

Piła, dnia 23.10.2018 r.

PROGRAM FUNKCJONALNO-UŻYTKOWY

Nazwa zamówienia:

Budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego przy ul. Zygmunta Starego w Pile w ramach projektu - Wspieranie gospodarki niskoemisyjnej poprzez poprawę mobilności miejskiej w Pile.

Ww. zakres prac jest elementem projektu pn. „Wspieranie gospodarki niskoemisyjnej poprzez poprawę mobilności miejskiej w Pile” współfinansowanego środkami UE w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014-2020. Projekt jest objęty Mandatem Terytorialnym dla Pilskiego Obszaru Strategicznej Interwencji.

Adres obiektu, którego dotyczy zamówienie:

Miasto Piła, ul. Zygmunta Starego
działki nr 320, 346, 385, 355/2, 355/5, 357, 354/2, 345 (wg załącznika graficznego)

Nazwa i adres zamawiającego:

GMINA PIŁA, Pl. Stanisława Staszica 10, 64-920 Piła
NIP 764-26-14-167
REGON 570791164

kody CPV, nazwy robót i usług:

71320000-7 - Usługi inżynierskie w zakresie projektowania
45000000-7- Roboty budowlane
45230000-8 - Roboty budowlane w zakresie budowy rurociągów, linii komunikacyjnych i elektroenergetycznych, autostrad, dróg, lotnisk i kolei; wyrównywanie terenu
45233000-9 - Roboty w zakresie konstruowania, fundamentowania oraz wykonywania nawierzchni autostrad, dróg
45233222-1 - Roboty budowlane w zakresie układania chodników i asfaltowania
45315100-9 - Instalacyjne roboty elektryczne
45316100-6 - Instalowanie urządzeń oświetlenia zewnętrznego

Osoby opracowujące program funkcjonalno-użytkowy:

mgr inż. arch. Janusz Kiciński

mgr inż. arch. JANUSZ KICIŃSKI
UPRAWNIENIA BUDOWLANE
DO PROJEKTOWANIA BEZ OGRANICZEN
W SPECJALNOŚCI ARCHITEKTONICZNEJ
Nr ew. GP-7342/1628/91

SPIS TREŚCI

SPIS ZAWARTOŚCI PROGRAMU FUNKCJONALNO-UŻYTKOWEGO

I CZĘŚĆ OPISOWA

1. Opis ogólny przedmiotu zamówienia.....	3
Przedmiot zamówienia.....	3
Słownik, definicje.....	3
Zakres.....	3
Opis lokalizacji zamierzenia inwestycyjnego.....	3
1.1. Charakterystyczne parametry określające wielkość obiektu lub zakres robót budowlanych	3
1.2. Aktualne uwarunkowania wykonania przedmiotu zamówienia.....	4
1.3. Ogólne właściwości funkcjonalno – użytkowe	6
1.4. Szczegółowe właściwości funkcjonalno – użytkowe	6
1.4.1. Roboty budowlane w zakresie każdej lokalizacji	6
Stanowiska dla autobusów.....	7
Wiaty przystankowe.....	8
Wiaty rowerowe	9
Samoobsługowa stacja naprawy rowerów.....	9
Centrum informacyjne	9
1.4.2. Inne prace niezbędne do wykonania przedmiotu zamówienia	10
1.4.3. Zestawienie zapotrzebowania na media	11
1.4.4. Szczegółowe wielkości poszczególnych obiektów budowlanych	11
1.4.5. Wskaźniki powierzchniowo-kubaturowe	11
1.4.6. Możliwe odstępstwa od przyjętych parametrów ilościowych wg programu	11
2. Opis wymagań Zamawiającego w stosunku do przedmiotu zamówienia	11
2.1. Wymagania Zamawiającego dotyczące dokumentacji technicznej	11
2.2. Wymagania Zamawiającego dotyczące robót budowlanych	12
2.3. Pozostałe uwarunkowania	13

II CZĘŚĆ INFORMACYJNA

1. Dokumenty potwierdzające zgodność zamierzenia budowlanego z wymaganiami wynikającymi z odrębnych przepisów	14
2. Oświadczenie Zamawiającego stwierdzające jego prawo do dysponowania nieruchomością na cele budowlane	15
3. Przepisy prawne i normy związane z projektowaniem i wykonaniem zamierzenia budowlanego...15	
4. Inne posiadane informacje i dokumenty	17

III SPIS ZAŁĄCZNIKÓW:

1. Załącznik nr 1 – Koncepcja zagospodarowania centrum przesiadkowego:
 - Zagospodarowanie
 - Rzut zadaszania
 - Elewacje 1 i 2
 - Wizualizacje
2. Załącznik nr 2 – Dokumentacja fotograficzna stanu istniejącego
3. Załącznik nr 3 – Załącznik graficzny - plansza działek
4. Załącznik nr 4 – Specyfikacja Techniczna Wykonania i Odbioru Robót

I CZĘŚĆ OPISOWA

1. Opis ogólny przedmiotu zamówienia.

Przedmiot zamówienia.

Budowa zintegrowanego centrum przesiadkowego przy ul. Zygmunta Starego w Pile w ramach projektu - Wspieranie gospodarki niskoemisyjnej poprzez poprawę mobilności miejskiej w Pile.

