infrastructure were built. The contract also included the construction of two Rest Areas (MOPs), traffic safety devices, including 10 km of noise barriers, 81 km of barriers and 46 km of fences. Over 6 km of 400kV HV power line was also rebuilt.

S3 Międzyrzecz-Sulechów

Zadanie / Task:

Budowa drogi ekspresowej S-3 na odcinku od węzła "Międzyrzecz Południe" do węzła "Sulechów" odcinek 1: od km 0+000 do km 17+100

Construction of the S-3 Expressway from the "Międzyrzecz Południe" junction to the "Sulechów" junction, section 1: from km 0+000 to km 17+100

Zamawiający / Contracting Authority: GDDKIA Zielona Góra

Wartość zadania / Value of the order: 395 903 039,63 zł brutto

System: Buduj / Build

Data zakończenia / Completion date: 2013

Ilość obiektów mostowych / Number of bridges: 14

Długość odcinka / Section length: 16,19 km

Zakres inwestycji zawierał: budowę odcinka drogi ekspresowej długości 16,19 km, 2x2 pasy ruchu, o parametrach technicznych drogi klasy S, budowę nowych odcinków istniejącej drogi krajowej nr 3 w miejscu krzyżującym się z zaprojektowaną drogą ekspresową, 1x2 pasy ruchu, o parametrach technicznych drogi klasy GP. Przebudowano także węzeł bezkolizyjny „Międzyrzecz Południe”, lokalne drogi oraz wybudowano drogi dojazdowe. W ramach kontraktu powstało 7 wiaduktów drogowych oraz 1 wiadukt kolejowego nad drogą ekspresową S3, jak również 6 wiaduktów drogowych w ciągu drogi ekspresowej S3. Wybudowana została także stacja transformatorowa średniego i niskiego napięcia razem z liniami kablowymi, dla obiektów na stacji „Sosnówka” I.

The scope of the investment included: construction of a 16.19 km long section of an expressway, 2x2 lanes, with technical parameters of a class S road, construction of new sections of the existing national road No. 3 in a place crossing with the designed expressway, 1x2 lanes, with technical parameters of a class GP road. The 'Międzyrzecz Południe' collision-free interchange, local roads and access roads were also rebuilt. Under the contract, 7 road viaducts and 1 railway viaduct over the S3 expressway were built, as well as 6 road viaducts in the course of the S3 expressway. A medium and low voltage transformer station was also built, along with cable lines for the facilities at the "Sosnówka" I station.



S7 Skarżysko-Kamienna

Zadanie / Task:

Budowa drogi ekspresowej S-7 na odcinku Skarżysko-Kamienna – Występa, obwodnica miejscowości Suchedniów, Ostojów, Łączna i Występa

Construction of the S-7 expressway between Skarżysko-Kamienna and Występa, bypassing Suchedniów, Ostojów, Łączna and Występa

Przedsięwzięcie obejmowało przebudowę istniejącej drogi krajowej nr 7 oraz budowę drugiej, nowej jezdni na odcinku Skarżysko-Kamienna - Występa o długości 16,67 km o parametrach drogi ekspresowej wraz z 17 obiektami inżynierskimi (1 estakada nad projektowanym zbiornikiem BZIN, 2 estakady w ciągu drogi ekspresowej, 6 wiaduktów drogowych nad i 2 w ciągu drogi ekspresowej, 2 mosty nad rzeką Jaślana i Łosienicą, 2 kładki dla pieszych oraz 1 przejście dla zwierząt dużych nad i 1 przejście dla zwierząt dużych pod drogą ekspresową). W ramach kontraktu zrealizowane zostały także urządzenia bezpieczeństwa ruchu oraz ochrony ekologicznej, budowa nowej i przebudowa istniejącej infrastruktury podziemnej i nadziemnej w tym roboty wyburzeniowe, przebudowa gazociągu, linii energetycznych, instalacji telekomunikacyjnych i instalacji wodno - kanalizacyjnych. Odcinek drogi połączył istniejącą już nową drogę przez Skarżysko z wybudowanym później węzłem Kielce Północ. Na odcinku 3 kilometrów od Skarżyska w stronę Kielc nowa dwujezdniowa droga nr 7 biegnie po śladzie już istniejącej.

Zamawiający / Contracting Authority: GDDKIA Kielce

Wartość zadania / Value of the order: 631 634 456,30 zł brutto

System: Buduj / Build

Data zakończenia / Completion date: 2011

Ilość obiektów mostowych / Number of bridges: 17

Długość odcinka / Section length: 16,67 km

The project involved the reconstruction of the existing national road No. 7 and the construction of a second, new carriageway along the section between Skarżysko-Kamienna and Występa, 16.67 km long, with the parameters of an expressway, together with 17 engineering structures (1 flyover over the planned BZIN reservoir, 2 flyovers over the expressway, 6 flyovers over and 2 under the expressway, 2 bridges over the Jaślana River and the Łosienica River, 2 footbridges and 1 passage for large animals over and 1 passage for large animals under the expressway). The contract also included the construction of traffic safety and ecological protection devices, construction of new and reconstruction of the existing underground and aboveground infrastructure, including demolition works, reconstruction of gas pipelines, power lines, telecommunications installations and water and sewage systems. The road section connected the already existing new road through Skarżysko with the Kielce Północ junction built later. In the 3 km section from Skarżysko towards Kielce, the new dual carriageway road No. 7 follows the track of the existing road.



S7 Myślenice-Pcim

Zadanie / Task:

Rozbudowa drogi krajowej nr 7 Kraków - Chyżne na drogę ekspresową nr S7, odcinek Myślenice – Pcim

Extension of national road No. 7 Kraków - Chyżne into expressway No. S7, section Myślenice - Pcim

Zamawiający / Contracting Authority: GDDKIA Kraków

Wartość zadania / Value of the order: 295 236 547,00 zł brutto

System: Buduj / Build

Data zakończenia / Completion date: 2008

Ilość obiektów mostowych / Number of bridges: 4

Długość odcinka / Section length: 12,236 km

Zadanie obejmowało budowę drogi ekspresowej dwujezdniowej klasy S o długości 12,236 km pomiędzy Myślenicami a Pciem. Tym samym MECE wpisała się w modernizację "Zakopianki" - istotnej 95-kilometrowej trasy pomiędzy Krakowem a Zakopanem. W ramach zadania zrealizowane zostały dwie jezdnie z pasami awaryjnymi oraz poboczami, rozdzielone pasem zieleni. Nawierzchnia została przystosowana do przenoszenia dużych obciążeń. Na trasie powstały także dwa dwupoziomowe węzły drogowe: w Stróży i w Pciemiu na skrzyżowaniach z drogami powiatowymi oraz 4 obiekty mostowe. Ze względu na ukształtowanie terenu oraz sąsiedztwo rzeki Raby, budowa charakteryzowała się wysokim skomplikowaniem technologicznym, a zakres prac mostowych był szczególnie szeroki.

The task included the construction of a 12.236 km express dual carriageway, class S, between Myślenice and Pcim. In this way, MECE contributed to the modernisation of the "Zakopianka", an important 95km route between Krakow and Zakopane. The task included construction of two roadways with emergency lanes and sideways, separated by a green zone. The surface was adapted to carry heavy loads. Two two-level road interchanges were also constructed on the route: in Stróża and in Pcim at the intersections with county roads, and 4 bridge structures. Due to the lay of the land and the neighbouring Raba River, the construction was characterised by high technological complexity, and the scope of bridge works was particularly wide.



