

## Postęp robót drogowych:

---

Obecnie na wszystkich odcinkach od km 0+000 do km 36+540 trwają następujące roboty drogowe:

- wykonanie wykopów: 0+020 - 0+600, 3+100 - 3+700, 4+500 - 4+900, 7+500 - 7+900, DK7 0+900 - 1+100, DP 1181N 0+400 - 0+700, 8+725-10+500; 15+800-15+830; MOP II, 32+450-32+625(rowy), 36+045-36+540
  
- zdjęcie mechaniczne warstwy humusu z pasa drogowego: DK7 0+000 - 2+800,
  
- wykonanie nasypów: 4+800 - 5+300, 6+025 - 7+020, WPPD Ł2, Ł3 i Ł4, DK7 0+900 -1+100, 0+150 - 0+200, 2+850 - 2+975, DP 1181N 0+400 - 0+700, 9+700-10+500; 12+325-12+356; 12+381-12+550; 12+800-13+100; 15+890-16+000; 16+070-16+120; 20+270-20+500; 20+750-20+875; 21+275-21+600; 22+400-22+500; 22+625-22+750; 23+925-24+100; 25+300-25+800; 26+575-26+750; 26+990-27+150; 27+200-27+250; 27+850-27+975; WMł:Ł1 0+160-0+300; WMł:Ł3 0+000-0+400; WMr:Ł3 0+260-0+400; WMr:Ł2 0+000-0+100; DG:Ł2 0+075-0+183; DK7 0+760-0+900; DD7 0+475-0+500; MOP III, MOP IV
  
- wykonanie nasypów w ramach wymiany gruntów: MOP II, MOP IV
  
- profilowanie i zagęszczanie podłoża: 28+100-28+270;
  
- wzmocnienie podłoża gruntowego metodą kolumn CMC i BMC: DK7 0+900 - 1+100, 22+700-22+860; DD12 1+920-2+060;

- ułożenie geotkaniny: 2+800 - 2+975, 4+900 - 5+200, 6+700 - 7+000, 16+100-16+120; 15+800-15+830; 21+275-21+425; 24+000-24+100; 26+990-27+135; 27+850-27+950; DD7 0+475-0+500;

- warstwa mrozochronna: 0+150 - 0+450, 1+400 - 1+800, 2+800 - 3+300, 3+600 - 3+800, 4+050 - 4+450, 7+800 - 8+480, DP1181N 0+400 - 0+700, 9+700-10+504; 14+700-15+830; 18+650-18+870; 20+950-21+200; 22+900-23+905; 25+795-26+040; 26+750-26+940; 27+250-27+475; DW519 0+320-0+420; DD14 0+00-1+760, MOP IV, DD16 1+300-1+522, DP 1188N 0+000- 0+150

- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie: 1+380 - 1+960, 4+050 -4+450, 7+550 - 8+480, DK7 5+270 - 5+800, DP1181N 0+400 - 0+700; 9+700-10+500; 13+445-13+695; 18+650-18+870; 27+250-27+800; DW519 0+320-0+420; 36+040-36+540, DD17 0+000-0+450

- ulepszone podłoże z gruntu stabilizowanego cementem: 0+150 - 0+450, 2+800 - 3+300, 3+600 - 3+800, 7+500 - 7+800; 12+600-12+770; 13+700-14+390; 14+800-15+830; 20+495-20+755; 20+870-20+955; 21+750-22+150; 22+750-22+900; DP148016N 0+080-0+240; DD7 0+490-0+650; MOP IV

- podbudowa z betonu asfaltowego: 1+380 - 1+960, 4+050 - 4+450, 7+550 - 8+460; 8+583-10+500; 10+523-10+700; 13+445-13+695; 18+600-18+890; 27+260-27+805; DW519 0+320-0+420; 35+220-35+580 J.P, 34+200-34+250

- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego: 1+380 - 1+960, 4+050 - 4+450; 8+583-9+700; 10+523-10+700; 13+400-13+680; 18+600-19+740; 24+650-24+750; 27+300-27+800; DW519 0+320-0+420; 35+080-35+580 J.P.

- umocnienie skarp i pasa dzielącego przez humusowanie: DK7 11+840-12+140;

- ścieki betonowe trójkątne: 0+000 - 5+400; 34+300-35+600

- bariery ochronne stalowe: 10+699-12+227 P; 10+895-11+878 L; 10+750-12+171 oś;

---

Graficzna prezentacja postępu robót

[Odcinek I 0+000 – 8+583](#)

[Odcinek II 8+583 – 28+270](#)

[Odcinek III 28+270 – 36+540](#)

---

[Węzeł drogowy Pasłek - Południe >>>](#)

---

[Węzeł drogowy Marzewo >>>](#)

---

[Węzeł drogowy Małdyty >>>](#)

---

---

Postęp robót branżowych :

**Postęp wykonania przepustów:**

Sekcja I

Lp.