Słownik, definicje:

W programie funkcjonalno-użytkowym, następujące słowa i wyrażenia będą miały znaczenie ustalone poniżej:

- Zamawiający oznacza Gminę Piła, Plac Staszica 10, 64-920 Piła,
- Wykonawca oznacza osobę, w tym osobę prawną zatwierdzoną przez Zamawiającego jako Wykonawcę oraz jej następców prawnych,
- Przepisy prawa oznaczają wszelkie krajowe lub lokalne przepisy prawne, ustawy, statuty, uchwały, zarządzenia i inne prawa i regulaminy wydane przez władzę publiczną,
- Normy oznaczają normy przywołane w Załączniku Nr 1 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie oraz normy wyszczególnione w programie funkcjonalno-użytkowym, a także inne niezbędne do prawidłowego zaprojektowania i wykonania przedmiotu zamówienia.
- Zintegrowany węzeł przesiadkowy – miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróży infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną;

W ramach przedmiotu zamówienia należy:

- wykonać dokumentację techniczną w zakresie wynikającym z programu funkcjonalno-użytkowego wraz z uzyskaniem niezbędnych decyzji administracyjnych o ich zatwierdzeniu i o pozwoleniu wykonania określonych w programie funkcjonalno-użytkowym robót budowlanych,
- wykonać roboty budowlane w zakresie wynikającym z programu funkcjonalno-użytkowego,
- uzyskać decyzje administracyjne o dopuszczeniu obiektów do użytkowania bądź uzyskać zaświadczenia o przyjęciu przez organ nadzoru budowlanego zgłoszeń o zakończeniu robót budowlanych, jeżeli będą wymagane.

Opis lokalizacji zamierzenia inwestycyjnego.

Piła, ulica Zygmunta Starego w Pile, zlokalizowana będzie na działkach nr działki nr 320, 346, 385, 355/2, 355/5, 357, 354/2, 345

1.1. Charakterystyczne parametry określające wielkość obiektu lub zakres robót budowlanych.

W zakresie projektowania i wykonawstwa jest:

- wybudowanie zadaszonych miejsc postojowych o standardowych parametrach geometrycznych;

- przebudowa istniejącego wjazdu i wyjazdu dostosowując ich parametry do obsługi pełnowymiarowych autobusów;
- przebudowa placu ze stanowiskami autobusowymi z wykorzystaniem części istniejącego parkingu dla samochodów osobowych uwzględniając istniejącą różnicę terenu, całość ma zawierać 10 stanowisk przystankowych wraz z peronami przystankowymi, stanowiska przystankowe winny być zadaszone i osłonięte przed wiatrem i deszczem o standardowych parametrach technicznych;
- wybudowanie zatoki dla autobusów komunikacji miejskiej z wjazdem i wyjazdem bezpośrednio na ulicę.
- wybudowanie wiat rowerowych, centrum informacji rowerowej, centrum informacji miejskiej;

W centrum informacji rowerowej i centrum informacji miejskiej winny być takie elementy jak:

- tablice z układem ścieżek rowerowych
- tablice z układem tras autobusów miejskich z informacją miejską, planem miasta z możliwością zamieszczenia informacji o atrakcjach miejskich.

Wiaty rowerowe, centrum informacji rowerowej i centrum informacji miejskiej należy zlokalizować w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca odpoczynku na działkach nr 345, 346, 385

Plac ze stanowiskami autobusowymi, zadaszone miejsca postojowe, zatoka dla autobusów komunikacji miejskiej zlokalizowany jest na działkach nr 355/2, 357, 355/5, 354/2.

Wartości parametrów niezbędnych do wykonania przedmiotu zamówienia należy przyjąć zgodnie z obowiązującymi przepisami, normami i warunkami technicznymi.

Zamawiający dopuszcza zmianę tych parametrów geometrycznych, o ile warunki sytuacyjno-wysokościowe nie pozwolą na realizację o parametrach niżej opisanych:

- szerokość jezdni zatoki - min 3 m;
- długość peronu – min 20 m;
- szerokość peronu – min. 2 m;
- skosy najazdowe i wyjazdowe odpowiednio 1:8 i 1:4
- łączna długość zatoki w linii prostej - 56mb

Przedstawione powierzchnie, długości oraz inne ilości sztuk i kompletów mają charakter orientacyjny i mogą się różnić od rzeczywistych.

1.2. Aktualne uwarunkowania wykonania przedmiotu zamówienia

Przedmiot zamówienia obejmuje zaprojektowanie (wykonanie prac projektowych) i wykonanie (wykonanie robót budowlanych) zamierzenia inwestycyjnego mającego na celu budowę Zintegrowanego centrum przesiadkowego przy ul. Zygmunta Starego w Pile

Planowana budowa Centrum przesiadkowego przy galerii handlowej VIVO na ulicy Zygmunta Starego w Pile, zlokalizowana będzie na działkach nr 320, 346, 385, 355/2, 355/5, 357, 354/2, 345 obręb 18, na których obowiązują uchwała nr XVII/207/04 Rady Miasta Piły z dnia 27 stycznia 2004r w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego rejonu placu Stanisława Staszica, uchwała Nr XXIV/287/08 Rady Miasta Piły z dnia 24 czerwca 2008 roku

w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Piły w rejonie ulicy Zakopiańskiej oraz uchwała nr XVIII/316/16 Rady Miasta Piły z dnia 29.03.2016r w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Piły w rejonie ulic Zygmunta Starego i Towarowej, uchwała nr XIX/248/12 Rady Miasta Piły z dnia 27 marca 2012r w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Piły w rejonie ulic 14 Lutego i Kwiatowej.

To przedsięwzięcie posiada przeprowadzone postępowanie środowiskowe :

Gmina Piła posiada decyzję o umorzeniu postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia pn. „Wspieranie gospodarki niskoemisyjnej poprzez poprawę mobilności miejskiej w Pile” polegającego na przebudowie 15 szt. zatok autobusowych oraz budowie centrum przesiadkowego – decyzja Prezydenta Miasta

Piły zn. GKM-I.6220.43.2016 z dnia 24.10.2016 r.

