

Postęp robót drogowych:

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

-zdjęcie mechaniczne warstwy humusu z pasa drogowego: DP1181N, DD23 0+000-0+121;

-wykonanie wykopów: S7 7+300 - 8+500 L, 2+800 - 3+200, 4+600 - 4+700, DP1181N, DD21 0+000-0+130, 0+620-0+780; DD20 0+000-1+498 (rowy);

-wykonanie nasypów: S7 6+650 - 6+850, 3+800 - 3+900, 4+900 - 5+200, 2+800 - 3+200,

4+000 - 4+400, DD7, DK7 0+960 - 1+060; 12+373-12+475, 12+400 - 12+480, 15+850 -15+970, WMŁ1 km 0+190-0+364,84, WMŁ3 km 0+209-0+520, WD16 DK7 km 0+600-0+642, 12+373-12+600, 19+800-19+950; DD18 0+000-0+180; DD21 0+130-0+620; 35+775-35+815;

-ułożenie geotkaniny: S7 6+650 - 6+850, DK7 0+960 - 1+060, 12+400-12+12+450 str. P, 15+875-15+950 L, 15+875-15+900 P, 15+900-15+930 P, 15+930-15+950 P

-warstwa mrozoochronna: WPPD Rondo, DP1181N, WPPD Ł1, Ł2, Ł3, Ł4, S7 3+200 -3+600, 4+450 - 4+600, 4+600 - 4+800; 13+695 - 14+300, 0+209 - 0+300 DP 1179N, 14+300-15+000; MOPIII 0+200-0+400;

-podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie: WPPD Rondo, DP 1181N, WPPD Ł4, Ł3, Ł2, S7 4+835 - 5+320, 3+250 - 3+800; 0+000 - 0+190 DG Ł2, 0+000 - 0+140 DP 1179N; 13+695-14+000,

-zatoka -autobusowa km 11+095 DK7, zatoka autobusowa km 11+233 DK7, 14+000-15+000; MOPIV 0+200-0+400; DG WM-M 0+270-0+495;

-ulepszone podłoże z gruntu stabilizowanego cementem: S7 3+300 - 3+600, 3+800 - 3+855, 4+600- 4+800, DD21 0+000-0+130, 0+620-0+780;

-podbudowa z BA o wysokim module sztywności: S7 4+800 - 5+300 L i P, WPPD Ł4, Ł3 i Ł2, 3+250 - 3+800,

-warstwa wiążąca z BA o wysokim module sztywności: S7 7+273 - 8+583 L, 0+000 - 0+640 L, 4+800 - 5+300, WPPD Ł2, Ł3 i Ł4, 3+250 - 3+800

-ścieki betonowe trójkątne: S7 0+328 - 0+629 L, 4+841 - 5+270,

-warstwa podbudowy z ACWMS gr. 16cm - przejazd awaryjny w km 18+612-18+777

-warstwa wiążąca z ACWMS gr. 8cm - przejazd awaryjny w km 18+612-18+777

-warstwa wyrównawcza gr. 4cm z BA na DK 7 w km 9+750 - 10+100

-warstwa ścieralna z BA w km 7+7850 - 10+200, DD7 w km 2+370 - 3+100, DP 1169N w km 0+000 - 0+136,86; DP 1169N w km 0+000 - 0+136,86; DG Ł2 w km 0+000 - 0+190;

-podbudowa bitumiczna gr. 7cmz BA na DP 1169N w km 0+000 - 0+136,86

-podbudowa bitumiczna gr. 7cmz BA na DG Ł2 w km 0+000 - 0+190

-pospółka w podłożu nasypu w km 19+800 - 19+950;

-ułożenie tkaniny sep-filtracyjnej DP1179N km 0+318-0+445

-ułożenie pospółki 30cm DP1179N km 0+318-0+445

-warstwa podbudowy z ACWMS gr. 16cm km 13+680-15+010

-górna warstwa nasypu CBR30 km 15+830-15+975

-warstwa technologiczna CBR40 km 15+830-15+975, 16+000-16+200

-warstwa mrozochronna i odsączająca km 0+300-0+445 DP1179N

-warstwa ściernalna SMA: S7 31+800-34+059 J.P., 30+100-31+400 J.L., 32+600-34+059 J.L.;

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 :

.Przepusty

Sekcja I

Lp.

Obiekt

Droga

Lokalizacja

Wykopy pod fundament

Beton wyrównawczy

Zbrojenie

Beton konstrukcyjny

Konstrukcje stalowe z rur karbowanych

Zasypka wraz z

zagęszczeniem

1

P-1

S7

0+317

100%

-

-

-

100%

100%

2

Pd-1

S7

2+034

100%

-

-

-

100%

100%

3

P-2

S7

1+933

100%

-

-

-

100%

100%

4

P-3.1

S7

3+983

100%

-

-

-

100%

100%

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

-

-

-

-

-

-

12

P-6.2

DD7(A)

0+679

-

-

-

-

-

-

13

P-7.1

S7

9+101

-

-

-

-

-

-

14

P-7.2

DD7(A)

0+991

-

-

-

-

-

-

15

P-8.1

S7

12+431

-

-

-

-

-

-

16

P-8.2

DK7

11+844

-

-

-

-

-

-

17

P-9.1

S7

12+928

-

-

-

-

-

-

18

P-9.2

DD8(A)

0+573

-

-

-

-

-

-

19

P-10.1

S7

13+101

-

-

-

-

-

-

20

P-10.2

DD8(A)

0+746

-

-

-

-

-

-

21

P-DD5

DD5(A)

2+023

-

-

-

-

-

-

22

PE-1

S7

1+770

100%

-

-

-

100%

100%

23

PE-1.1

DK7

0+872

100%

-

-

-

100%

100%

24

PE-2

S7

1+840

100%

-

-

-

100%

100%

25

PE-2.1

DK7

0+943

100%

-

-

-

100%

100%

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%

3.4.2. Sekcja II

Lp.

