

MOTAENGIL

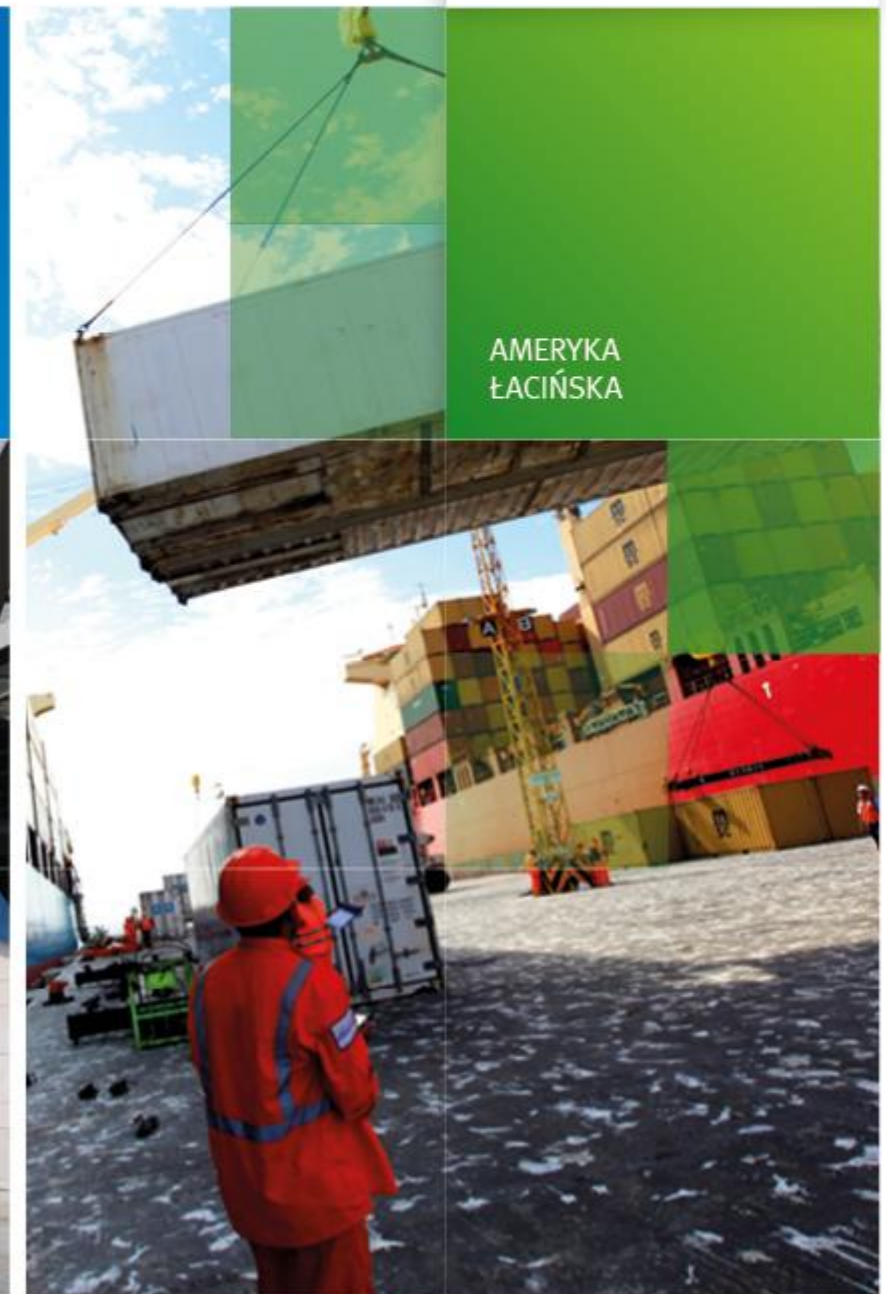
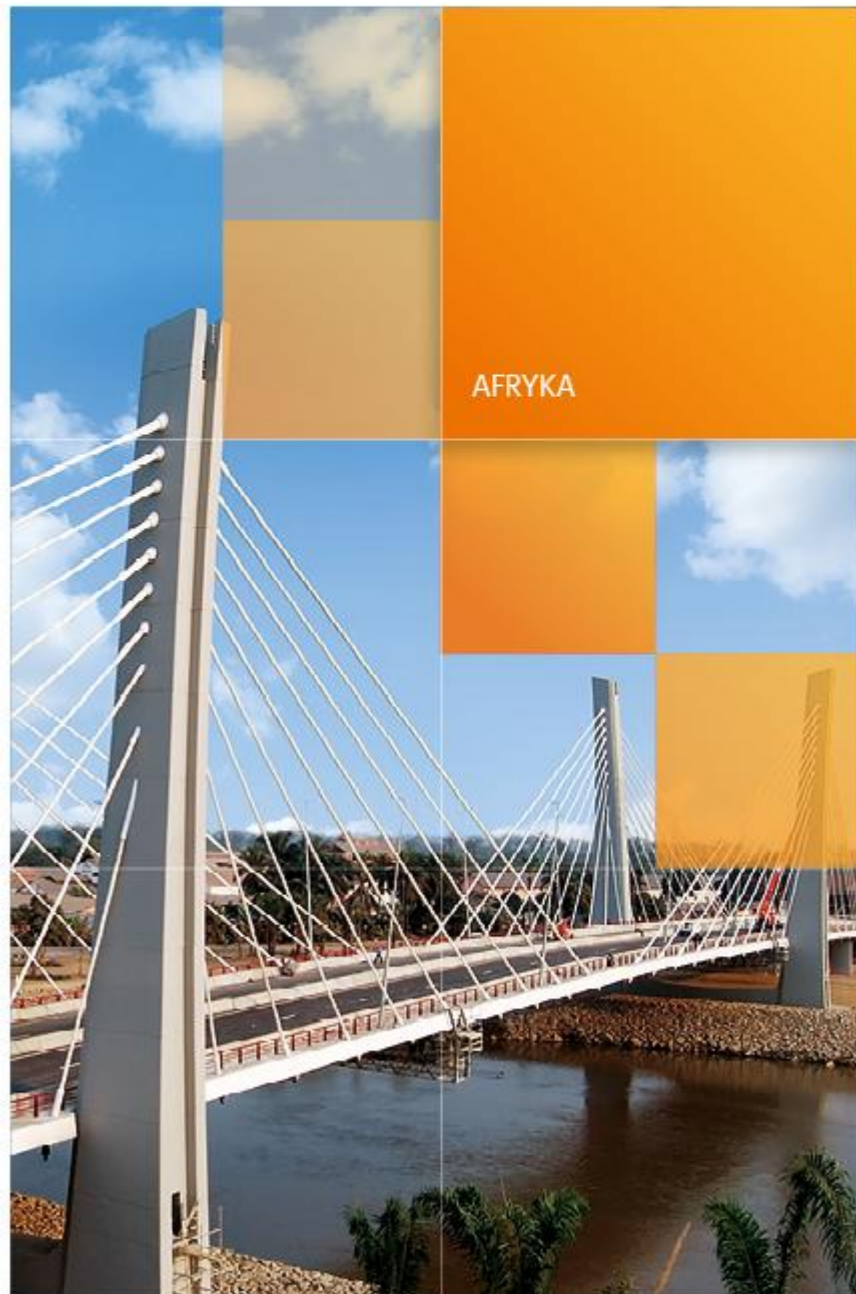
Świat Inspiracji