Planowane centrum znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie pilskiego dworca PKP. Dworzec Piła Główna ma charakter wyspowy, wejście na niego oraz wyjście odbywa się poprzez tunel pod torami. Po wyjściu na teren miasta znajdujemy się na dużym placu na którym zostanie zorganizowana pierwsza część informacyjna centrum przesiadkowego. Plac znajduje się przy skrzyżowaniu ulic Zygmunta Starego oraz 14 Lutego. Ulica Zygmunta Starego znajduje się w przebiegu miejskiej obwodnicy śródmiejskiej stanowiącej wewnętrzny ring komunikacyjny miasta Piły, wyprowadzający ruch do dróg krajowych i innych wyższego rzędu. Miejsce jest monitorowane. Na skrzyżowaniu ul. Zygmunta Starego oraz 14 Lutego znajduje się sygnalizacja świetlna. W przebiegu ul. Zygmunta Starego w pobliżu 2 kolejne skrzyżowania z ruchem okrężnym - Rondo Unii Europejskiej oraz Rondo Piłsudskiego.

Wzdłuż ul. Zygmunta Starego przebiega obwodowa ścieżka rowerowa, będąca jednocześnie przebiegiem międzynarodowej ścieżki rowerowej R1.

Przedłużeniem istniejącej ścieżki rowerowej jest wybudowana w ramach projektu ścieżka wzdłuż ul. Zygmunta Starego i Okrzei i dalej wzdłuż ul. Okrzei do ul. Podgórznej odcinek planowany do budowy także w ramach projektu..

W miejscu placu – centrum planuje się wykonać tablice informacyjną z przebiegiem ścieżek rowerowych. Znajdzie się tam infoboks, w którym będzie możliwe zapoznanie się z rozkładem jazdy autobusów miejskich. Na wejściu do tunelu znajduje się tablica informująca pasażerów o rozkładzie jazdy pociągów.

Na placu znajdą się elementy małej architektury, wiaty rowerowe ze stojakami rowerowymi, ławki, kosze na śmieci, zieleń. Tym samym powstanie parking park&ride.

Osoby z miasta dojadą w to miejsce , będą mogły pozostawić rower w strzeżonej (monitoring) wiacie rowerowej.

Kolejnym elementem centrum przesiadkowego jest właściwy węzeł przy istniejącej galerii handlowej. Obecnie funkcjonuje w tym miejscu parking. Po przebudowie zyska on charakter parkingu park&ride. Osoby dojeżdżające do pracy będą mogły pozostawić rowery i dalej korzystać z transportu kolejowego, autobusowego.

Powstanie miejsce przesiadkowe dla różnego rodzaju przewoźników.

Przebudowie podlegać będzie cały układ komunikacyjny w tym miejscu. Wykonane zostaną poprawne wjazdy i wyjazdy z terenu z odpowiednimi promieniami skrętu, właściwymi dla

autobusów różnych rozmiarów. Umożliwiona zostanie obsługa pasażerów komunikacji miejskiej. W tym miejscu w jednym kierunku przejeżdża 10 autobusów komunikacji miejskiej. Zostanie umożliwiony wjazd i obsługa innych przewoźników autobusowych, obsługujących ruch na wielu kierunkach, przede wszystkim łączących miejscowości Pilskiego OSI.

Przewoźnicy na krótkich odległościach: :

PKS Wałcz Spółka z o.o., Beta Bus, Raf Bus, Wałeckie Towarzystwo Przewozowe, PKS Piła.

Zapewniony zostanie wjazd i możliwość skorzystania dla przewoźników na długich dystansach obsługujących trasy rejsowe.

Planuje się wykonanie maksimum 10 przystanków obsługujących komunikację publiczną zbiorową.

Przystanki wyposażone zostaną w multimedialne tablice elektroniczne połączone z systemem dynamicznej informacji pasażerskiej.

Miejsca dla pasażerów i dla autobusów będą zadaszone i osłonięte, wyposażone w ławki, kosze na śmieci.

Centrum przesiadkowe zostanie zaprojektowane z wykorzystaniem nowoczesnych technologii z uwzględnieniem innowacyjnych rozwiązań technicznych. W centrum przesiadkowym uruchomiona zostanie sprzedaż biletów miejskiego przewoźnika MZK biletomat i/lub sprzedaż biletów w punkcie w galerii Vivo.

Centrum przesiadkowe będzie przystosowane do użytkowania przez osoby niepełnosprawne w tym poruszające się na wózkach oraz osoby niewidome, niedowidzące, głuche i niedosłyszące. Będą zastosowane jednolite poziomy nawierzchni.

Zostaną dostawione duże tablice multimedialne będące zintegrowaną częścią Systemu Informacji Pasażerskiej działającej na terenie miasta.

Inwestycja umożliwi mieszkańcom oraz turystom korzystanie i połączenie podróży różnymi środkami komunikacyjnymi: rowerem, samochodem, koleją, autobusem.

W wyniku przebudowy pozostaną miejsca parkingowe na istniejącym parkingu w ilości ok. 24 sztuk. Osoby dojeżdżające do pracy będą mogły z niego skorzystać i swoje pojazdy tu pozostawić i dalej korzystać z transportu kolejowego lub autobusowego.

1.3. Ogólne właściwości funkcjonalno-użytkowe.

Zgodnie z zapisami Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U 124 z 29.01.2016 r.) art. 4 ust. 1 pkt. 27 definicja zintegrowanego węzła przesiadkowego brzmi: zintegrowany węzeł przesiadkowy – miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróży infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną;

Osoby z miasta dojadą w to miejsce, będą mogły z niego skorzystać i swoje pojazdy tu pozostawić a dalej korzystać z transportu kolejowego lub autobusowego.

