

7. Opracowanie geologiczne - opracował i zatwierdził geolog Bolesław Plichta – opracowanie z marca 2009 r.

Do celów opracowania wykonano 16 otworów badawczych, z czego:

- otwory 1 – 10 zlokalizowano wzdłuż planowanej trasy, w tym otwory nr 6 i 7 odwiercono w miejscu projektowanego mostu,
- otwory nr 11 – 16 zostały wykonane wzdłuż wcześniej planowanej trasy, którą Zleceniodawca (Jerzy Szadkowski) zmienił w trakcie prowadzenia prac wiertniczych.

W opracowaniu geodeta wskazał, że „Z uwagi na duże odległości pomiędzy otworami badawczymi warunki gruntowo – wodne pomiędzy otworami mogą nieco odbiegać od opisanych. Według autora opracowania należy przeanalizować wykonanie badań uściślających warunki gruntowo – wodne na trasie planowanej obwodnicy. W szczególności dotyczy to miejsc, gdzie wyróżniono złożone warunki gruntowe”. W toku kontroli stwierdzono, że w grupie złożonych warunków znajdują się dwa odwierty dotyczące projektowanego mostu. Ponadto Wykonawca opracowania wskazał, że „otwory pod projektowany most wykonano w miejscach wskazanych przez Zleceniodawcę. Biorąc pod uwagę, że w tym rejonie warunki są dość zmienne (w pobliżu rzeki zalegają grunty organiczne, a także znajdują się zasypane osadniki), w przypadku gdyby okazało się, że podpory mostu wypadają w innych miejscach niż wykonane badania, należy wykonać dodatkowe badania geotechniczne w miejscach planowanych fundamentów)”.

8. Drogowa organizacja ruchu - stała – opracowanie sporządził projektant Jerzy Szadkowski – opracowanie z marca 2010 r.

W opracowaniu projektant zawarł rozwiązania dla wariantu I etap I wskazując: „Dla rozwiązania docelowego opracowano kilka wariantów, które przedstawione są w części drogowej. Różnica polega na innym rozwiązaniu skrzyżowań w kolejnych wariantach....Skrzyżowania nowej trasy z ul. Morską , ul. Franciszkańską i Władysława IV zaprojektowano jako „małe ronda” z ruchem okrężnym. Po oddaniu do ruchu nowego odcinka trasy przewiduje się, że natężenie nie przekroczy 1000 p.u./ godz. z wyjątkiem skrzyżowania z ul. Morską, zwłaszcza w sezonie turystycznym, które będzie się korkowało. Lepszym rozwiązaniem byłoby skrzyżowanie rozszerzone, z wyspą centralną, sterowane sygnalizacją świetlną, zwłaszcza, że na tym skrzyżowaniu występować będzie dużo „lewoskrętów”.

W opracowaniu projektant na mapie uwzględnił zmianę trasy drogi łączącej ul. Batalionów Chłopskich z osiedlem Unii Europejskiej poprzez poprowadzenie jej pod projektowanym mostem.

9. Przebudowa kolizji infrastruktury telekomunikacyjnej z projektowaną obwodnicą – opracowanie z kwietnia 2010 roku zostało opracowane przez projektanta Mariusza Łyczak.

W opracowaniu wskazano 3 koncepcje przebudowy infrastruktury telekomunikacyjnej kolidującej z projektowaną drogą przy skrzyżowaniach z ul. Morską, ul. Franciszkańską oraz ul. Władysława IV. Opracowanie dokonano dla przebiegu drogi w wariantcie I etap I.