II Lubelska Konferencja Techniki Drogowej Podbudowy – wzmocnienie gruntu – drogi betonowe

Andrzej Szkuat, Piotr Smolarczyk



MOTAENGIL





7

PAŃSTW

PORTUGALIA

POLSKA

HISZPANIA

IRLANDIA

CZECHY

SŁOWACJA

WĘGRY



PLAN REFERATU

- 1. INFORMACJE O MOTA-ENGIL**
- 2. HISTORIA MOTA-ENGIL W POLSCE**
- 3. REALIZACJA KONTRAKTU**

Europa

Projekty, które budują przyszłość



MOTA-ENGIL

7

PAŃSTW

PORTUGALIA

POLSKA

HISZPANIA

IRLANDIA

CZECHY

SŁOWACJA

WĘGRY



1. INFORMACJE O MOTA-ENGIL

Europa

Projekty, które budują przyszłość



MOTA-ENGIL

O Firmie

Mota-Engil Central Europe, jako jeden z największych Generalnych Wykonawców na polskim rynku budowlanym specjalizuje się w budownictwie drogowo-mostowym, kubaturowym, kolejowym oraz elektroenergetycznym. Firma posiada szeroki wachlarz usług budowlanych, wyróżniających się wysoką jakością. W ciągu swojej kilkudziesięcioletniej działalności w Polsce wybudowała setki kilometrów autostrad oraz dróg ekspresowych. Ma w swoim dorobku liczne kompleksy mieszkaniowe, budynki użyteczności publicznej, stacje elektroenergetyczne. W swoim portfolio posiada również jeden z nielicznych w Polsce, zrealizowanych w formule PPP projektów – parking podziemny pod placem Nowy Targ we Wrocławiu. Jest też właścicielem prężnie prosperującej kopalni granitu w Górcie Sobockiej.

Jako silna i zdywersyfikowana spółka, jest także liderem w obszarach bezpieczeństwa pracy oraz społecznej odpowiedzialności biznesu. Firma stale promuje kulturę bezpieczeństwa nie tylko wśród swoich Pracowników, ale także Podwykonawców, działając m.in. poprzez Porozumienie dla Bezpieczeństwa w Budownictwie, czego dowodem są stałe wyróżnienia Państwowej Inspekcji Pracy.



MOTA-ENGIL
CENTRAL EUROPE

Europa

Projekty, które budują przyszłość



MOTA-ENGIL

7

PAŃSTW

PORTUGALIA

POLSKA

HISZPANIA

IRLANDIA

CZECHY

SŁOWACJA

WĘGRY



2. HISTORIA MOTA-ENGIL W POLSCE

Historia

- 1997r.** Rozpoczęcie działalności Mota-Engil w Polsce - przyznanie dwóch kontraktów na budowę i odbudowę 142 obiektów mostowych, zlokalizowanych w ciągu autostrady A4, odcinek: Wrocław-Prądy oraz Prądy-Nogawczyce
- 1998 r.** Mota-Engil kupuje Krakowskie Przedsiębiorstwo Robót Drogowych S.A.
- 2000 r.** Mota-Engil kupuje Przedsiębiorstwo Budowy Mostów w Lubartowie Sp. z o.o.
- 2004 r.** Powstanie spółki Mota-Engil Polska S.A.
- 2009 r.** Mota-Engil Polska S.A. zmienia nazwę na Mota-Engil Central Europe S.A.
- 2010 r.** Zakup Przedsiębiorstwa Robót Drogowo-Mostowych w Lublinie

Europa

Projekty, które budują przyszłość



MOTAENGIL

7

PAŃSTW

PORTUGALIA

POLSKA

HISZPANIA

IRLANDIA

CZECHY

SŁOWACJA

WĘGRY



3. REALIZACJA KONTRAKTU

Europa

Projekty, które budują przyszłość



MOTAENGIL

7

PAŃSTW

PORTUGALIA

POLSKA

HISZPANIA

IRLANDIA

CZECHY

SŁOWACJA

WĘGRY



„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” (bez węzła) – węzeł „Sielce” obecnie „Kurów Zachód” (bez węzła)”



UCZESTNICY KONTRAKTU

○ ZAMAWIAJĄCY I PŁATNIK



Skarb Państwa
Generalna Dyrekcja Dróg
Krajowych i Autostrad z siedzibą
w Warszawie
Ul. Wronia 53, 00-874 Warszawa

Generalna Dyrekcje Dróg
Krajowych i Autostrad
Oddział w Lublinie
ul. Ogrodowa 21, 20-075 Lublin

○ WYKONAWCA



MOTA-ENGIL CENTRAL EUROPE S.A.