A2 Konin - Koło

Zadanie / Task:

Budowa Autostrady A2, odcinek Konin-Stryków (Łódź) – Wiskitki koło Warszawy, pododcinek: Konin (Modła) – Koło – Dębie, sekcja Konin-Koło
Construction of A2 Motorway, section Konin-Stryków (Łódź) - Wiskitki near Warsaw, subsection: Konin (Modła) - Koło - Dębie, section Konin-Koło

Zamawiający / Contracting Authority: GDDKIA Poznań

Wartość zadania / Value of the order: 101 124 997,24 Euro, ok. 450 000 000 zł brutto

System: Buduj / Build

Data zakończenia / Completion date: 2006

Ilość obiektów mostowych / Number of bridges: 17

Długość odcinka / Section length: 27,5 km

Autostrada A2 jest jedną z najważniejszych dróg w Polsce. Jest częścią Europejskiego Korytarza Transportowego Nr II Hanower – Berlin – Frankfurt – Poznań – Warszawa – Brześć – Mińsk – Moskwa i przecina centralną część Polski. Odcinek Konin - Koto (od węzła „Konin” do węzła „Koło”) został zrealizowany przez konsorcjum Strabag AG (38,1%) oraz Mota-Engil Engenharia e Construção (61,9%). Odcinek ten biegnie przez zalesione, pagórkowate tereny gmin Stare Miasto, Krzymów, Władysławów i Kościelec położonych wzdłuż dotychczasowej DK2, od jej południowej strony. Jadąc autostradą podróżni mogą korzystać z miejsc obsługi podróżnych usytuowanych niedaleko wsi Kuny i Leonia. Wybudowano ekrany akustyczne o łącznej długości prawie 6 km. Wzdłuż autostrady istniejące drzewostany zostały dogęszczone poprzez nasadzenie ponad 58 tysięcy drzew i krzewów, natomiast w samym pasie autostradowym i na MOP-ach posadzono ponad 180 tysięcy nowych drzew i krzewów. Projekt autostrady uwzględniał także odpowiednie zabezpieczenia, które minimalizują negatywny wpływ autostrady na środowisko naturalne. Trzy z zaprojektowanych obiektów mostowych (dwa wiadukty ekologiczne i jeden wiadukt w ciągu autostrady) umożliwiają dzikim zwierzętom przechodzenie nad lub pod autostradą. Nowatorskim rozwiązaniem jest także wykorzystanie konstrukcji z odpowiednio wzmocnionej blachy falistej.

A2 motorway is one of the most important roads in Poland. It is a part of European Transport Corridor No. II Hanover - Berlin - Frankfurt - Poznań - Warsaw - Brest - Minsk - Moscow and crosses the central part of Poland. Konin - Koto section (from "Konin" junction to "Koto" junction) was executed by consortium of Strabag AG (38,1%) and Mota-Engil Engenharia e Construção (61,9%). This section runs through the wooded, hilly areas of the municipalities of Stare Miasto, Krzymów, Władysławów and Kościelec located along the existing DK2, from its southern side. When driving the motorway, travellers can use the service areas located near the villages of Kuny and Leonia. Acoustic screens of a total length of almost 6 km were constructed. The existing tree stands along the motorway were thickened by planting over 58 thousand trees and shrubs, while in the motorway strip itself and at MOPs over 180 thousand new trees and shrubs were planted. The design of the motorway also included appropriate safeguards to minimise the negative impact of the motorway on the environment. Three of the designed bridges (two ecological viaducts and one viaduct in the motorway) allow wild animals to pass over or under the motorway. The use of appropriately reinforced corrugated sheet metal structures is also an innovative solution.

A4 Balice-Opatkowice

Zadanie / Task:

Przebudowa autostrady A4 na odcinku Węzeł Balice I - węzeł Opatkowice 3
Reconstruction of A4 freeway on the section between Balice I node and Opatkowice node 3

Kontrakt obejmował przebudowę wraz z dostosowaniem nawierzchni do nośności 115 kN/oś autostrady A4 na odcinku Balice – Opatkowice. Na całym odcinku zastosowano 5 typów konstrukcji nawierzchni. Zadanie obejmowało także remont 15 obiektów mostowych i 6 obiektów nad autostradą jak również budowę kładki pieszo-rowerowej nad Wisłą. Remont dotyczył 16 przepustów o przekroju kołowym. W ramach prac przebudowano również istniejącą sterownię śluzy na Wiśle oraz zbudowano nową sterownię.

Szczegółowe informacje:

- Wiadukty węzła Balice I - Konstrukcje wiaduktów pod obie jezdnie autostrady wykonano jako oddzielne obiekty. Przebudowę obiektu prowadzono dwu-etapowo, przy zachowaniu ciągłości ruchu na DK nr 7.
- Most przez rzekę Wisłę - Dla mostu wykonano nowy ustrój nośny o konstrukcji pięcioprzęsłowej. Całkowita długość obiektu wynosi 212,37 m.
- Kładka pieszo - rowerowa - Obiekt był nowoprojektowaną konstrukcją siedmioprzęsłową o długości 284,7 m.

Zamawiający / Contracting Authority: GDDKIA Kraków

Wartość zadania / Value of the order: 137 850 136,40 zł brutto

Data zakończenia / Completion date: 2008

Długość odcinka / Section length: 17,1 km

The contract included the reconstruction and adjustment of the road surface to the load capacity of 115 kN/axle on the A4 motorway between Balice and Opatkowice. On the whole section 5 types of pavement structures were used. The task included also the renovation of 15 bridge structures and 6 structures over the highway, as well as the construction of a pedestrian and bicycle bridge over the Vistula River. The renovation concerned 16 culverts of circular cross-section. As part of the works, the existing control room of the sluice on the Vistula was also rebuilt and a new control room was constructed.

Detailed information:

- *Balice I interchange viaducts - The structures of the viaducts under both carriageways of the motorway were made as separate objects. The reconstruction of the structure was carried out in two stages, while maintaining the continuity of traffic on DK No. 7.*
- *Bridge over Vistula River - A new superstructure of a five-span structure was constructed for the bridge. The total length of the structure is 212.37 m.*
- *Pedestrian and bicycle bridge - The structure was a newly designed seven-span construction with a length of 284.7 m.*



A4 Nogawczyce – Kleszczów

Zadanie / Task:

Budowa autostrady A4 na odcinku Nogawczyce - Kleszczów o długości 6,9 km (odc. km 289+750 do km 296+600), z węzłem „Kleszczów”

Construction of A4 Highway between Nogawczyce and Kleszczów, 6.9 km in length (section from km 289+750 to km 296+600), with "Kleszczów" interchange

Budowa autostrady A4 na odcinku Nogawczyce - Kleszczów o długości 6,9 km, w tym dwupoziomowy węzeł drogowy „Kleszczów”, obejmowała roboty drogowe, drogi serwisowe, drogi leśne. Zakres robót obejmował m.in. roboty przygotowawcze, ziemne (wykopy, nasypy i wymiana gruntów), budowę kanalizacji deszczowej, podbudowy, nawierzchnię, umocnienie skarp i rowów oraz obsianie zielenią skarp, rowów i pasa dzielącego, ustawienie barier ochronnych stalowych z płytkami odbłaskowymi oraz ekranów akustycznych, 3 obiekty jednoprzęsłowe w ciągu autostrady nad drogą poprzeczną (długość całkowita 33,72 m, 30,60 m i 31,00 m), 2 obiekty dwuprzęsłowe w ciągu autostrady nad linią kolejową PKP (długość całkowita 56,00 m i 75,56 m), 2 przepusty ramowe przeprowadzające pod autostradą potok (grunt pod przepustem wzmocniony metodą iniekcji jet grouting) o długości całkowitej 53,85 m i 62,75 m, przejście dla zwierząt nad autostradą (konstrukcja dwuprzęsłowa o długości 46,60 m), remont istniejącego wiaduktu drogowego (wybudowanego w latach 30 XX wieku) nad autostradą Kleszczów o długości całkowitej 57,52 m oraz obiekt na węzle „Kleszczów” (zjazd i wjazd na autostradę, most dwuprzęsłowy, 2 bramki opłat). Inwestycja zdobyła I Nagrodę w konkursie „Budowa Roku 2003”.