1.4. Szczegółowe właściwości funkcjonalno - użytkowe

1.4.1. Roboty budowlane w zakresie każdej lokalizacji.

Stanowiska dla autobusów.

Zatoki autobusowe - wymiary zgodnie z warunkami technicznymi rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

Konstrukcja wg schematu:

- krawężniki

- krawężniki zwykłe

Krawężniki o wymiarach i parametrach technicznych, takich jak istniejące. Krawężniki należy posadzić na ławie betonowej C 12/15 z opornikiem.

- krawężniki przystankowe

Jako krawężniki przystankowe zastosować krawężniki systemowe wyniesione 18 cm nad krawędź jezdni oraz krawężniki systemowe przejściowe. Zaprojektować zamykanie spoin przy użyciu elastycznego uszczelnacza do spoin np. silikon mrozoodporny. Rampy zmiany wysokości z 12 cm na 18 cm, mają mieć długość 1,0 m. Wszystkie krawężniki muszą być zbudowane w jednej linii i wysokości na fundamencie C 12/15, co najmniej 20 cm z opornikiem.

- krawężniki kamienne

krawężniki kamienne zastosować między jezdnią zatoki autobusowej a jezdnią ulicy, krawężniki wbudować zatopione, posadzone na ławie fundamentowej betonowej

-nawierzchnia stanowisk dla autobusów

- konstrukcja nawierzchni zatoki autobusowej z kostki kamiennej 18 x 18 cm na podsypce cementowo-piaskowej na podbudowie betonowej (C16/20 gr. 24 cm) na warstwie odsączającej z pospółki.
- konstrukcja nawierzchni stanowisk dla autobusów z kostki kamiennej 18 x 18 cm na podsypce cementowo-piaskowej na podbudowie betonowej (C16/20 gr. 24 cm) na warstwie odsączającej z pospółki.

- nawierzchnia peronu

- nawierzchnia chodnika - z kostki betonowej szarej 10x20x6 cm - Podsypka cementowo-piaskowa (1:4) gr. 3 cm; - Warstwa odcinająca z piasku grubego 10cm. Chodnik ograniczony obrzeżem.
- nawierzchnia peronów przystankowych z kostki betonowej bez fazowej w kolorze grafitowym. Kostka betonowa grafitowa 6x10x20 cm - Podsypka cementowo-piaskowa gr. 3 cm; - Warstwa odcinająca z piasku grubego 10cm. W obrębie peronu dla osób słabowidzących zastosować białe płytki prowadzące 30x30x4 cm (ryflowane) symetryczne układane na całej długości peronu oraz poszerzenie pasa bezpieczeństwa na czole peronu. W celu zaś zasygnalizowania zmiany wydzielenia strefy decyzji (zmiana kierunku, zbliżanie się dla przejścia dla pieszych) - płytki ostrzegawcze "guzikowe" przy przejściach na perony należy obniżyć krawężniki do "zera" w celu umożliwienia przejścia i przejazdu Główne przejście na perony wykonać z kostki betonowej w kolorze czerwonym

- nawierzchnia dróg wewnętrznych, wjazdów

nawierzchnia asfaltowa - należy zdjąć nawierzchnię istniejącą i wykonać nawierzchnię nową zgodnie z wytycznymi

- oznakowanie

wykonanie oznakowania poziomego (znak P-17) i pionowego (znak D-15) zgodnie z rozporządzeniem Ministra infrastruktury i Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych z dnia 31.07.2002r.

- zadaszenie na peronach

konstrukcja stalowa zabezpieczona antykorozyjnie i malowana na kolor . Elementy dachu - kratownice stalowe lub profile stalowe walcowane zabezpieczone antykorozyjnie i malowane na kolor . Całość wykończona panelami aluminiowymi.

Na peronach należy umieścić wiaty przystankowe opis poniżej.

Na peronach należy umieścić dodatkowo donice z zielenią ozdobną

Wiaty przystankowe 10 szt.

- wymiary: 600 cm x 150 cm x 245 cm (szerokość/głębokość/ wysokość zadaszenia) wysokość pylonu około 375 cm
- materiał konstrukcji: stal czarna ocynkowana i malowana proszkowo na wybrany kolor z palety RAL, elementy wykończeniowe wykonane ze stali nierdzewnej.
- zadaszenie: wewnątrz wiaty zadaszenie wykonane poliwęglanu litego-mlecznego. Zewnętrzne poszycie dachu wykonane z blachy stalowej ocynkowanej i malowanej proszkowo
- wypełnienie ściany tylnej: szkło bezpieczne
- wyposażenie: 2 siedziska i 2 podpórki, siedziska wykonane z drewna egzotycznego. Sufit podświetlany w technologii LED, podświetlany wykaz numerów linii autobusowych, trzystrefowy system ogrzewania: strefa gruntowa (zabezpieczenie przeciwoślodzeniowe), strefa środkowa (podgrzewane siedziska),strefa górna (promiennik podczerwieni).
- panele fotowoltaiczne do zasilania oświetlenia i systemu ogrzewania.
- podświetlany kaseton reklamowy (citylight) otwierany pionowo na sprężynach gazowych.
- wyposażenie dodatkowe: dotykowy ekran LCD z komputerem sterującym, dostępem do internetu i możliwością zainstalowania dowolnych aplikacji do użytku przez pasażerów. Moduł DIP (dynamiczna informacja pasażerska) instalowana dla każdej wiaty.
- montaż: wiaty montowane na fundamentach betonowych.
- znak przystankowy: wykonanie oznakowania poziomego (znak P-17) i pionowego (znak D-15).
- elementy uzupełniające

Należy przewidzieć następujące elementy uzupełniające:

- tablica z układem ścieżek rowerowych
- tablica z układem tras autobusów miejskich, informacją miejską, planem miasta, z możliwością zamieszczenia informacji o atrakcjach miejskich
- multimedialne tablice na peronach z opcją dla osób niepełnosprawnych
- biletomaty do sprzedaży biletów miejskich
- kosze na śmieci- materiał stal nierdzewna i drewno egzotyczne z możliwością segregacji odpadów
- ławki wypoczynkowe - materiał stal nierdzewna i drewno egzotyczne

Wiaty rowerowe 2 szt.