MOTA-ENGIL ENGENHARIA E CONSTRUCAO

○ BIURO PROJEKTOWE (PROJEKTANT)



Biuro Usług Projektowych
DROGPROJEKT Sp. z o.o.
ul. Bursaki 19
20-150 Lublin

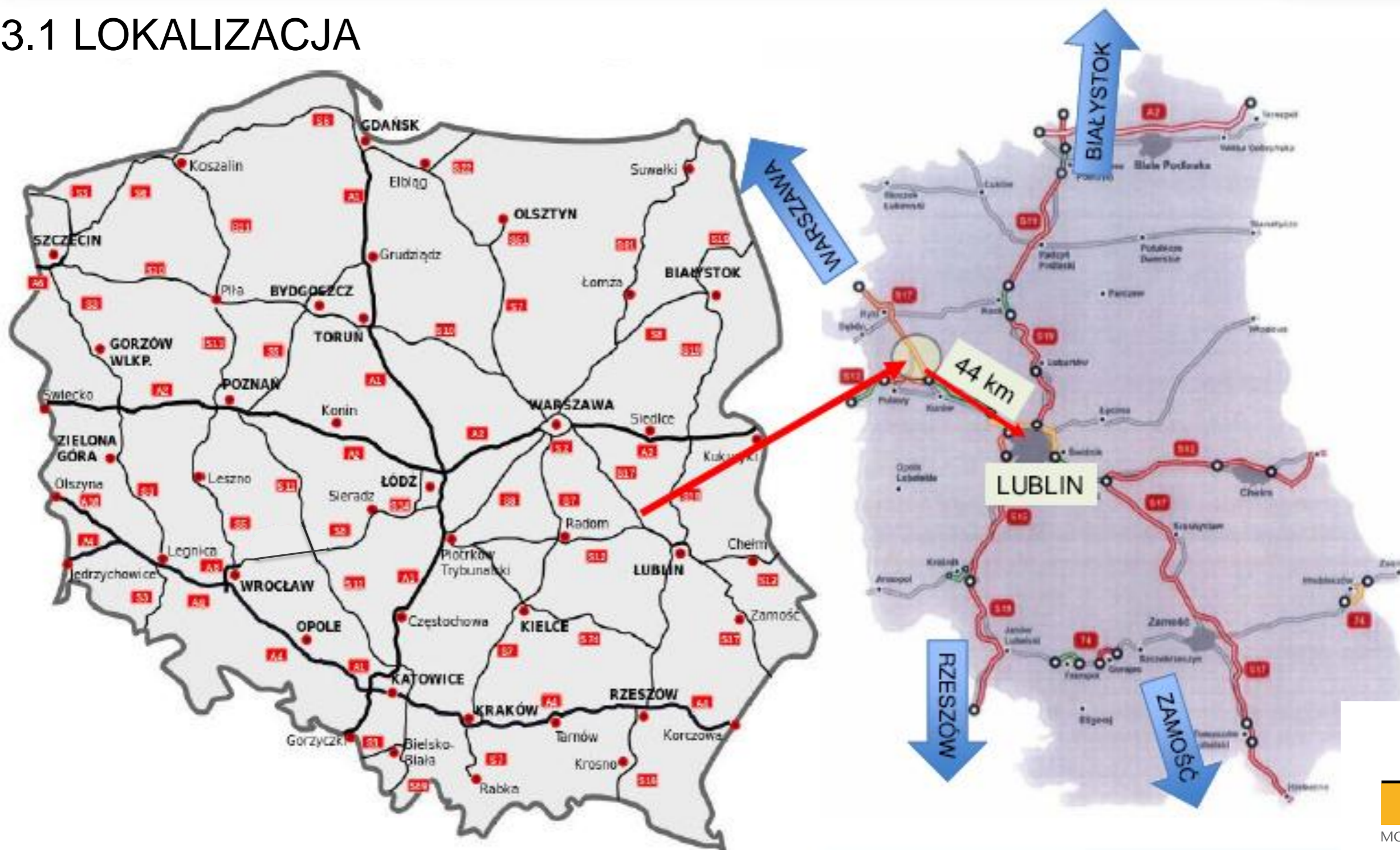
Europa

Projekty, które budują przyszłość



MOTAENGIL

3.1 LOKALIZACJA



MOTAENGIL
CENTRAL EUROPE

3.2 ORIENTACJA





3.3 PODSTAWOWE INFORMACJE

- Wartość kontraktu (netto) 220 179 718,99 PLN
 - Data Rozpoczęcia kontraktu **19.10.2015**
 - Termin wykonania: 34 miesiące nie wliczając okresów zimowych od 15 grudnia do 15 marca
 - Data zakończenia zgodnie z Kontraktem **19.05.2019**
 - Kamień milowy nr 1 złożenie do właściwego organu administracji publicznej w terminie 10 miesięcy od Daty Rozpoczęcia kompletnego wniosku do ZRID/PnB - **19.08.2016**
 - Kamień milowy nr 2 złożenie Inżynierowi projektów wykonawczych, szczegółowych specyfikacji technicznych i przedmiarów robót na cały projektowany odcinek w terminie 16 miesięcy od Daty - **19.02.2017**
 - Kamień milowy nr 3 : wykonane w terminie 23 miesięcy od Daty Rozpoczęcia i zaakceptowane, zgodnie z Subklauzulą 8.13 Roboty o wartości nie mniejszej niż 30% Zaakceptowanej Kwoty Kontraktowej – **19.03.2018 (osiągnięty 18.12.2017)**
-



3.3 PODSTAWOWE INFORMACJE

○ Typ rozliczenia

ryczałt

○ Gwarancja:

○ *Warstwa ścierna*

5 lat

○ *Pozostałe warstwy*

10 lat

○ *Ekrany akustyczne*

10 lat

○ *Oznakowanie cienkowarstwowe*

1 lat

○ *Oznakowanie grubowarstwowe*

4 lat

○ *Oznakowanie pionowe*

10 lat

○ *Zieleń*

3 lat

○ *Drogowe obiekty inżynierskie*

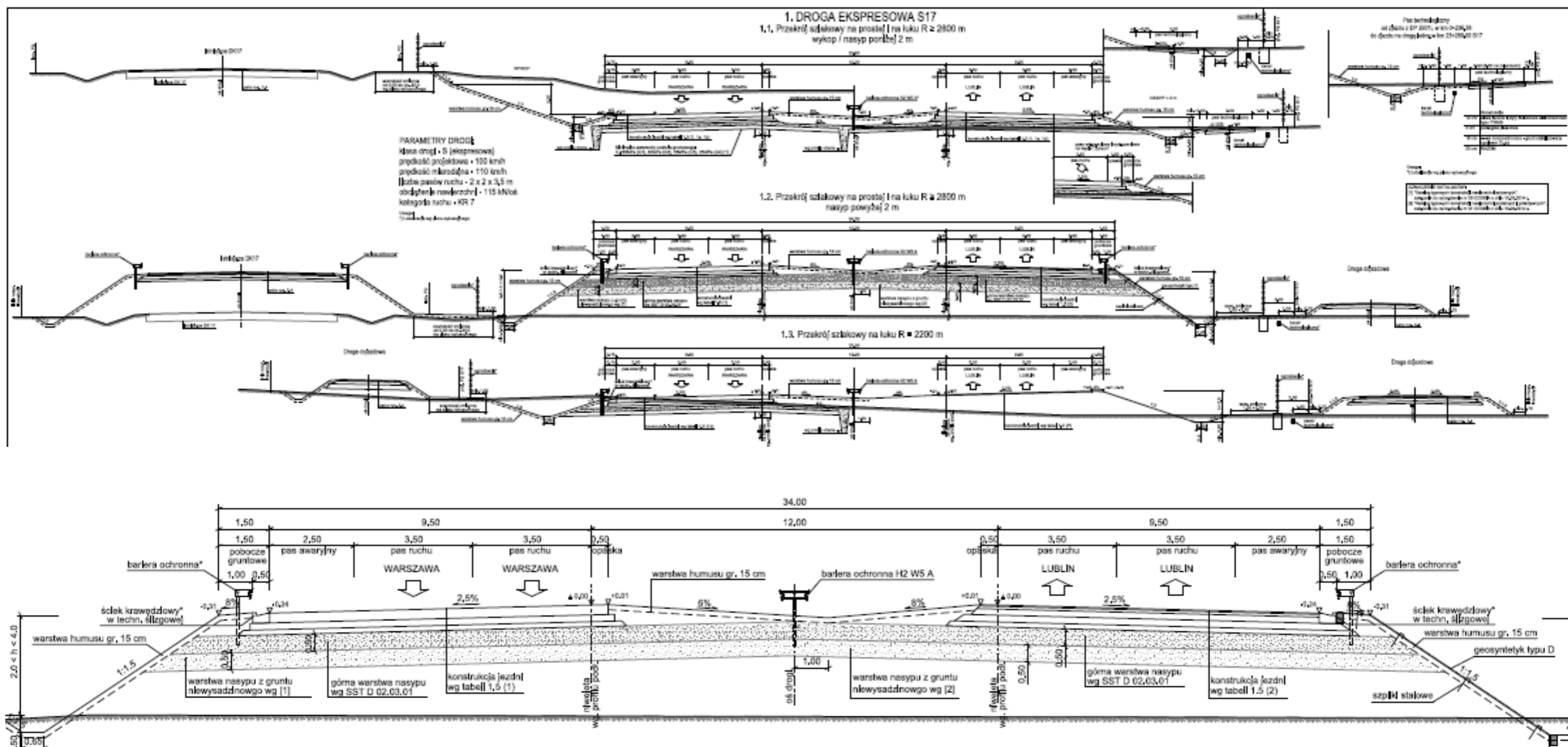
10 lat

○ **Realizacja kontraktu siłami własnymi oprócz nawierzchni betonowej oraz robót specjalistycznych**

3.4 ZAKRES ROBÓT

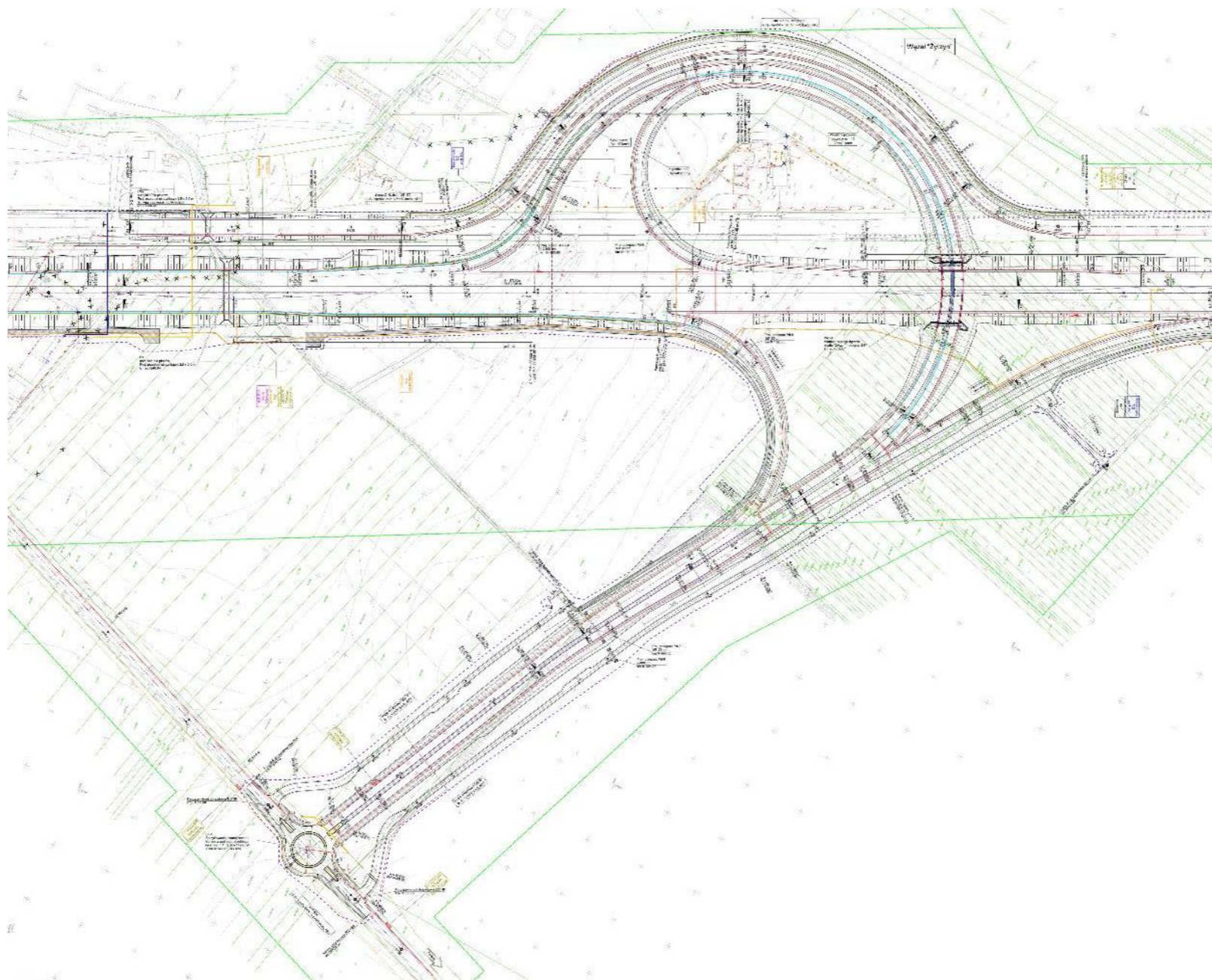
- Budowa drogi ekspresowej 13,17 km
 - Budowa 1x węzła drogowego „Żyrzyn”
 - Budowa i przebudowa dróg kolidujących
 - Budowa dróg dojazdowych
 - Budowa 11 obiektów inżynierskich (przejścia dla zwierząt, wiadukty, mosty) oraz 33 przepustów
-