Zamawiający / Contracting Authority: GDDKiA

Wartość zadania / Value of the order: 118 500 000 zł brutto

Data zakończenia / Completion date: 2004

Ilość obiektów mostowych / Number of bridges: 17

Długość odcinka / Section length: 6,9 km

Construction of the 6.9 km long A4 motorway between Nogawczyce and Kleszczów, including a two-level "Kleszczów" road interchange, included road works, service roads, forest roads. The scope of works included, among others: preparatory works, earthworks (excavations, embankments and soil replacement), construction of a storm water drainage system, roadbase, surface, reinforcement of slopes and ditches and greening of slopes, ditches and the dividing strip, setting steel protective barriers with reflective plates and acoustic screens, 3 single-span structures in the course of the motorway over the transverse road (total length 33.72 m, 30.60 m and 31.00 m), 2 double-span structures in the course of the motorway over the PKP railway line (total length 56, 00 m and 75.56 m), 2 frame culverts leading a stream under the motorway (soil under the culvert reinforced by jet grouting) with the total length of 53.85 m and 62.75 m, a passage for animals over the motorway (two-span construction with the length of 46.60 m), rehabilitation of the existing road viaduct (built in the 1930s) over the Kleszczów motorway with the total length of 57.52 m and the facility in the "Kleszczów" interchange (exit and entry to the motorway, two-span bridge, 2 toll gates). The investment won the first prize in the "Construction of the Year 2003" competition.



INWESTYCJE MOSTOWE BRIDGES

Najnowsze kontrakty
The latest contracts





Most na Odrze

Zadanie / Task:

Budowa mostu przez rzekę Odrę wraz z budową nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 282 - Etap II

Construction of a bridge over the Oder River together with the construction of a new course of Voivodeship Road No. 282 - Stage II

Przedmiotem inwestycji jest budowa mostu przez rzekę Odrę wraz z budową nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 282 klasy G po nowym śladzie na odcinku od miejscowości Łaz (wraz z jej obejściem) do miejscowości Bojadła, o długości około 9200 m. Obiekty inżynierskie, które powstają w ramach zadania to most na rzece Odrze klasy A, długości ok. 380 m, most przez rzekę Śmigę klasy A długości ok 23,5 m, przejazd gospodarczy PG1, PG2 oraz liczne przepusty. Projekt realizowany w formie "projektuj i buduj". Ta oczekiwana w regionie budowa, znacznie skróci dojazd ze Sławy i Wschowy do dróg nr 12 i 32. To największa inwestycja na Odrze od czasów II wojny światowej.

Zamawiający / Contracting Authority: Województwo Lubuskie – Zarząd Dróg Wojewódzkich Zielona Góra

Wartość zadania / Value of the order: 73 010 800,93 zł brutto

System: Projektuj – Buduj / Design & Build

Data zakończenia / Completion date: w budowie / under construction

Ilość obiektów mostowych / Number of bridges: 2

The subject matter of the investment is the construction of a bridge over the Oder River along with the construction of a new course of the voivodeship road No. 282, class G, following a new route on the section from Łaz (with its bypass) to Bojadła, with a length of about 9200 m. The engineering structures to be built as part of the project include a bridge over the Odra River, class A, approx. 380 m long, a bridge over the Śmiga River, class A, approx. 23.5 m long, utility crossing PG1, PG2 and numerous culverts. The project implemented in the form of "design and build" will significantly shorten the access from Stawa and Wschowa to roads No 12 and 32. This is the largest investment on the Oder since World War II.



INWESTYCJE MOSTOWE BRIDGES

2015-2020

Wybrane kontrakty
Selected contracts

Inwestycje mostowe
Bridge investments





Krakowski Szybki Tramwaj

Zadanie / Task:

Rozbudowa linii tramwajowej KST II B (ul. Lipska - ul. Wielicka) wraz z układem drogowym w Krakowie

Extension of the Krakow Fast Tram II B line (Lipska - Wielicka Streets) along with the road system in Krakow

Zamawiający / Contracting Authority: Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie

Wartość zadania / Value of the order: 155 644 995,03 zł brutto

System: Buduj / Build

Data zakończenia / Completion date: 2015

Ilość obiektów mostowych / Number of bridges: 3

Powierzone MECE zadanie zakładało budowę estakady wraz z torowiskiem tramwajowym w Krakowie. Realizowany odcinek był kolejnym etapem Krakowskiego Szybkiego Tramwaju, łączącym linię tramwajową z ulicy Wielickiej i Lipskiej. Nowa trasa przebiega estakadą o długości 0,4 km nad torami kolejowymi i dworcem Płaszów. Nowa linia, wraz z estakadą prowadzącą nad torami kolejowymi, pozwala nie tylko na szybki i bezpieczny przejazd tramwajów, ale również na komfortową komunikację pieszą i rowerową, dzięki chodnikom i ścieżce rowerowej. Ułatwiony został też dostęp do peronów kolejowych dworca Kraków Płaszów, na które z estakady można dostać się schodami lub windą. Co więcej, cała trasa została przygotowana tak, aby umożliwić przejazd pojazdów uprzywilejowanych, dzięki czemu będą one mogły omijać trasy o dużym natężeniu ruchu.

W ramach kontraktu wykonano zadania:

- Rozbudowa ulic o długości 1,246 km
- Wykonanie ścieżek rowerowych o długości 1,759 km

Roboty mostowe:

- Budowa Estakady Głównej nad torami PKP - długość estakady 461 m
- Wiadukt tramwajowy - długość wiaduktu 156 m
- Rampa pieszo - rowerowa - długość obiektu - 307,76 m

Budowa torowiska tramwajowego - pojedynczy tor długości 4,592 km.

The task entrusted to MECE was to build a flyover together with a tramway track in Krakow. The section under construction is the next stage of the Krakow Fast Tram, connecting the tram line from Wielicka and Lipska streets. The new route runs along a 0.4 km flyover over the railway tracks and the Płaszów station. The new line, together with the flyover over the railway tracks, not only allows for the fast and safe passage of trams, but also for comfortable pedestrian and bicycle communication, thanks to pavements and a cycle path. Access to the platforms of the Kraków Płaszów railway station, which can be reached from the flyover by stairs or a lift, has also been made easier. What is more, the entire route has been prepared to allow the passage of emergency vehicles, thanks to which they will be able to avoid routes with heavy traffic. As part of the task, the road system has also been rebuilt along a 1.5 km section.

The task included:

- *Extension of streets with a length of 1.246 km*
- *Construction of cycle paths with a length of 1.759 km*

Bridge works:

- *Construction of the Main Viaduct over the PKP railway track - flyover length 461 m*
- *Tram viaduct - Viaduct length 156 m*
- *Pedestrian and bicycle ramp - length of the structure - 307.76 m*

Construction of tram track - single track length 4.592 km.