- konstrukcja: segmentowe wiaty ze ścianami bocznymi pełnym szklanymi, o konstrukcji z zamkniętych profili stalowych o przekroju kwadratu i prostokąta. Konstrukcja stalowa zabezpieczona przed korozją poprzez cynkowanie, a następnie lakierowanie. Konstrukcja wiaty w kolorze szarym RAL-9006.
- posadowienie: pod słupkami konstrukcji należy zaprojektować fundamenty punktowe wylewane na miejscu lub prefabrykowane stopy betonowe. Elementy kotwiące powinny zostać zagłębione w ziemi na głębokość przemarzania.
- pokrycie dachu: dach wiaty : płaszczyzna nachylona pod kątem , wystający poza obrys podstawy ścian wiaty należy wykonać z przezroczystego poliwęglanu litego. Elementy konstrukcji dachu z profili stalowych zamkniętych wraz z rynną.
- ściany: szyby hartowane o grubości co najmniej 8 mm mocowane do konstrukcji za pomocą kątowników.
- konieczność doprowadzenia zasilania, oświetlenie typu LED

Samoobsługowa stacja naprawy rowerów.

W bezpośrednim sąsiedztwie wiat rowerowych należy zlokalizować samoobsługową stację naprawy rowerów przystosowaną do użycia w przestrzeni publicznej. Obudowa wykonana z ocynkowanej/kwasoodpornej blachy malowanej proszkowo lub plastycznie. Urządzenie montowane do podłoża za pomocą kotw. Zamykane za pomocą drzwiczek z systemem otwierania za pomocą monet. Konstrukcja stacji ma pozwalać na umieszczenie roweru na wspornikach, dokonywania napraw czy przeglądu roweru z możliwością ruchów korbą. Elementy z blachy połączone śrubami antykradzieżowymi. Wymiary około: 156x51x40 cm

Wewnątrz:

- stalowe linki w owijce PCV + krętliki do umocowania narzędzi;
- instrukcje obsługi i napraw;
- do 1,5 m² powierzchni reklamowej;
- nakrętki antykradzieżowe z kluczem patentowym;
- wkrętak krzyżowy;
- wkrętak płaski;
- wkrętak TORX T25;
- klucz nastawny;
- klucze nasadowe do deskorolki;
- zestaw kluczy płaskich od 8 do 19 mm;
- zestaw imbusów w rękojeści;
- łyżki do opon;
- ręczna pompka tłokowa ze stali kwasoodpornej, zakres ciśnienia od 0>10 BAR z adapterem na wszystkie zawory + stalowy wąż;
- ogólnie możliwość zamontowania do 18 szt. narzędzi

Centrum informacyjne

- Konstrukcja: segmentowy boks ze ścianami bocznymi pełnym szklanymi, o konstrukcji z zamkniętych profili stalowych o przekroju kwadratu i prostokąta. Konstrukcja stalowa zabezpieczona przed korozją poprzez cynkowanie, a następnie lakierowanie. Konstrukcja wiaty w kolorze szarym RAL-9006.

- Posadowienie: pod słupkami konstrukcji należy zaprojektować fundamenty punktowe wylewane na miejscu lub prefabrykowane stopy betonowe. Elementy kotwiące powinny zostać zagłębione w ziemi na głębokość przemarzania.
- Pokrycie dachu: dach wiaty : płaszczyzna nachylona pod kątem , wystający poza obrys podstawy ścian wiaty należy wykonać z przezroczystego poliwęglanu litego. Elementy konstrukcji dachu z profili stalowych zamkniętych wraz z rynną.
- Ściany: szyby hartowane o grubości co najmniej 8 mm mocowane do konstrukcji za pomocą kątowników.
- konieczność doprowadzenia zasilania, oświetlenie typu LED

Wyposażenie

- Tablica z układem ścieżek rowerowych
- Tablica z układem tras autobusów miejskich, informacją miejską, planem miasta, z możliwością zamieszczenia informacji o atrakcjach miejskich
- Multimedialne tablice na peronach z opcją dla osób niepełnosprawnych
- Biletomat do sprzedaży biletów miejskich
- Kosze na śmieci z możliwością segregacji odpadów
- Systemowe krawężniki z ryflowaniem dla niepełnosprawnych
- Wskaźnikowe płytki chodnikowe na każdym peronie sygnałowe dla osób niewidomych i niedowidzących.

1.4.2. Inne prace niezbędne do wykonania przedmiotu zamówienia.

- Odwodnienie
Przewiduje się odwodnienie powierzchniowe do istniejącej kanalizacji deszczowej poprzez wpusty uliczne.
- Oświetlenie
Przewiduje się wykonanie oświetlenia dla całości zadania poprzez zastosowanie lampy ze źródłem światła typu LED . Należy zastosować lampy adekwatne do zastosowanego oświetlenia na sąsiednich ulicach.
- Ponadto wykonanie innych prac niezbędnych do wykonania przedmiotu zamówienia i oddania obiektu do użytkowania, w tym m.in. przygotowanie terenu pod budowę czy też wykonanie robót niezbędnych mających na celu doprowadzenie terenów przyległych do stanu przed rozpoczęciem inwestycji, czy też zaprojektowanie, uzgodnienie i wykonanie organizacji ruchu zarówno zastępczego na okres robót budowlanych jaki i docelowego.
- Do wykonania przedsięwzięcia konieczne jest także usunięcie wszystkich kolizji występujących podczas robót ziemnych to jest między innymi regulacje wszystkich studzienek kanalizacyjnych i teletechnicznych będących w obrębie miejsc realizacji przedsięwzięcia, przesunięcie i uzupełnienie wpustów ściekowych kanalizacji deszczowej dla całości zadania