3.5 ZAKRES ROBÓT DROGOWYCH



Przekroje normalne dla S17

3.6 ZAKRES ROBÓT DROGOWYCH

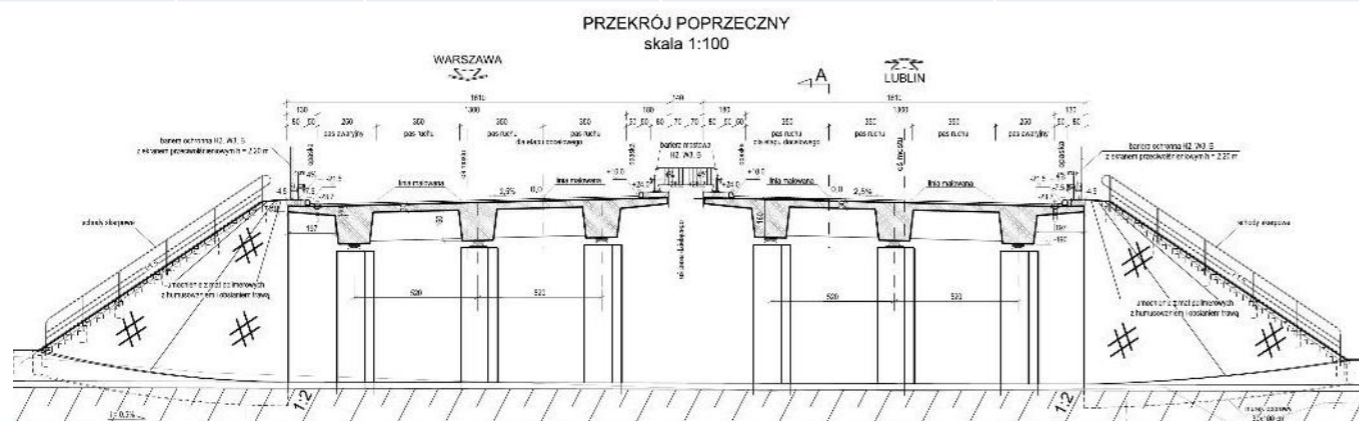


Węzeł drogowy „Żyrzyn” typu trąbka

3.7 ZAKRES ROBÓT MOSTOWYCH

Mosty

| Znak | km | Uwagi | Konstrukcja | Opis | Szerokość [m] | Długość [m] | Przęsła [szt] | Rozpiętość [m] |
|--------|--------|--------------|--------------------|--|---------------|-------------|---------------|----------------|
| WED-4 | 23+801 | w ciągu S17 | sprężony - belkowy | przejście dolne dla dużych i małych zwierząt rz. Duży Pioter | 2x 16,10 | 34,0 | 1 | 32,0 |
| WED-4a | 3+660 | w ciągu DK17 | sprężony - belkowy | przejście dolne dla dużych i małych zwierząt rz. Duży Pioter | 14,60 | 34,0 | 1 | 32,0 |