Brzeg Dolny – Obwodnica Miękini

Zadanie / Task:

Skomunikowanie mostu na rzece Odrze w m. Brzeg Dolny z drogą krajową Nr 94 i drogą wojewódzką Nr 340 odcinek od drogi powiatowej Nr 2060 w m. Zabór Wielki do włączenia do drogi powiatowej Nr 2059D

Communication of the bridge over the Oder River in Brzeg Dolny with state road No. 94 and provincial road No. 340

Zamawiający / Contracting Authority: Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu

Wartość zadania / Value of the order: 53 830 807,62 zł brutto

System: Projektuj – Buduj / Design & Build

Data zakończenia / Completion date: 2018

Ilość obiektów mostowych / Number of bridges: 3

Długość odcinka / Section length: 4 km

W ramach inwestycji realizowanej w systemie "projektuj i buduj" powstała obwodnica Miękini, która stała się łącznikiem między mostem na rzece Odrze w Brzegu Dolnym, a drogą krajową nr 94 w miejscowości Błonie i drogą wojewódzką nr 340. Kontrakt zakładał wybudowanie drogi wojewódzkiej, przebudowanie 2 drogi powiatowej, wykonano 2 obiekty inżynierskie drogowe, 1 obiekt kolejowy w technologii żelbetowej, 24 przepusty z blachy falistej, 15 dróg dojazdowych dla ruchu lokalnego oraz 4 wały ziemne akustyczne. Podczas robót zastosowano innowacyjne technologie: przecisk przez nasyp kolejowy pod czynną linią kolejową nr 275 Muchobór-Gubinek, a także zrealizowany został obiekt mostowy w technologii nasuwania poprzecznego, który znacznie skrócił czas utrudnień w ruchu kolejowym podczas prac budowlanych.

Within the framework of the investment carried out in the "design and build" system, the Miękinia bypass was built, which became a link between the bridge over the Oder river in Brzeg Dolny and the national road No. 94 in Błonie and the voivodship road No. 340. The contract provided for constructing the voivodship road, reconstructing 2 poviat roads, constructing 2 road engineering structures, 1 railroad structure in reinforced concrete technology, 24 culverts made of corrugated sheet metal, 15 access roads for local traffic and 4 acoustic earth embankments. During the works, innovative technologies were used: jacking through the railroad embankment under the active railroad line No. 275 Muchobór-Gubinek, as well as a bridge structure executed in the cross slide technology, which significantly shortened the time of railroad traffic obstructions during construction works.



LCS Ciechanów

Zadanie / Task:

Kontynuacja robót związanych z budową nowych skrzyżowań dwupoziomowych w obszarze LCS Ciechanów – przetarg 2Fa – realizowane w ramach projektu „Modernizacja linii kolejowej E65/CE 65 na odcinku Warszawa- Gdynia- Obszar LCS Ciechanów, POIS 7.1-1.1

Continuation of works related to the construction of new two-level crossings in the LCS Ciechanów area

Kontrakt zakładał budowę nowych skrzyżowań dwupoziomowych w obszarze LCS Ciechanów. Inwestycja obejmowała budowę trzech wiaduktów drogowych nad liniami kolejowymi oraz jednego wiaduktu kolejowego skrzyżowań dwupoziomowych oraz 5,2 km odcinków dróg. Celem inwestycji była poprawa komfortu podróżowania linią kolejową łączącą Warszawę z Gdynią. Dzięki realizacji projektu zostało zlikwidowane ograniczenie prędkości na tym odcinku, a prędkość przejazdu wzrosła ze 120 km/h do 160 km/h dla taboru klasycznego i 200 km/h dla taboru nowoczesnego.

W ramach kontraktu wybudowano:

1. Wiadukt drogowy pięcioprzęsłowy o klasie obciążenia "A" i długości 142,35 m nad linią kolejową dwutorową zelektryfikowaną E65 (Warszawa - Gdańsk).
2. Wiadukt drogowy trzynastoprzęsłowy o klasie obciążenia "A" i długości 555,57 m nad linią kolejową dwutorową zelektryfikowaną E65.
3. Wiadukt drogowy w km 108,445 linii kolejowej E-65 w klasie obciążenia "B" nad linią kolejową dwutorową zelektryfikowaną E65.
4. Wiadukt kolejowy wraz z tunelami po obu stronach wiaduktu.

Zamawiający / Contracting Authority: PKP Polskie Linie Kolejowe

Wartość zadania / Value of the order: 73 139 061,98 zł brutto

System: Buduj / Build

Data zakończenia / Completion date: 2015

Ilość obiektów mostowych / Number of bridges: 3

Construction of new two-level crossings in the area of LCS Ciechanów. The investment included construction of three road viaducts over railway lines and one railway viaduct of two-level crossings and 5.2 km of road sections. The aim of the investment was to improve travel comfort on the railway line connecting Warsaw with Gdynia. Thanks to the implementation of the project, the speed limit on this section was eliminated and the transit speed increased from 120 km/h to 160 km/h for classic rail rolling stock and 200 km/h for modern rail rolling stock. As part of the contract, the following were built

1. *a five-span road viaduct with load class "A" and a length of 142.35m over the E65 electrified double-track railway line (Warsaw - Gdańsk).*
2. *thirteen-span road viaduct with load class "A" and length of 555.57 m over the E65 electrified double-track railway line.*
3. *road viaduct at km 108.445 of the E-65 railway line in the "B" load class over the E65 electrified double-track railway line.*
4. *Railroad viaduct with tunnels on both sides of the viaduct.*

INWESTYCJE MOSTOWE BRIDGES

2011-2014

Wybrane kontrakty
Selected contracts

Inwestycje mostowe
Bridge investments





Droga obwodowa miasta Przemyśla: most i estakada

Zadanie / Task:

Budowa wschodniej drogi obwodowej miasta Przemyśla łączącej drogę krajową nr 77 z drogą krajową nr 28

Construction of the eastern bypass road of Przemyśl connecting the national road No. 77 with the national road No. 28

Zamawiający / Contracting Authority: Gmina Miejska Przemyśl

Wartość zadania / Value of the order: 225 285 218,31 zł brutto

System: Buduj / Build

Data zakończenia / Completion date: 2012

Ilość obiektów mostowych / Number of bridges: 4

Długość odcinka / Section length: 3,84 + 4,5 km

Kontrakt obejmował budowę dwujezdniowej obwodnicy miasta Przemyśla o długości 3,84 km klasy G. W ramach zadania powstały następujące obiekty mostowe: most główny na rzece San o długości 229,45m, estakada główna EG o długości 73,20m, 2 wiadukty- 105,45m jeden oraz 226,80 m drugi oraz dwa przejścia dla pieszych w formie tunelu wraz z infrastrukturą techniczną. Przebudowane zostało również 12 odcinków ulic miejskich o łącznej długości 4,485 km.

The contract covered the construction of a two-lane bypass of the city of Przemyśl with a length of 3.84 km, class G. Within the scope of the task, the following bridge objects were built: the main bridge over the San river, 229.45m long, 73.20m long EG flyover, 2 viaducts - 105.45m long one and 226.80 m long the other one, as well as two pedestrian crossings in the form of tunnels with the technical infrastructure. Twelve sections of urban streets with a total length of 4.485 km were also reconstructed.

Most na Wiśle

Zadanie / Task:

Wykonanie dokumentacji projektowej z uzyskaniem pozwolenia na realizację inwestycji drogowej oraz realizacja inwestycji p.n. "Likwidacja barier rozwojowych - most na Wiśle z rozbudową drogi wojewódzkiej nr 764 oraz połączeniem z drogą wojewódzką nr 875

Drawing up project documentation and realization of investment: bridge on Vistula River with extension of voivodeship road No. 764 and connection to voivodeship road No. 875

Kontrakt obejmował budowę odcinka drogi wojewódzkiej klasy G o długości 9,23 km po nowym śladzie wraz z budową poboczy, chodników i ścieżki rowerowej oraz mostów przez rzekę Wisłokę i potok Chorzelowski. W ramach kontraktu wykonanych zostało 25 przepustów drogowych, przejścia dla zwierząt, ekrany akustyczne oraz rowy szczelne. Most przez Wisłokę stanowi istotny element przeprawy – jest jednym z najdłuższych takich obiektów w województwie podkarpackim (726 m i 17 przęseł o szerokości 14,28 m). Droga wraz z trwającą budową przeprawy przez Wisłę (kontrakt realizowany przez innego wykonawcę) oraz obwodnicą Mielca połączyła województwo podkarpackie z województwem świętokrzyskim i znacząco skróciła czas dojazdu pomiędzy Kielcami a Mielcem czy Rzeszowem.