1.4.3. Zestawienie zapotrzebowania na media.

L.p.	Media	Zapotrzebowanie	Miejsce doprowadzenia
1	ENERGIA ELEKTRYCZNA	W zakresie niezbędnym	Do projektowanych peronów i przystanków
2	ŚCIEKI SANITARNE	Nie dotyczy	Nie dotyczy
3	ŚCIEKI DESZCZOWE	W zakresie niezbędnym	Do istniejącej kanalizacji deszczowej

1.4.4. Szczegółowe wielkości poszczególnych obiektów budowlanych.

Szczegółowe wielkości poszczególnych obiektów wg załącznika nr 1.

1.4.5. Wskaźniki powierzchniowo-kubaturowe.

Nie dotyczy.

1.4.6. Możliwe odstępstwa od przyjętych parametrów ilościowych wg programu.

Zamawiający dopuszcza odstępstwa od przepisów techniczno – budowlanych zgodnie z art. 9 Prawa budowlanego, w tym między innymi:

- Dopuszczalne odstępstwa od długości krawężników - 10% ; +20%
- Dopuszczalne odstępstwa od długości chodników - 10% ; +20%

2. Opis wymagań Zamawiającego w stosunku do przedmiotu zamówienia.

2.1. Wymagania Zamawiającego dotyczące dokumentacji technicznej:

Wykonawca w ramach umowy powinien wykonać wszelkie prace projektowe i opracowania niezbędne do uzyskania wszystkich koniecznych zezwoleń, pozwoleń opinii i uzgodnień mających na celu wykonanie przedmiotu zamówienia. W skład tych zezwoleń, których uzyskanie jest konieczne wchodzi np. decyzja o pozwoleniu na budowę/ zgłoszenie robót lub obiektów budowlanych nie wymagających pozwolenia na budowę, zgłoszenie zakończenia wykonywania robót budowlanych (jeśli będzie wymagane), decyzje na przebudowę zatok autobusowych od właściwego zarządcy drogi, a jeżeli będą konieczne także decyzje wodno-prawne, czy decyzje o wycince / przesadzeniu drzew i krzewów

Wszystkie opracowania mają także na celu ocenę przez Zamawiającego prawidłowości przyjętych rozwiązań projektowych i prawidłowego wykonania przedmiotu zamówienia przez Wykonawcę.

Na dokumentację techniczną i inne opracowania składają się:

- koncepcje programowo-przestrzenne spełniające warunki programu funkcjonalno-użytkowego,
- projekt budowlany z opracowaniami poprzedzającymi i towarzyszącymi,
- projekty wykonawcze.

Wykonawca po wykonaniu poszczególnych etapów tj. po wykonaniu odpowiednio koncepcji, projektu budowlanego i projektu wykonawczego bezwzględnie uzyska na piśmie akceptację Zamawiającego. I tak:

- do wykonania projektu budowlanego wykonawca przystąpi po uzyskaniu akceptacji koncepcji,
- Wykonawca skieruje projekt budowlany do zatwierdzenia decyzją o pozwoleniu na budowę przez właściwy organ administracji architektoniczno-budowlanej po uzyskaniu akceptacji projektu budowlanego oraz wszystkich niezbędnych uzgodnień, opinii i zgód
- Wykonawca skieruje projekty wykonawcze do realizacji po uzyskaniu akceptacji projektów wykonawczych.

Do akceptacji Wykonawca przekaze Zamawiającemu po 2 egz. poszczególnych opracowań a po uzyskaniu akceptacji Wykonawca przedlozy Zamawiającemu poszczególne opracowania w podanych poniżej ilościach:

- koncepcję programowo-przestrzenną - 2 egz.
- projekt budowlany - 6 egz.
- projekty wykonawcze - 6 egz.
- inne opracowania - 2 egz.

Zamawiający będzie wydawał akceptację poszczególnych opracowań w terminie 15 dni roboczych od dnia ich przekazania do siedziby Zamawiającego.

Przekazane Zamawiającemu dokumentacje będą służyły do oceny wykonywanych robót i będą w dyspozycji Zamawiającego.

Przed złożeniem wniosków o pozwolenie na budowę Zamawiający przekaze bez zbędnej zwłoki oświadczenia o dysponowaniu nieruchomościami na cele budowlane.

W dniu przekazania terenu budowy Zamawiający przekaze Wykonawcy 1 oryginał każdej decyzji o pozwoleniu na budowę oraz 1 oryginał zatwierdzonego projektu budowlanego.

2.2. Wymagania Zamawiającego dotyczące robót budowlanych:

Przygotowanie terenu budowy

W ramach zadania należy rozebrać istniejącą nawierzchnię z kostki oraz rozebrać podbudowy a także istniejące krawężniki. Należy rozebrać nawierzchnię asfaltową wraz z podbudową i krawężnikami na istniejącym parkingu w zakresie niezbędnym do realizacji zadania zgodnie z technologią prowadzenia robót nawierzchniowych.