3.8 ZAKRES ROBÓT MOSTOWYCH

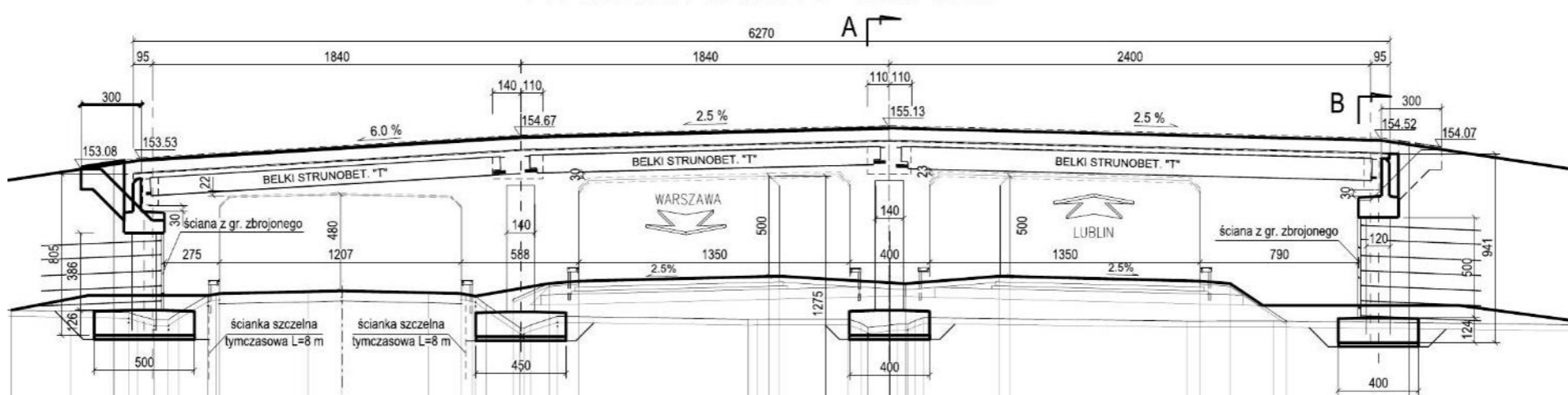
Wiadukty

| Znak | km | Uwagi | Konstrukcja | Opis | Szerokość [m] | Długość [m] | Przęsła [szt] | Rozpiętość [m] |
|--------------|--------|-------------|--------------------|-------------------------------------|---------------|-------------|---------------|----------------|
| WEG-1 | 21+886 | nad S17 | belka typu "T,, | przejście górne dla dużych zwierząt | 51,40 | 62,7 | 3 | 24,0+18,4+18,4 |
| WD-8 | 22+179 | nad S17 | sprężony - belkowy | w ciągu DP2501L i DP2511L | 10,90 | 76,8 | 3 | 27,0+21,0+27,0 |
| MS-5 | 24+077 | w ciągu S17 | skrzynkowy | w ciągu DD11 | 11,20 | 33,6 | - | 10,6 |
| WS-6 | 25+959 | w ciągu S17 | sprężony - belkowy | nad istn. DW824 | 2x 16,10 | 21,0 | 1 | 20,0 |
| WD-9 | 26+857 | nad S17 | sprężony - belkowy | w ciągu łącznic Węzła Żyrzyn | 2x 8,6 | 51,86* | 2 | 25,21+25,03 |
| WEG-2 | 27+842 | nad S17 | belka typu "T,, | przejście górne dla dużych zwierząt | 51,40 | 62,7 | 3 | 24,0+18,4+18,4 |
| WS-7 | 29+366 | w ciągu S17 | skrzynkowy | nad DD12 | 33,60 | 11,2 | - | 10,6 |
| WEG-3 | 31+103 | nad S17 | belka typu "T,, | przejście górne dla dużych zwierząt | 51,40 | 62,7 | 3 | 24,0+18,4+18,4 |
| WD-10 | 32+521 | nad S17 | sprężony - belkowy | w ciągu DP2507L | 9,60 | 49,6* | 2 | 24,0+24,0 |