Obiekt

Droga

Lokalizacja

Wykopy pod fundament

Beton wyrównawczy

Zbrojenie

Beton konstrukcyjny

Konstrukcje stalowe z rur karbowanych

Zasyпка wraz z

zagęszczeniem

1

P-1

S7

0+317

100%

100%

100%

100%

100%

100%

2

Pd-1

S7

2+034

100%

-

-

-

100%

100%

3

P-2

S7

1+933

61%

-

-

-

61%

61%

4

P-3.1

S7

3+983

100%

-

-

-

100%

80%



5

P-3.2

DD2(A)

0+432

100%

-

-

-

100%

100%

6

P-4.1

S7

5+043

100%

-

-

-

100%

100%

7

P-4.2

DD5(A)

0+322

100%

-

-

-

100%

100%

8

P-5.1

S7

6+084

100%

-

-

-

100%

100%

9

P-5.2

DK7

5+390

100%

-

-

-

100%

100%

10

P-5.3

DD5(A)

1+340

100%

-

-

-

100%

100%

11

P-6.1

S7

8+795

0%

-

-

-

-

-

12

P-6.2

DD7(A)

0+679

0%

-

-

-

-

-

13

P-7.1

S7

9+101

0%

-

-

-

-

-

14

P-7.2



DD7(A)

0+991

0%

-

-

-

-

-

15

P-8.1

S7

12+431

0%

-

-

-

-

-

16

P-8.2

DK7

11+844

0%

-

-

-

-

-

17

P-9.1

S7

12+928

0%

-

-

-

-

-

18

P-9.2

DD8(A)

0+573

0%

-

-

-

-

-

19

P-10.1

S7

13+101

0%

-

-

-

-

-

20

P-10.2

DD8(A)

0+746

0%

-

-

-

-

-

21

P-DD5

DD5(A)

2+023

0%

-

-

-

-

-

22

PE-1

S7

1+770

100%

-

-

-

100%

100%

23

PE-1.1

DK7



0+872

0%

-

-

-

0%

0%

24

PE-2

S7

1+840

100%

-

-

-

100%

100%

25

PE-2.1

DK7

0+943

0%

-

-

-

0%

0%

26

PE-3

S7

5+140

100%

-

-

-

100%

100%

27

PE-4

S7

8+440

100%

-

-

-

100%

100%

28

PE-5

S7

8+480

100%

-

-

-

100%

100%

29

PE-6

S7

8+520

100%

-

-

-

100%

100%

## Sekcja II

Lp.

Obiekt

Droga

Lokalizacja

Wykopy pod fundament

Beton wyrównawczy

Zbrojenie

Beton konstrukcyjny

Konstrukcje stalowe z rur karbowanych

Zasypka wraz z

zagęszczeniem

11

P-6.1

S7

8+795

100%

-

100%

100%



100%

100%

12

P-6.2

DD7(A)

0+679

100%

-

-

-

100%

100%

13

P-7.1

S7

9+101

100%

-

-

-

100%

100%

14

P-7.2

DD7(A)

0+991

100%

-

-

-

100%

100%

15

P-8.1

S7

12+431

58%

-

-

-

53%

53%

16

P-8.2

DK7

11+844

100%

-

-

-

100%

100%

17

P-9.1

S7

12+928

100%

-

100%

100%

100%

100%

18

P-9.2

DD8(A)

0+573

100%

-

-

-

100%

100%

19

P-10.1

S7

13+101

100%

-

100%

100%

100%

100%

20

P-10.2

DD8(A)