Całość gruzu i elementów z rozbiórki należy wywieźć na wysypisko odpadów. Koszty wywozu oraz składowania odpadów obciążają wykonawcę. Zdemontować i przestawić wiatę przystankową oraz kolidujące elementy innej infrastruktury np. kosze na śmieci, lampy, znaki przystankowe i przestawić w miejsca uzgodnione z inwestorem. Obiekty przeznaczone do rozbiórki należy rozebrać w całości łącznie z elementami podziemnymi, np. fundamentami. Rozebraną kostkę należy przewidzieć do ponownego wykorzystania. Stal z rozbiórki pozostaje do dyspozycji Wykonawcy. Należy wykonać utylizację materiałów niebezpiecznych lub składować je na składowisku materiałów niebezpiecznych.

Istniejące zadrzewienie.

Należy na podstawie dokumentacji przygotować dokumentację dendrologiczną i uzyskać stosowne decyzje administracyjne pozwalające na wycięcie drzew i krzewów. Wycięte drzewa i krzewy pozostają w gestii Wykonawcy i należy je wywieźć na składowisko odpadów.

Wykonawca jest zobowiązany do uiszczania wszelkich opłat wynikających z decyzji administracyjnych zezwalających na wycięcie drzew i krzewów.

Zagospodarowanie placu budowy

Wykonawca jest zobowiązany do utrzymania ruchu publicznego oraz utrzymania istniejących obiektów (jezdnie, ścieżki rowerowe, ciągi piesze, znaki drogowe, bariery ochronne, urządzenia odwodnienia itp.) na terenie budowy, w okresie trwania realizacji kontraktu, aż do zakończenia i odbioru ostatecznego robót. Przed przystąpieniem do robót Wykonawca przedstawi Zamawiającemu do zatwierdzenia, uzgodniony z odpowiednim zarządem drogi i organem zarządzającym ruchem, projekt organizacji ruchu i zabezpieczenia robót w okresie trwania budowy. W zależności od potrzeb i postępu robót projekt organizacji ruchu powinien być na bieżąco aktualizowany przez Wykonawcę. Każda zmiana, w stosunku do zatwierdzonego projektu organizacji ruchu, wymaga każdorazowo ponownego zatwierdzenia projektu. W czasie wykonywania robót Wykonawca dostarczy, zainstaluje i będzie obsługiwał wszystkie tymczasowe urządzenia zabezpieczające takie jak: zapory, światła ostrzegawcze, sygnały, kładki i mostki tymczasowe itp., zapewniając w ten sposób bezpieczeństwo pojazdów i pieszych. Wykonawca zapewni stałe warunki widoczności w dzień i w nocy tych zapór i znaków, dla których jest to nieodzowne ze względów bezpieczeństwa. Wszystkie znaki, zapory i inne urządzenia zabezpieczające będą akceptowane przez Zamawiającego. Fakt przystąpienia do robót Wykonawca obwieści publicznie przed ich rozpoczęciem w sposób uzgodniony z Zamawiającym oraz przez umieszczenie, w miejscach i ilościach określonych przez Zamawiającego, tablic informacyjnych, których treść będzie zatwierdzona przez Zamawiającego. Tablice informacyjne będą utrzymywane przez Wykonawcę w dobrym stanie przez cały okres realizacji robót.

Koszt zabezpieczenia terenu budowy leży po stronie Wykonawcy.

Zaplecze placu budowy

Wykonawca będzie posiadać zaplecze biurowo-socjalne placów budów i zapewni pracownikom warunki sanitarne i BHP.

2.3. Pozostałe uwarunkowania

Uwarunkowania formalne wykonania przedmiotu zamówienia.

Uwarunkowania formalne wykonania przedmiotu zamówienia wynikają:

- z wypisów z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego,
- map sytuacyjno-wysokościowych do celów opiniodawczych,
- istniejącego uzbrojenia terenu,
- istniejącego układu dróg.

Uwarunkowania pozostałe.

- Zamawiający w ramach zamówienia przekaże do celów projektowych mapy w wersji papierowej i elektronicznej.
- Wykonawca w ramach zamówienia wykona przed pracami projektowymi badania geologiczne, które przedstawi Zamawiającemu do akceptacji.
- Wykonawca wniesie stosowne opłaty za uzgodnienia dokumentacji.

- Wykonawca musi w razie potrzeby uzyskać decyzje administracyjne w zakresie wycięcia / przesadzenia drzew lub krzewów, kolidujących z przedmiotem zamówienia wraz z przygotowaniem niezbędnej dokumentacji.
- Wykonawca musi w ramach zamówienia uzyskać wszelkie inne materiały oraz decyzje administracyjne niezbędne do uzyskania decyzji o pozwoleniu na budowę/ złożenia zgłoszenia robót budowlanych lub obiektów nie wymagających pozwolenia na budowę.
- Wykonawca musi usunąć wszelkie kolizje a dokumentacje ich usunięcia uzgodnić z gestorami odpowiednich mediów wraz z przygotowaniem niezbędnych dokumentacji. Wykonawca zapłaci za usunięcie tych kolizji. Wykonawca w trakcie prowadzenia robót budowlanych powiadomi i zgłosi usunięcie kolizji do odbioru odpowiednim gestorom mediów.
- Wykonawca poniesie wszelkie koszty związane z organizacją placu budowy, w tym koszty mediów konieczne na etapie budowy. Wszelkie umowy przyłączeniowe na okres wykonywania robót budowlanych zawierać będzie Wykonawca.
- Wykonawca uzyska decyzję o zajęciu pasa drogowego wraz z przygotowaniem niezbędnych dokumentacji – jeśli taka potrzeba zaistnieje. Wszelkie koszty związane z zajęciem pasa drogowego ponosi Wykonawca.
- Wykonawca musi przygotować projekt ruchu zastępczego na czas prowadzenia robót, uzgodnić go oraz stosować. Wszelkie koszty związane z organizacją ruchu zastępczego ponosi Wykonawca.
- Wykonawca musi przygotować projekt ruchu docelowego, uzgodnić go oraz wykonać. Wszelkie koszty związane z organizacją ruchu docelowego ponosi Wykonawca.
- Wszelkie materiały pochodzące z rozbiórki Wykonawca w ramach zamówienia wywiezie do utylizacji na wysypisko odpadów lub wbuduje, jeżeli projekt to przewiduje.
- Wszelkie grunty pochodzące z robót ziemnych Wykonawca w ramach zamówienia wywiezie do utylizacji na wysypisko odpadów lub wbuduje, jeżeli projekt to przewiduje.
- Opłaty za przyłączenie do sieci wynikające z technicznych warunków przyłączenia lub z umów przyłączeniowych zostaną wniesione przez Zamawiającego.
- Opłaty za umieszczenie urządzeń nie związanych z drogą w pasie drogowym zostaną wniesione przez Zamawiającego.
- Wszelkie opłaty środowiskowe, składowiskowe, za utylizację materiałów pochodzących z rozbiórek ponosić będzie Wykonawca.