Zamawiający / Contracting Authority: Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich

Wartość zadania / Value of the order: 120 459 476,10 zł brutto

System: Projektuj – Buduj / Design & Build

Data zakończenia / Completion date: 2014

Ilość obiektów mostowych / Number of bridges: 2

Długość odcinka / Section length: 9,229 km

The contract comprised the construction of a 9.23-km section of a Class G voivodeship road on a new alignment, together with the construction of shoulders, pavements, a cycle path and bridges over the Wisłoka River and Chorzelowski Stream. Under the contract, 25 road culverts, animal crossings, noise barriers and tight ditches were made. The bridge over the Wisłoka River is an important element of the crossing - it is one of the longest such structures in the Podkarpackie voivodeship (726 m and 17 spans with a width of 14.28 m). The road, together with the ongoing construction of the crossing over the Vistula (contract executed by another contractor) and the Mielec bypass, has linked the Podkarpackie voivodship with the Świętokrzyskie voivodship and significantly shortened the travel time between Kielce and Mielec or Rzeszów.



Obwodnica Dobczyc

Zadanie / Task:

Obwodnica Dobczyc
Dobczyce bypass

Zamawiający / Contracting Authority: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie

Wartość zadania / Value of the order: 54 785 204,85 zł brutto

Data zakończenia / Completion date: 2012

Ilość obiektów mostowych / Number of bridges: 2

Inwestycja obejmowała budowę dwujezdniowej drogi klasy G oraz ronda na skrzyżowaniu Drogi Wojewódzkiej nr 964 i Drogi Wojewódzkiej nr 967.

W ciągu obwodnicy powstały obiekty mostowe przez dolinę rzeki Raba:

1. 16 przęsłowa estakada dojazdowa o konstrukcji sprężonej, o długości całkowitej 465,06 m.
2. oraz Most Główny typu „Extradosed” o długości całkowitej 180,06 m, z czterema pylonami o wysokości 16 m każdy.

The investment included the construction of a dual carriageway G-class road and a roundabout at the junction of Provincial Road No. 964 and Provincial Road No. 967.

In the course of the ring road, bridge structures were built over the Raba River valley:

1. a 16-span approach flyover with a prestressed structure, with an overall length of 465.06 m.
2. and the Main Bridge of the "Extradosed" type with the total length of 180.06 m, with four pylons, each 16 m high.



Most w Sandomierzu

Zadanie / Task:

Zaprojektowanie i budowa drugiego mostu przez rzekę Wisłę w Sandomierzu wraz z włączeniem w istniejącą drogę krajową nr 77

Design and construction of the second bridge over the Vistula River in Sandomierz with integration into the existing national road 77

Zamawiający / Contracting Authority: GDDKIA Kielce

Wartość zadania / Value of the order: 80 473 731,33 zł brutto

System: Projektuj – Buduj / Design & Build

Data zakończenia / Completion date: 2011

Ilość obiektów mostowych / Number of bridges: 1

Celem przedsięwzięcia była budowa nowego mostu przez rzekę Wisłę w ciągu drogi krajowej nr 77. Obiekt znajduje się w sąsiedztwie istniejącego wcześniej mostu, a jego powstanie umożliwiło wybudowanie drugiej jezdni ulicy Lwowskiej-bis (DK 77). Ze względów estetycznych parametry wymiarowe projektowanego mostu dopasowano do gabarytów istniejącej konstrukcji. Zaprojektowano most pięcioprzęsłowy o schemacie statycznym ciągłym i rozpiętościach teoretycznych przęseł 84,8+3x95,4+84,8. Długość mostu wynosi 458,00 m, szerokość 14,1 m, powierzchnia całkowita mostu na odcinku pomiędzy dylatacjami wynosi 6457,8 m². Każdą z podpór pośrednich posadowiono na 16 szt. pali żelbetonowych wierconych długości 25 m i średnicy 1,5 m, natomiast pod przyczółkami zwiększono ilość pali do 17 szt. Ustrój niosący stanowi dźwigar skrzynkowy, jednokomorowy wykonany z betonu sprężonego w technologii betonowania wspominkowego wraz z płytą pomostu (metoda nawisowa). W skład inwestycji wchodziły również roboty drogowe na odcinku 0,94 km polegające na połączeniu nowobudowanego obiektu z istniejącym układem komunikacyjnym. Wykonane zostanie umocnienie brzegów rzeki Wisły i przebudowa urządzeń obcych. Inwestycję zrealizowano w systemie „Zaprojektuj i zbuduj”.

The aim of the project was to build a new bridge over the Vistula River in the course of national road No. 77. The structure is located in the vicinity of the existing bridge and its construction enabled the construction of the second roadway of Lwowska-bis street (DK 77). For aesthetic reasons, the dimensional parameters of the designed bridge were adjusted to the dimensions of the existing structure. A five-span bridge was designed, with a continuous static scheme and theoretical spans of 84.8+3x95.4+84.8. The length of the bridge is 458.00 m, its width is 14.1 m, and the total area of the bridge in the section between expansion joints is 6457.8 m². Each of the intermediate piers was founded on 16 reinforced concrete piles, 25 m long and 1.5 m in diameter, while the number of piles under the abutments was increased to 17. The superstructure consists of a single-chamber box girder made of prestressed concrete in the cantilever concreting technology together with a bridge slab (overhanging method). The investment also included road works on the section of 0.94 km consisting in connecting the newly-built facility with the existing transport system. Reinforcement of the Vistula river banks and reconstruction of external facilities will be carried out. The investment was realised in the "design and build" system.



Przebudowa wiaduktu w Stalowej Woli 2009/2010

Zadanie / Task:

Przebudowa wiaduktu w ciągu dr. woj. nr 871 w Stalowej Woli / Przebudowa wiaduktu nad linią PKP w Stalowej Woli w c. dr. woj. nr 871 Nagnajów - Tarnobrzeg - Stalowa Wola w miejscowości Stalowa Wola w km 37+203

Reconstruction of the viaduct within the route of provincial road no. 871 in Stalowa Wola / Reconstruction of the viaduct over the PKP railway line in Stalowa Wola within the route of provincial road no. 871 Nagnajów - Tarnobrzeg - Stalowa Wola in the town of Stalowa Wola at km 37+203

Zamawiający / Contracting Authority: Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich

Wartość zadania / Value of the order: 42 601 071, 43 zł brutto

Data zakończenia / Completion date: 2010

W ramach inwestycji wykonano przebudowę wiaduktu drogowego nad linią PKP w miejscowości Stalowa Wola. Obiekt znajduje się w ciągu drogi wojewódzkiej nr 871 Nagnajów – Tarnobrzeg – Grębów – Stalowa Wola w km 37+203 i położony jest w ciągu ulicy Komisji Edukacji Narodowej w centrum miasta. Wiadukt składa się z dwóch bliźniaczych obiektów: północnego i południowego. Każdy z wiaduktów składa się z 23 przęseł, o konstrukcji nośnej w postaci głównie dźwigarów strunobetonowych typu PŁOŃSK, w przęsłach nad kolejną – dźwigarów stalowych zespolonych z żelbetową płytą pomostu. W przekroju poprzecznym każdej nitki znajduje się 8 belek w rozstawie 1,5 m. Wszelkie roboty wykonano zapewniając stałe utrzymanie ruchu. Dzięki przebudowie obiekt uzyskał nośność klasy B wg PN85/S-10030.