Obiekt

Droga

Lokalizacja

Wykopy pod fundament

Beton wyrównawczy

Zbrojenie

Beton konstrukcyjny

Konstrukcje stalowe z rur karbowanych

Zasyпка wraz z

zagęszczeniem

1

P-6.1

S7

8+795

100%

-

100%

100%

100%

100%

2

P-6.2

DD7(A)

0+679

100%

-

-

-

100%

100%

3

P-7.1

S7

9+101

100%

-

-

-

100%

100%

4

P-7.2

DD7(A)

0+991

100%

-

-

-

100%

100%

5

P-8.1

S7

12+431

100%

-

-

-

100%

100%

6

P-8.2

DK7

11+844

100%

-

-

-

100%

100%

7

P-9.1

S7

12+928

100%

-

100%

100%

100%

100%

8

P-9.2

DD8(A)

0+573

100%

-

-

-

100%

100%

9

P-10.1

S7

13+101

100%

-

100%

100%

100%

100%

10

P-10.2

DD8(A)

0+746

100%

-

-

-

100%

100%

11

PE-7

S7

8+720

100%

-

-

-

100%

100%

12

PE-8

S7

8+850

100%

-

-

-

100%

100%

13

PE-9

S7

9+250

100%

-

-

-

100%

100%

14

PE-10

S7

9+350

100%

-

-

-

100%

100%

15

PE-11

S7

11+025

100%

-

-

-

100%

100%

16

PE-12

S7

11+075

100%

-

-

-

100%

100%

17

PE-13

S7

13+010

100%

-

-

-

100%

100%

18

PE-14

S7

16+370

100%

-

-

-

100%

100%

19

PE-15

S7

16+470

100%

-

-

-

100%

100%

20

P-11

S7

18+743

100%

100%

100%

100%

-

100%

21

P-12

S7

19+500

100%

100%

100%

100%

-

100%

22

P-13

S7

19+910

100%

100%

100%

100%

-

0%

23

P-14

S7

20+360

100%

100%

100%

100%

-

100%

24

P-15

S7

20+800

100%

100%

100%

100%

-

100%

25

P-16

S7

21+390

100%

100%

100%

100%

-

100%

26

P-17

S7

21+700

100%

100%

100%

100%

-

0%

27

P-18

S7

22+340

100%

100%

100%

100%

-

100%

28

P-19

S7

22+710

100%

100%

100%

100%

-

100%

29

P-20

S7

24+073

100%

100%

100%

100%

-

100%

30

P-21

S7

25+316

100%

100%

100%

100%

-

100%

31

P-22

S7

26+655

100%

100%

100%

100%

-

100%

32

P-23

S7

27+085

100%

100%

100%

100%

-

100%

33

P-24

S7

27+394

100%

100%

100%

100%

-

100%

34

P-25

S7

28+000

100%

100%

100%

100%

-

0%

35

PR-15

S7

18+840

100%

100%

100%

100%

-

100%

36

PE-16

S7

18+960

100%

100%

100%

100%

-

100%

37

PE-17

S7

19+040

100%

100%

100%

100%

-

100%

38

PE-18

S7

19+120

100%

100%

100%

100%

-

100%

39

PE-19

S7

19+200

100%

100%

100%

100%

-

100%

40

PE-20

S7

19+700

-

100%

100%

100%

-

-

41

PE-21

S7

19+800

100%

100%

100%

100%

-

0%

42

PE-22

S7

20+265

100%

100%

100%

100%

-

100%

43

PE-23

S7

20+435

100%

100%

100%

100%

-

100%

44

PE-24

S7

20+495

100%

100%

100%

100%

-

100%

45

PR-25

S7

21+600

100%

100%

100%

100%

-

100%

46

PE-26

S7

21+760

100%

100%

100%

100%

-

100%

47

PE-27

S7

22+650

100%

100%

100%

100%

-

100%

48

PE-28

S7

22+800

100%

100%

100%

100%

-

100%

49

PE-29

S7

22+850

100%

100%

100%

100%

-

100%

50

PR-30

S7

23+932

100%

100%

100%

100%

-

100%

51

PE-31

S7

25+500

100%

100%

100%

100%

-

100%

52

PE-32

S7

25+600

100%

100%

100%

100%

-

100%

53

PE-33

S7

25+700

100%

100%

100%

100%

-

100%

54

PE-34

S7

27+185

100%

100%

100%

100%

-

100%

55

PE-35

S7

27+250

100%

100%

100%

100%

-

100%

56

PR-36

S7

27+888

100%

100%

100%

100%

-

100%

3.4.3. Sekcja III

Lp.

Obiekt

Droga

Lokalizacja

Wykopy pod fundament

Beton wyrównawczy

Zbrojenie

Beton konstrukcyjny

Konstrukcje stalowe z rur karbowanych

Zasypka 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 -przepust zamieniony na stalowy

DD25(B)

0+423

100%

65

P-37 -

rezygnacja

z przepustu

DD24(B)

0+227

0%

66

P-38

DD24(B)

0+000

100%

100%

100%

100%

-

100%

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%

-

100%

Postęp robót mostowych

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