II CZĘŚĆ INFORMACYJNA

1. Dokumenty potwierdzające zgodność zamierzenia budowlanego z wymaganiami wynikającymi z odrębnych przepisów

Planowana budowa Centrum przesiadkowego przy galerii handlowej VIVO na ulicy Zygmunta Starego w Pile, zlokalizowana będzie na działkach nr 320, 346, 385, 355/2, 355/5, 357, 354/2, 345 obręb 18, na których obowiązują uchwała nr XVII/207/04 Rady Miasta Piły z dnia 27 stycznia 2004r w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego rejonu placu Stanisława Staszica, uchwała Nr XXIV/287/08 Rady Miasta Piły z dnia 24 czerwca 2008 roku w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Piły w rejonie ulicy

Zakopiańskiej oraz uchwała nr XVIII/316/16 Rady Miasta Piły z dnia 29.03.2016r w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Piły w rejonie ulic Zygmunta Starego i Towarowej, uchwała nr XIX/248/12 Rady Miasta Piły z dnia 27 marca 2012r w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Piły w rejonie ulic 14 Lutego i Kwiatowej.

2. Oświadczenie Zamawiającego stwierdzające jego prawo do dysponowania nieruchomością na cele budowlane

Zamawiający oświadcza, że posiada prawo do dysponowania nieruchomością na cele budowlane w zakresie działki nr 385 obręb 0018 Piła oraz posiada dokument potwierdzający to prawo.

3. Przepisy prawne i normy związane z projektowaniem i wykonaniem zamierzenia budowlanego.

- Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 778 z późniejszymi zmianami),
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2016r. poz. 672 z późniejszymi zmianami),
- Ustawą z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 290 z późniejszymi zmianami),
- Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz.U. z 2012 r. poz. 462 z późniejszymi zmianami).
- Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 30 sierpnia 2004r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (t.j. Dz.U. z 2013 r. poz. 1129),
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz. U. z 2015 r. poz. 460 z późniejszymi zmianami),
- Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r – o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2015 r. poz. 1651 z późniejszymi zmianami),
- Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. – Prawo wodne (t.j. Dz. U. z 2015 r. poz. 469 z późniejszymi zmianami),
- Ustawa z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne (t.j. Dz. U. z 2015 r. poz. 520 z późniejszymi zmianami).
- Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2013 r. poz. 21 z późniejszymi zmianami)
- Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 353 z późniejszymi zmianami)
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 290 z późniejszymi zmianami).

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. z 2015 r. poz. 1422).
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 124).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 21 lutego 1995 r. w sprawie rodzaju i zakresu opracowań geodezyjno-kartograficznych oraz czynności geodezyjnych obowiązujących w budownictwie (Dz. U. z 1995 r., Nr 25, poz. 133).
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz. U. z 2012 r. poz. 463).
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz.U. z 2012 r. poz. 462 z późniejszymi zmianami).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 lipca 2015 r. w sprawie wzorów: wniosku o pozwolenie na budowę, oświadczenia o posiadanym prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane, decyzji o pozwoleniu na budowę, oraz zgłoszenia budowy i przebudowy budynku mieszkalnego jednorodzinnego (Dz. U. z 2015 r. poz. 1146 z późniejszymi zmianami).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz. U. z 2003 r., Nr 120, poz. 1126).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 sierpnia 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (t.j. Dz.U. z 2013 r. poz. 1129).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 czerwca 2002 r. w sprawie dziennika budowy, montażu i rozbiórki, tablicy informacyjnej oraz ogłoszenia zawierającego dane dotyczące bezpieczeństwa pracy i ochrony zdrowia (Dz. U. z 2002 r., Nr 108, poz. 953 z późniejszymi zmianami).
- Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych (t.j. Dz. U. z 2014 r. poz. 883 z późniejszymi zmianami)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 8 listopada 2004 r. w sprawie aprobat technicznych oraz jednostek organizacyjnych upoważnionych do ich wydawania (t.j. Dz. U. z 2014 r. poz. 1040 z późniejszymi zmianami).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie książki obiektu budowlanego (Dz. U. z 2003, Nr 120, poz. 1134)
- Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (t.j. Dz. U. z 2003 r., Nr 169, poz. 1650 z późniejszymi zmianami)

4. Inne posiadane informacje i dokumenty:

Dokumentacja środowiskowa.

Zamawiający posiada decyzję o umorzeniu postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia pn. „Wspieranie gospodarki niskoemisyjnej poprzez poprawę mobilności miejskiej w Pile” polegającego na przebudowie 15 szt. zatok autobusowych oraz budowie centrum przesiadkowego – decyzja Prezydenta Miasta Piły zn. GKM-VI.6220.43.2016 z dnia 24.10.2016 r.

Pozostałe dokumenty według punktu III – Spis Załączników