The investment included reconstruction of an overbridge over the railway line in Stalowa Wola. The facility is located along the regional road No. 871 Nagnajów – Tarnobrzeg – Grębów – Stalowa Wola, km 37+203, along ul. Komisji Edukacji Narodowej in the city center. The overbridge is composed of two twin facilities: the northern one and the southern one. Each of the overbridges has 23 spans and its superstructure has the form of the PŁOŃSK type prestressed concrete girders and, for the spans over the railway line, of steel girders combined with the reinforced concrete deck. The cross-section of each carriageway contains 8 beams spaced every 1.5 m. Any and all works were performed in such a manner as to ensure permanent traffic maintenance. The reconstruction changed the load carrying capacity of the facility into class B (in accordance with PN85/S-10030).

Wiadukt w Stalowej Woli

Zadanie / Task:

Budowa wiaduktu drogowego wraz z dojazdami w ciągu nowej ulicy KD7-SK-KD nad Trasą Podkarpową w Stalowej Woli w rejonie ulicy Polnej

Construction of a road viaduct along with access roads in the course of the new KD7-SK-KD street over the Podkarpowa Route in Stalowa Wola in the area of Polna Street

Zamawiający / Contracting Authority: GDDKiA Rzeszów

Wartość zadania / Value of the order: 14 194 780,40 zł brutto

Data zakończenia / Completion date: 2006

Zadanie obejmowało budowę wiaduktu w Stalowej Woli wraz z dojazdami, a także przebudowę urządzeń energetycznych i oświetleniowych, sieci teletechnicznych oraz sieci wodno – kanalizacyjnej. Wiadukt został wykonany w celu wprowadzenia bezkolizyjnego ruchu pojazdów, znacznego zwiększenia bezpieczeństwa ruchu na obwodnicy, zmniejszenia oddziaływania niekorzystnych czynników ruchu drogowego dla mieszkańców, jak również dla środowiska. Wybudowany wiadukt drogowy to obiekt siedmioprzęsłowy. Całkowita długość obiektu wraz ze skrzydłami wynosi 207,05 m (mierzona po osi niwelety). Wiadukt w planie usytuowany jest w większej części na odcinku prostym, kąt skrzyżowania z przeszkodą wynosi 75,6°. Jedynie dwa końcowe przęsła od strony ulicy Granicznej i około 10 metrowy odcinek od strony ul. Polnej są położone w łukach poziomych. Sam wiadukt, dzięki niestandardowym kształtom (gzym), jest konstrukcyjnie ciekawy i wzbogaca architekturę krajobrazu. Obiekt został laureatem konkursu Budowa Roku 2006, organizowanego przez Polski Związek Inżynierów i Techników Budownictwa (PZITB).

The task included construction of a viaduct in Stalowa Wola along with access roads, as well as reconstruction of power and lighting devices, teletechnical networks and water and sewage networks. The flyover was made in order to introduce collision-free vehicle traffic, significantly increase traffic safety on the ring road, reduce the impact of adverse traffic factors for residents, as well as for the environment. The road viaduct under construction is a seven-span object. The total length of the structure including the spans is 207.05 m (measured along the centerline). In its plan, the viaduct is situated mostly on a straight section, the angle of its crossing with the obstacle is 75.6°. Only the two end spans from Graniczna Street and about 10 m section from Polna Street are located in horizontal arches. The viaduct itself, thanks to its non-standard shapes (the parapet), is structurally interesting and enriches the landscape architecture. The structure was the winner of the Building of the Year 2006 competition, organized by the Polish Association of Construction Engineers and Technicians (PZITB).



INWESTYCJE ELEKTROMECHANICZNE

ELECTROMECHANICAL
INVESTMENTS



Stacja Elektroenergetyczna Piaseczno

Zadanie / Task:

Rozbudowa rozdzielni 220 kV w stacji 220/110 kV Piaseczno
Extension of 220 kV switchgear at 220/110 kV Piaseczno substation

Zamawiający / Contracting Authority: Polskie Sieci Elektroenergetyczne S.A

Wartość zadania / Value of the order: 30 623 978,136 zł brutto

System: Projektuj – Buduj / Design & Build

Data zakończenia / Completion date: 2020

Przedmiot zamówienia obejmował modernizację i rozbudowę rozdzielni 220 kV z układu H3L na H5 w stacji oraz modernizację pól 110 kV autotransformatorów AT1 i AT2. Wybudowany został nowy budynek technologiczny dla potrzeb rozdzielni 220 kV i pól autotransformatorowych 110 kV, przeniesiono całą infrastrukturę techniczną w zakresie obwodów wtórnych i pomocniczych z budynku nastawni stacji 220/110 kV, do nowego budynku technologicznego.

The subject of the order included the modernization and expansion of 220 kV switchgear from the H3L to H5 system in the substation and the modernization of 110 kV autotransformer fields AT1 and AT2. A new process building was constructed for the 220 kV switchgear and the 110 kV autotransformer fields, the entire technical infrastructure for secondary and auxiliary circuits was transferred from the 220/110 kV substation control room building to the new process building.



Stacja elektroenergetyczna Pabianice

Zadanie / Task:

Modernizacja stacji 220/110kV Pabianice
 Modernization of 220/110kV Pabianice substation

Zamawiający / Contracting Authority: Polskie Sieci Elektroenergetyczne S.A

Wartość zadania / Value of the order: 39 149 171,85 zł brutto

System: Projektuj – Buduj / Design & Build

Data zakończenia / Completion date: 2018

W ramach inwestycji wykonane zostały prace projektowe i roboty budowlane dotyczące modernizacji rozdzielni napowietrznej (AIS, tzn. Air Insulated Switchgear) prądu przemiennego na synchronicznym obszarze ENTSO-E Europy kontynentalnej sieci przesyłowej o napięciu 220/110 kV. Zadanie obejmowało modernizację 7 pól rozdzielni 220kV i 2 pól 110kV a także 2 stanowisk autotransformatorów 220/110/15kV 275MVA. Wykonana została dostawa i montaż zabezpieczeń EAZ, dostawa Systemu Sterowania i Nadzoru SSiN oraz Systemu łączności i Telekomunikacji. Dostarczone zostały 2 transformatory SN 15/0,4kV 630kVA oraz dostarczone i zamontowane zostały 2 rozdzielnice 15kV 40kA i agregat prądowórczy 400kVA.

Wybudowane zostały również budynki technologiczne, rozbudowa została niezbędna infrastruktura techniczna stacji (odwodnienia, sieci wodno-kanalizacyjne, drogi, itp.).

As part of the investment project, design and construction works were carried out for the modernisation of the overhead switchgear (AIS, i.e. Air Insulated Switchgear) of alternating current in the synchronous area of ENTSO-E Europe of the continental transmission grid with the voltage of 220/110 kV. The task included modernization of 7 bays of 220kV switchgear and 2 bays of 110kV switchgear as well as 2 stands of autotransformers 220/110/15kV 275MVA. The following works were carried out: supply and installation of EAZ protections, supply of the SSiN Control and Supervision System as well as the Communications and Telecommunications System. 2 MV 15/0.4kV 630kVA transformers have been delivered and 2 15kV 40kA switchgears and 400kVA power generator have been installed.

Technological buildings were also built, the necessary technical infrastructure of the station was developed (drainage, water and sewage networks, roads, etc.).

Stacja Elektroenergetyczna Glinki

Zadanie / Task:

Rozbudowa stacji elektroenergetycznej 220/110 kV Glinki
 Extension of 220/110 kV Glinki substation

Zamawiający / Contracting Authority: Polskie Sieci Elektroenergetyczne S.A.

Wartość zadania / Value of the order: 49 538 564,0313 zł brutto

System: Projektuj – Buduj / Design & Build

Data zakończenia / Completion date: 2019

Zadanie obejmowało prace projektowe i roboty budowlane w ramach rozbudowy i modernizacji rozdzielni napowietrznej (AIS, tzn. Air Insulated Switchgear) prądu przemiennego na synchronicznym obszarze ENTSO-E Europy kontynentalnej sieci przesyłowej o napięciu 220/110 kV. W ramach zamówienia wykonano modernizację i rozbudowę 7 pól 220kV i 2 pól 110kV oraz budowę 2 nowych stanowisk dla autotransformatorów 220/110/15kV 275MVA.