0+746

100%

-

-

-

100%



100%

30

PE-7

S7

8+720

100%

-

-

-

100%

100%

31

PE-8

S7

8+850

100%

-

-

-

100%

100%

32

PE-9

S7

9+250

100%

-

-

-

100%

100%

33

PE-10

S7

9+350

100%

-

-

-

100%

100%

34

PE-11

S7

11+025

100%

-

-

-

100%

100%

35

PE-12

S7

11+075

100%

-

-

-

100%

100%

36

PE-13

S7

13+010

100%

-

-

-

100%

100%

37

PE-14

S7

16+370

100%

-

-

-

100%

100%

38

PE-15

S7

16+470

100%

-

-

-

100%

100%



39

P-11

S7

18+743

100%

100%

100%

100%

-

100%

40

P-12

S7

19+500

100%

100%

100%

100%

-

100%

41

P-13

S7

19+910

0%

0%

0%

0%

-

0%

42

P-14

S7

20+360

100%

100%

100%

100%

-

63%

43

P-15

S7

20+800

100%

100%

100%

85%

-

0%

44

P-16

S7

21+390

100%

100%

79%

78%

-

100%

45

P-17

S7

21+700

100%

78%

30%

28%

-

100%

46

P-18

S7

22+340

100%

100%

100%

100%

-

100%

47

P-19

S7

22+710

100%

100%

100%

100%

-

100%

48

P-20



S7

24+073

100%

100%

100%

100%

-

100%

49

P-21

S7

25+316

100%

100%

100%

100%

-

100%

50

P-22

S7

26+655

100%

100%

100%

100%

-

100%

51

P-23

S7

27+085

100%

100%

100%

100%

-

100%

52

P-24

S7

27+394

100%

100%

100%

100%

-

100%

53

P-25

S7

28+000

0%

0%

0%

0%

-

0%

67

PR-15

S7

18+840

100%

100%

100%

100%

-

100%

68

PE-16

S7

18+960

100%

100%

100%

100%

-

100%

69

PE-17

S7

19+040

100%

100%

100%

100%

-

100%

70

PE-18

S7



19+120

100%

100%

100%

100%

-

100%

71

PE-19

S7

19+200

100%

100%

100%

100%

-

100%

72

PE-20

S7

19+700

-

100%

100%

100%

-

-

73

PE-21

S7

19+800

100%

100%

94%

96%

-

0%

74

PE-22

S7

20+265

100%

100%

100%

100%

-

100%

75

PE-23

S7

20+435

100%

100%

100%

100%

-

100%

76

PE-24

S7

20+495

100%

100%

100%

100%

-

100%

77

PR-25

S7

21+600

100%

86%

96%

95%

-

0%

78

PE-26

S7

21+760

100%

100%

100%

100%

-

100%

79

PE-27

S7

22+650

100%



100%

100%

100%

-

100%

80

PE-28

S7

22+800

100%

100%

100%

100%

-

100%

81

PE-29

S7

22+850

100%

100%

100%

100%

-

100%

82

PR-30

S7

23+932

100%

100%

100%

100%

-

100%

83

PE-31

S7

25+500

100%

100%

100%

100%

-

100%

84

PE-32

S7

25+600

100%

100%

100%

100%

-

100%

85

PE-33

S7

25+700

100%

100%

100%

100%

-

100%

86

PE-34

S7

27+185

100%

100%

100%

100%

-

100%

87

PE-35

S7

27+250

100%

100%

100%

100%

-

100%

88

PR-36

S7

27+888

100%

100%



100%

100%

-

100%

Sekcja III

Lp.

Obiekt

Droga

Lokalizacja

Wykopy pod fundament

Beton wyrównawczy

Zbrojenie

Beton konstrukcyjny

Konstrukcje stalowe z rur karbowanych

Zasyпка wraz z zagęszczeniem

54

P-26

S7

28+930

100%

100%

100%

100%

-

100%

55

P-27

S7

30+677

100%

100%

100%

100%

-

100%

56

P-28

S7

31+180

100%

100%

100%

100%

-

100%

57

P-29

S7

31+740

100%

100%

100%

100%

-

100%

58

P-30

S7

32+060

100%

100%

100%

100%

-

100%

59

P-31

S7

32+660

100%

100%

100%

100%

-

100%

60

P-32

S7

33+440

100%

100%

100%

100%

-

100%

61

P-33

S7

34+385

100%



100%

100%

100%

-

100%

62

P-34

S7

35+302

100%

100%

100%

100%

-

100%

63

P-35

S7

35+494

100%

100%

100%

100%

-

100%

64

P-36

DD25(B)

0+423

0%

0%

0%

0%

-

0%

65

P-37

DD24(B)

0+227

0%

0%

0%

0%

-

0%

66

P-38

DD24(B)

0+000

0%

0%

0%

0%

-

0%

89

PE-37

S7

28+810

100%

100%

100%

100%

-

100%

90

PE-38

S7

28+860

100%

100%

100%

100%

-

100%

91

PE-39

S7

29+000

100%

100%

100%

100%

-

100%

92

PE-40

S7

29+070

100%

100%



100%

100%

-

100%

93

PE-41

S7

29+150

100%

100%

100%

100%

-

100%

94

PE-42

S7

31+039

100%

100%

100%

100%

-

100%

95

PE-43

S7

31+120

100%

100%

100%

100%

-

100%

96

PE-44

S7

32+900

100%

100%

100%

100%

-

100%

97

PE-45

S7

33+000

100%

100%

100%

100%

-

100%

98

PE-46

S7

33+100

100%

100%

100%

100%

-

100%

99

PE-47

S7

34+300

100%

100%

100%

100%

-

100%

100

PE-48

S7

34+465

100%

100%

100%

100%

-

100%

101

PE-49

S7

34+900

100%

100%

100%

100%



-

100%

102

PE-50

S7

34+980

100%

100%

100%

100%

-

**Listopad 2011**

Wpisany przez Administrator

---

100%

□

## **Postęp robót mostowych**

---

[Graficzna prezentacja postępu robót mostowych >>>](#)