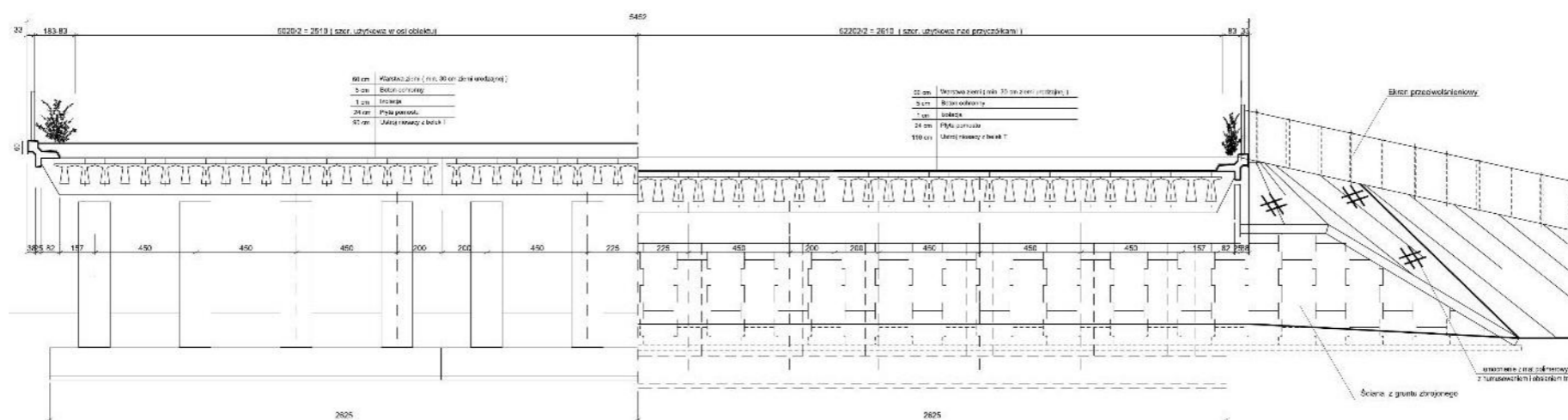
3.9 ZAKRES ROBÓT MOSTOWYCH

Wiadukty

PRZEKRÓJ PODŁUŻNY skala 1:200

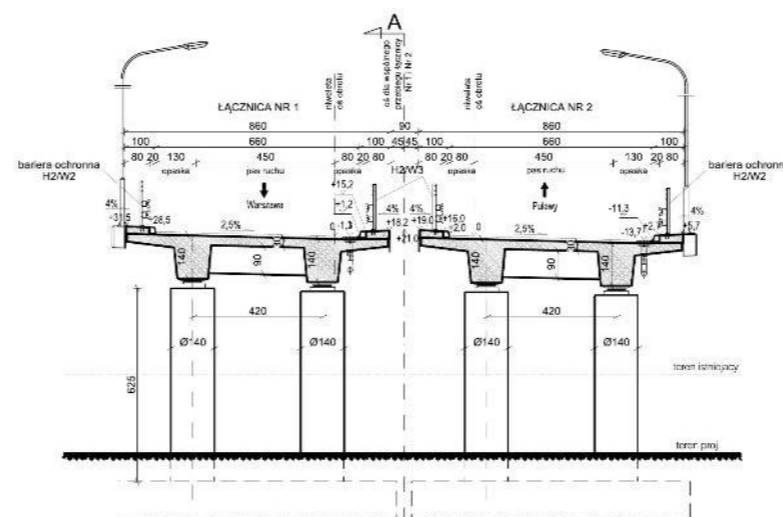
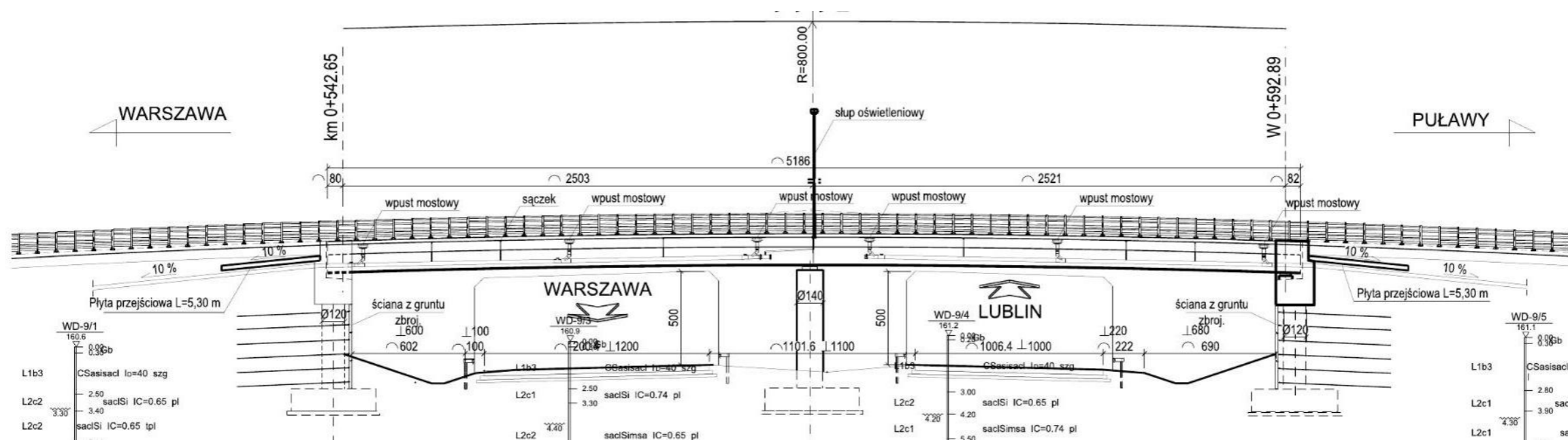


WEG-1



3.10 ZAKRES ROBÓT MOSTOWYCH

Wiadukty



WD-9

3.11 ZAKRES ROBÓT MOSTOWYCH

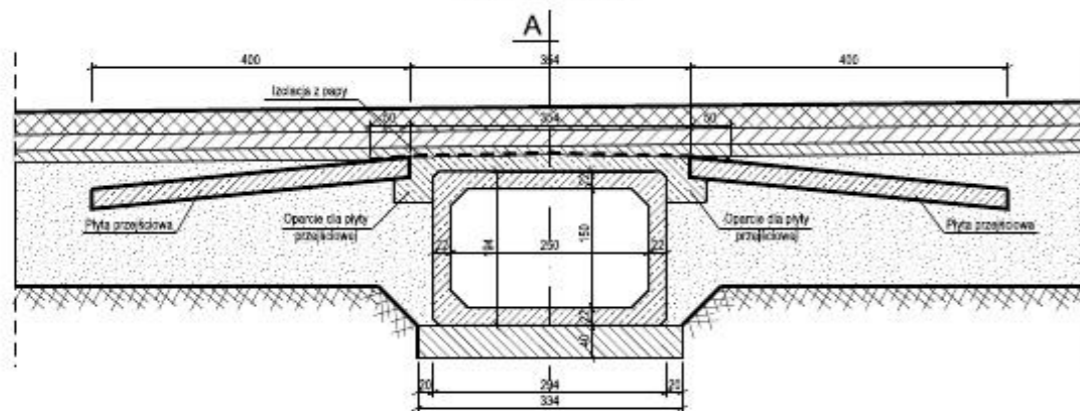
Przepusty

| Znak | km | Uwagi | Konstrukcja | Opis | Światło [m] | Długość [m] |
|--------|-----------|-----------------------|-------------|---|-------------|-------------|
| PE-2 | 20+485,00 | pod S17 | skrzynkowy | przeście dla małych zwierząt | 2,5x1,5 | 38,0 |
| PE-2a | 0+325,05 | istn. DK17 | skrzynkowy | przeście dla małych zwierząt | 2,5x1,5 | 16,0 |
| PD-1 | 21+400 | pod S17 | skrzynkowy | przepust | 1,2x1,2 | 39,0 |
| P-8 | 22+075,00 | pod S17 | skrzynkowy | przeście dla płazów | 2,0x2,0 | 57,0 |
| P-9 | 26+248,94 | pod S17 | skrzynkowy | przeście dla płazów | 3,5x2,0 | 48,0 |
| P-9a | 6+080,41 | pod istn. DK17 | skrzynkowy | istniejący przepust do likwidacji - wykonujemy nowy | 3,5x2,0 | 17,0 |
| P-11 | 27+620,94 | pod S17 | skrzynkowy | przeście dla płazów | 3,5x2,0 | 62,0 |
| P-12 | 28+282,94 | pod S17 | skrzynkowy | przepust | 1,5x1,5 | 40,0 |
| P-13 | 28+823,94 | pod S17 | skrzynkowy | przeście dla płazów | 3,5x2,0 | 43,0 |
| P-13a | 0+558,35 | pod DD6P | skrzynkowy | przeście dla płazów | 3,5x2,0 | 12,0 |
| P-13b | 0+902,56 | pod DD6P | skrzynkowy | przeście dla płazów | 2,0x2,0 | 15,0 |
| P-13c | 8+767,00 | pod istn. DK17 | skrzynkowy | przeście dla płazów | 3,5x2,0 | 20,0 |
| MS-6 | 29+232,98 | pod S17 | skrzynkowy | na cieku Rabik | 2,0x2,0 | 53,0 |
| WED-5 | 30+337,56 | pod S17 | skrzynkowy | przeście dolne dla małych zwierząt | 2,5x1,5 | 39,0 |
| WED-5a | 10+291,43 | pod istn. DK17 | skrzynkowy | przeście dolne dla małych zwierząt | 2,5x1,5 | 19,0 |
| P-14 | 30+521,94 | pod S17 | skrzynkowy | przeście dla płazów | 4,5x2,0 | 57,0 |
| P-14a | 1+121,25 | pod DD7P | skrzynkowy | przeście dla płazów | 4,5x2,0 | 19,0 |
| P-14b | 0+028,68 | pod DP2506L | skrzynkowy | przepust | 1,2x1,2 | 11,0 |
| P-14c | 10+509,19 | pod istn. DK17 | skrzynkowy | przeście dla płazów | 4,5x2,0 | 17,0 |
| P-15 | 32+875,94 | pod S17 | skrzynkowy | przeście dla płazów | 3,5x2,0 | 40,0 |
| P-15a | 0+464,41 | pod D9P istn. DK17 | skrzynkowy | przeście dla płazów | 3,5x2,0 | 12,0 |
| P-15b | 0+444,14 | pod DD2L | skrzynkowy | przeście dla płazów | 3,5x2,0 | 9,0 |