Dodatkowo wykonany został montaż i dostawa nowych Zabezpieczeń EAZ, dostawa Systemu Sterowania i Nadzoru Stacji SSiN, dostawa Systemu łączności i telekomunikacji, dostawa i montaż Systemu Ochrony Technicznej Stacji oraz dostawa i montaż 2 transformatorów 15kV 630kVA, 2 rozdzielnic 15kV 40kVA i agregatu prądowórczego 400kVA. Wybudowane zostały budynki technologiczne, rozbudowana została niezbędna infrastruktura techniczna stacji (odwodnienia, sieci wodno-kanalizacyjne, drogi, itp.).

The task included design and construction works for the expansion and modernization of the overhead switchgear (AIS, i.e. Air Insulated Switchgear) of alternating current on the synchronous ENTSO-E Europe area of the continental 220/110 kV transmission grid.

As part of the order, modernization and development of 7 bays of 220kV and 2 bays of 110kV as well as construction of 2 new stands for autotransformers 220/110/15kV 275MVA.

In addition, installation and supply of new EAZ protections, supply of the SSiN Station Control and Supervision System, supply of the Communication and Telecommunication System, supply and installation of the Station Technical Protection System as well as supply and installation of 2 transformers 15kV 630kVA, 2 switchgears 15kV 40kVA and 400kVA power generator

Technological buildings were built, necessary technical infrastructure of the station was developed (drainage, water and sewage networks, roads, etc.).



Stacja Elektroenergetyczna Groszowice

Zadanie / Task:

Rozbudowa rozdzielni 220 kV w stacji 220/110 kV Groszowice

Extension of 220 kV switchgear at 220/110 kV Groszowice substation

Rozbudowa rozdzielni 220 kV w stacji 220/110 kV Groszowice polegała na zaprojektowaniu i wykonaniu robót budowlanych w ramach rozbudowy i modernizacji rozdzielni napowietrznej (AIS, tzn. Air Insulated Switchgear) prądu przemiennego na synchronicznym obszarze ENTSO-E Europy kontynentalnej sieci przesyłowej o napięciu 220/110 kV. Zmodernizowano i rozbudowano 6 pól 220kV i 2 pól 110kV wysokiego napięcia. Zadanie obejmowało dostawę i montaż zabezpieczeń EAZ, dostawę Systemu Sterowania i Nadzoru SSiN oraz Systemu Łączności i Telekomunikacji oraz baterii akumulatorów 220V i 48V. Dostarczono i zamontowano agregat prądowłóczy 250kVA, 2 Transformatory 15/0,4kV i 10/0,4kV 630kVA oraz 2 rozdzielnice 15kV 40kA.

Powstały również budynki technologiczne, a także rozbudowano niezbędną infrastrukturę techniczną stacji (odwodnienia, sieci wodno-kanalizacyjne, drogi, itp.)

Zamawiający / Contracting Authority: Polskie Sieci Elektroenergetyczne S.A

Wartość zadania / Value of the order: 25 7621 75,34 zł brutto

System: Projektuj – Buduj / Design & Build

Data zakończenia / Completion date: 2018

The extension of the 220 kV switchgear at the 220/110 kV Groszowice substation consisted in the design and performance of construction works related to the extension and modernization of the overhead switchgear (AIS, i.e. Air Insulated Switchgear) of alternating current on the synchronous ENTSO-E Europe area of the continental transmission grid at 220/110 kV. 6 fields of 220kV and 2 fields of 110kV high voltage were modernized and extended. The task included the delivery and installation of EAZ protections, delivery of the SSiN Control and Supervision System and the Communications and Telecommunications System, as well as 220V and 48V batteries. 250kVA generator set, 2 Transformers 15/0,4kV and 10/0,4kV 630kVA and 2 switchgears 15kV 40kA were delivered and installed.

There were also built technological buildings and developed the necessary technical infrastructure of the station (drainage, water and sewage networks, roads, etc.).



INWESTYCJE KOLEJOWE

RAILWAY
INVESTMENTS





LK 273 Mieszkowice – Krzywín Gryfiński

Zadanie / Task:

Wykonanie dokumentacji projektowej i robót budowlanych na odcinku Mieszkowice – Granica IZ km 285,000 – Dolna Odra, w ramach zadania pn.: „Modernizacja linii kolejowej nr 273 na odcinku Głógów – Zielona Góra – Rzepin – Dolna Odra wraz z łącznicami nr 821 i 822”

Execution of the design documentation and construction works on the section Mieszkowice - Granica, km 285,000 - Dolna Odra

Zamawiający / Contracting Authority: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Wartość zadania / Value of the order: 18 690 017,37 zł brutto

System: Projektuj – Buduj / Design & Build

Data zakończenia / Completion date: 2018

W ramach zadania wykonana została modernizacja 6,272 km nawierzchni torowej i podtorza na dwutorowej zelektryfikowanej, magistralnej linii kolejowej, przy jednoczesnym prowadzeniu ruchu po torze sąsiednim na całej długości przebudowywanego odcinka. Na Odcinku szlakowym zmodernizowano 3,696 km toru, zaś na Odcinku stacyjnym 2,576 km toru. Wymieniono 17 rozjazdów wraz z wymianą napędów, w tym 2 szt. rozjazdów typu Rz60E1-500-1:9 oraz 15 szt. rozjazdów typu Rz60E1-300-1:9. Zmodernizowanych zostało również 5 peronów, przejazdy, obiekty inżynierskie kolejowe oraz 3 szt. urządzeń EOR w rozjazdach.

The task involved modernising 6.272 km of track surface and subgrade on a double-track electrified mainline railroad line, with simultaneous operation of traffic on the adjacent track along the entire length of the section undergoing reconstruction. On the main route section, 3.696 km of track were modernised, while on the station section 2.576 km of track. 17 turnouts were replaced along with replacing the drives, including 2 turnouts of the Rz60E1-500-1:9 type and 15 turnouts of the Rz60E1-300-1:9 type. Also, 5 platforms, level crossings, railroad engineering structures and 3 pieces of EOR devices in turnouts were modernized.

LK 273 Namyślin – Mieszkowice

Zadanie / Task:

Wykonanie dokumentacji projektowej i robót budowlanych na odcinku Namyślin – Boleszkowice – Granica IZ w km 265,980 – 285,000, w ramach zadania pn.: „Modernizacja linii kolejowej nr 273 na odcinku Głógów – Zielona Góra – Rzepin – Dolna Odra wraz z łącznicami nr 821 i 822”

Execution of design documentation and construction works on the section Namyślin - Boleszkowice - Granica

Zamawiający / Contracting Authority: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Wartość zadania / Value of the order: 67 613 223,64 zł brutto

System: Projektuj – Buduj / Design & Build

Data zakończenia / Completion date: 2018

Zakres zadania obejmował modernizację 26,133 km nawierzchni torowej i podtorza na dwutorowej zelektryfikowanej, magistralnej linii kolejowej, przy jednoczesnym prowadzeniu ruchu po torze sąsiednim na całej długości przebudowywanego odcinka. Opracowana została dokumentacja projektowa, na podstawie której wykonano modernizację nawierzchni i podtorza na odcinkach szlakowych o długości 14,460 km toru oraz na odcinkach stacyjnych - 11,673 km toru. Wymieniono 29 rozjazdów, przebudowano 8 istniejących peronów oraz zmodernizowano przejazdy. W ramach zadania zmodernizowanych zostało 7 kolejowych obiektów inżynierskich.