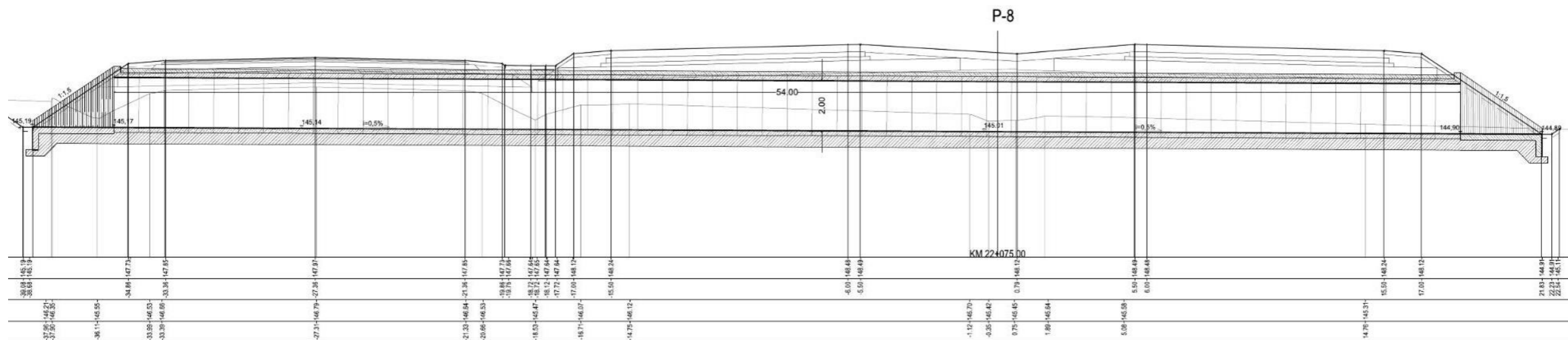
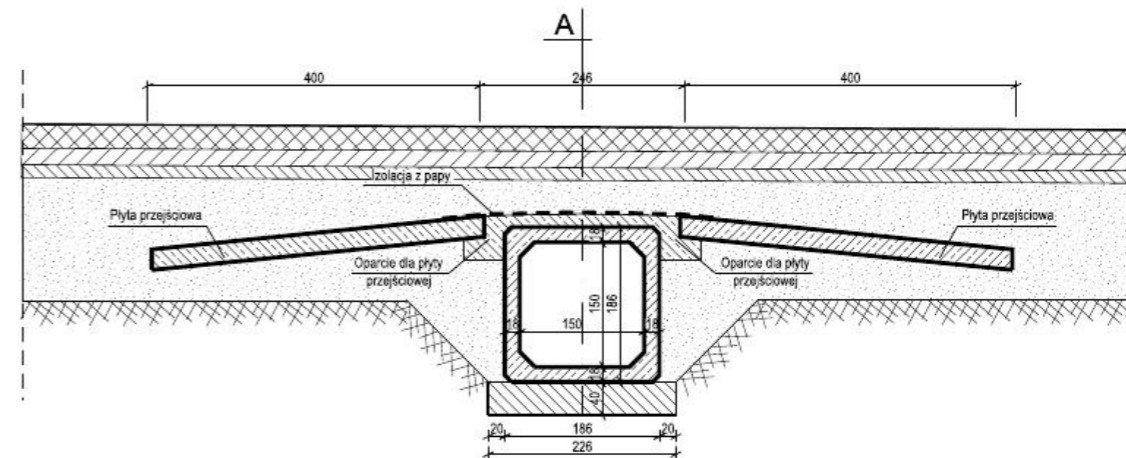
3.12 ZAKRES ROBÓT MOSTOWYCH

Przepusty

PRZEKRÓJ POPRZECZNY B-B skala 1:100
Przepust PE-2



PRZEKRÓJ POPRZECZNY B-B skala 1:100
Przepust P-12



3.13 ZAKRES ROBÓT BRANŻOWYCH

- Budowa urządzeń ochrony środowiska (ekrany akustyczne, ekrany przeciwoślnościowe, nasadzenia zielenią)
- Branże:
 - Budowa oświetlenia
 - Budowa odwodnienia dróg
 - Budowa kanału technologicznego
 - Przebudowa urządzeń melioracyjnych
 - Przebudowa linii energetycznych
 - Przebudowa linii teletechnicznych
 - Przebudowa sieci wodociągowej
 - Przebudowa sieci gazowej wysokiego ciśnienia zasilająca **Puławy Azoty**

3.14 GŁÓWNE PROBLEMY I DOŚWIADCZENIA Z REALIZACJI

- Szybko rosnące ceny materiałów oraz usług (Usługodawcy, Podwykonawcy)
 - Kontraktowanie podwykonawców na roboty wykończeniowe
 - Zakup materiałów do robót wykończeniowych
 - Transport i zakup materiałów sypkich (kruszywa do nawierzchni betonowej)
 - Organizacja ruchu podczas remontu DK17
-

Tymczasowa organizacja ruchu

- Realizacja remontu DK19 równoległe do budowanej S17;
- Przenoszenie ruchu na nowo budowane odcinki nawierzchni betonowej;
- Częste zmiany organizacji ruchu, a co za tym idzie duża liczba projektów TOR oraz utrzymanie tymczasowego oznakowania



Europa

Projekty, które budują przyszłość



MOTAENGIL



22-10-201



22-10-201



22-10-201



22-10-201

Europa

Projekty, które budują przyszłość



MOTAENGIL