The scope of the task included modernization of 26.133 km of track superstructure and subgrade on a double-track electrified main railroad line, with simultaneous operation of traffic on the adjacent track along the entire length of the reconstructed section. Design documentation was prepared, based on which the track superstructure and substructure was modernised along 14.460 km of track and 11.673 km of track in station sections. 29 turnouts were replaced, 8 existing platforms were rebuilt, and crossings were modernised. Within the scope of the task, 7 railroad engineering structures were modernised.

Kolej Poznań-Szczecin

Zadanie / Task:

Remont toru nr 1 i 2 w km 52,265 – 80,300 wraz z robotami towarzyszącymi na linii nr 351 Poznań Główny - Szczecin Główny

Renovation of tracks no 1 and 2 at km 52.265 - 80.300 along with accompanying works on the line no 351 Poznań Główny - Szczecin Główny

Kontrakt dotyczył remontu około 17 kilometrowego odcinka torów kolejowych położonego pomiędzy Poznaniem i Szczecinem, na terenie województwa wielkopolskiego. Inwestycja prowadzona była w systemie „Projekt i budowa”. Remont obejmował nawierzchnię torową na dwutorowej zelektryfikowanej linii kolejowej, przy jednoczesnym prowadzeniu ruchu po torze sąsiednim na całej długości przebudowywanego odcinka. Roboty budowlano – montażowe wykonane zostały na podstawie opracowanej i zatwierdzonej dokumentacji, w zakresie: nawierzchni kolejowej i podtorza, urządzeń sterowania ruchem kolejowym, urządzeń elektroenergetycznych i sieci trakcyjnej, przejazdów kolejowych, systemu odwodnienia linii kolejowej a także usuwania kolizji z infrastrukturą.

Zamawiający / Contracting Authority: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Wartość zadania / Value of the order: 34 820 747,40 zł brutto

System: Projektuj – Buduj / Design & Build

Data zakończenia / Completion date: 2015

The contract concerned the renovation of an approximately 17-kilometre section of railway track located between Poznań and Szczecin in the Wielkopolskie voivodship. The investment was carried out in the "design and build" system. The renovation included the track surface on a double-track electrified railway line, with simultaneous operation of traffic on the adjacent track along the entire length of the section undergoing reconstruction. The construction and assembly works were performed on the basis of the developed and approved documentation in the scope of: railway surface and substructure, railway traffic control devices, power supply devices and traction network, railway crossings, railway line drainage system as well as removal of collisions with the infrastructure.



Wybrane inwestycje dodatkowe *Selected additional investments*



Kanał Odra-Widawa

Zadanie / Task:

Projekt ochrony przeciwpowodziowej dorzecza Odry. Kontrakt B3-2. Odcinek: Rzeka Widawa od mostu kolejowego (ul. Krzywoustego) do ujścia do Odry
Project of flood protection of Odra river basin. Section: Widawa River from the railroad bridge (Krzywoustego Street) to the estuary to the Odra River.

Kontrakt był elementem projektu „Modernizacja Wrocławskiego Węzła Wodnego”, będącego częścią Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej Dorzecza Odry, którego celem było zwiększenie przepustowości Wrocławskiego Węzła Wodnego i zabezpieczenie regionu (tereny zalewowe w górnym i środkowym biegu Odry) przed powodzią. Przedmiotem zamówienia było wykonanie obiektów i urządzeń ochrony przeciwpowodziowej w ramach działań związanych z modernizacją wałów przeciwpowodziowych w dolinie rzeki Widawy od mostu kolejowego (ul. Krzywoustego) we Wrocławiu do ujścia do rzeki Odry. Realizacja obejmowała budowę kanału ulgi Odra-Widawa wraz z modernizacją i budową ok. 30 km wałów przeciwpowodziowych z towarzyszącą infrastrukturą, przebudowę wskazanych odcinków wałów, roboty ubezpieczeniowe, rozbiórkę i budowę 2 mostów drogowych i 1 estakady drogowej, roboty nawierzchniowe i drogowe, przebudowa infrastruktury, wykonanie oznakowań pionowych.

Zamawiający / Contracting Authority: Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu

Wartość zadania / Value of the order: 158 768 794,00 zł brutto

System: Buduj / Build

Data zakończenia / Completion date: 2018

Ilość obiektów mostowych / Number of bridges: 3

The contract was part of the project "Modernisation of the Wrocław Water Junction", which is part of the Flood Protection Project for the Odra River Basin, aimed at increasing the capacity of the Wrocław Water Junction and securing the region (floodplains in the upper and middle reaches of the Odra) against flooding. The subject of the contract was the execution of flood protection facilities and equipment as part of activities related to modernisation of flood protection embankments in the Widawa river valley from the railway bridge (Krzywoustego Street) in Wrocław to the mouth of the river Odra. The project involved the construction of the Odra-Widawa relief channel along with the modernisation and construction of approx. 30 km of flood embankments with accompanying infrastructure, reconstruction of designated sections of embankments, insurance works, demolition and construction of 2 road bridges and 1 railway bridge, surface and road works, reconstruction of infrastructure, execution of vertical signs.

Cieszyn Kanalizacja Kontrakt IIIa i IIIb

Zadanie / Task:

Kontrakt IIIb - Przebudowa systemu kanalizacyjnego w śródmieściu Cieszyna (Zadanie 3 - Etap I i II) w ramach projektu: Uporządkowanie gospodarki ściekowej w aglomeracji cieszyńskiej

Reconstruction of the sewerage system in the city centre of Cieszyn

Zamawiający / Contracting Authority: Gmina Cieszyn

Wartość zadania / Value of the order: łącznie etap I i II - 35 728 548,75 zł brutto

System: Buduj / Build

Data zakończenia / Completion date: 2014

Kontrakt obejmował łącznie: Budowę kanalizacji sanitarnej i deszczowej wraz z przyłączami oraz modernizacją sieci ogólnospławnej wraz z przyłączami w Cieszynie - I - Zlewnia rzeki Olzy, II - zlewnia rzeki Bobrówki.

Podstawowe parametry:

A. kanały główne i przyłącza kanalizacji sanitarnej = 11 688 mb

B. kanały główne i przyłącza kanalizacji deszczowej = 6446 mb

Contract included in total: Construction of sanitary and storm water drainage system with connections and modernization of the combined sewer system with connections in Cieszyn - I - basin of the Olza River, II - basin of the Bobrówka River.

Basic parameters:

A. main channels and sanitary sewer connections = 11 688 mb

B. main channels and rainwater drainage connections = 6446 running metres



Port Puławy

Zadanie / Task:

Zagospodarowanie terenu portu i terenu pobraża rz. Wisły – Część II w Puławach
Development of Port Area and Vistula River Waterfront - Part II in Puławy

Zamawiający / Contracting Authority: Gmina Miasto Puławy

Wartość zadania / Value of the order: 34 814 100,83 zł brutto

System: Buduj / Build

Data zakończenia / Completion date: 2012

W ramach zadania wykonano parking dwukondygnacyjny dla samochodów osobowych wraz z trafostacją o powierzchni zabudowy 1729,11 m² i kubaturze brutto 8423,30 m³, budynek zaplecza przystani oraz wieża widokowa wysokości 6,00 m. Wybudowany został most zwodzony typu holenderskiego o długości 6,5 m, budynek zaplecza basenu jachtowego, a także hangar do przechowywania jednostek pływających z powierzchnią zabudowy 474,06m² i kubatura brutto 2 487,50 m³.

The task included construction of a two-storey parking lot with a transformer station, with a built-up area of 1729.11 m² and a gross cubage of 8423.30 m³, a marina facilities building and a 6.00m high observation tower.

There was also built a 6.5 m long drawbridge of Dutch type, a building of yacht basin facilities and a hangar for storing vessels with the area of buildings 474.06 m² and gross cubic capacity of 2 487.50 m³.







MOTA-ENGIL
CENTRAL EUROPE
ul. Opolska 110
31-323 Kraków

www.mota-engil-ce.eu