Załącznik nr 1 do umowy

**OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA**

1. **Przedmiot zamówienia.**

Przedmiotem zamówienia jest.: „**Opracowanie dokumentacji projektowej, wykonania i odbioru robót budowlanych, oraz pełnienia nadzoru autorskiego dla budowy wiaty o konstrukcji stalowej przykrytej zielonym dachem przy dworcu kolejowym w Jarosławiu, wyznaczenia miejsc postojowych dla autobusów i samochodów osobowych na istniejącym placu oraz zaprojektowaniem kanału i miejsca posadowienia ładowarki elektrycznej pantografowej i kablowej dla ładowania autobusów**

**i samochodów osobowych bez zakupu i montażu ładowarek oraz okablowania pod zasilanie na placu istniejącego parkingu w ramach zadania inwestycyjnego pn.: „Jarosławskie Wiszące Ogrody – budowa wiaty przesiadkowej z zielonym dachem”. W ramach dofinansowania Fundusze Norweskie na program Rozwój lokalny 2021. Zadanie należy wykonać w systemie zaprojektuj i wybuduj”.**

Oznaczenie przedmiotu zamówienia wg kodów CPV potrzebnych przy późniejszej realizacji zadania:

 - 45000000-7- Roboty budowlane.

 - 45453000-7- Roboty remontowe i renowacyjne.

 - 39300000-5- Różny sprzęt.

 - 44000000-0-Konstrukcje i materiały budowlane.

 - 45223800-4-Montaż i wznoszenie nowych konstrukcji.

 - 71320000-7-Usługi inżynieryjne w zakresie projektowania.

 - 45223500-1-Konstrukcje z betonu zbrojonego.

 - 45223300-9-Roboty budowlane w zakresie parkingów.

 - 45223200-8-Roboty konstrukcyjne.

 - 45223100-7-Montaż konstrukcji metalowych.

1. **Lokalizacja inwestycji i stan istniejący:**

Działki o nr. ewid. 1/50, 2501/1, 2501/2, będące przedmiotem Inwestycji położonej przy ul. Józefa Poniatowskiego, a Dworcem PKP w miejscowości Jarosław Gmina Miejska Jarosław, w Województwie podkarpackim. Przedmiotowa działka należy do Zamawiającego. Ogółem powierzchnia działki wynosi 3858,17 m2 w skład wchodzą działka o nr. ewid.2327/9 stanowiącą własnością Starostwa Powiatowego w Jarosławiu o pow. 490 m2.Gmina Miejska Jarosław posiada prawo dysponowania terenem. Istniejący teren otoczony jest z jednej strony zabudową Dworca Kolejowego natomiast
z drugiej strony w otoczeniu skarpy przebiega ul. Poniatowskiego wraz
z zlokalizowaną zabudową usługową. W chwili obecnej teren na skarpie jest zagospodarowany. Należy zagospodarować parking oraz nowe oświetlenie jak
i pełną teletechnikę. Przedmiotowy teren nie jest objęty Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego, nie jest wpisany w rejestr zabytków oraz nie jest objęty ochroną konserwatorską.

1. **W ramach Inwestycji zakres prac obejmuję:**
2. Wykonanie dokumentacji: projekt architektoniczno - budowlany, techniczny dla każdej branży, zagospodarowanie terenu, kosztorysy, przedmiary robót, specyfikację techniczną osobną dla każdej z branż.
Zakres projektu to: posadowienie wiaty przystankowej z zielonym dachem oraz zmianę istniejącego parkingu na Centrum Przesiadkowe na placu przy Dworcu Kolejowym z uzyskaniem pozwolenia na budowę. Dokumentację
jak i wykonanie powyższego zadania należy zrealizować na podstawie dołączonej do OPZ wizualizacji wraz z Programem Funkcjonalno Użytkowym.

 Koncepcja ukazuje posadowienie w całości na działce Zamawiającego wiaty stalowej na stopach żelbetowych przed budynkiem Dworca Kolejowego
z wypuszczeniem zadaszenia nad częścią chodnika przy dworcu. Częścią placu w miejscu w którym należy zaplanować maksymalną ilość miejsc przesiadkowych dla środków komunikacji miejskiej (dotyczy działki 1/50. Zaplanowanie odpowiedniej ilości miejsc manewrowo postojowych
dla pojazdów komunikacji poza miejskiej do przewozu ludzi, na zasadzie wymalowania linii w kolorze białym na istniejącym podłożu (asfalcie).
Od strony budynku Dworca Kolejowego należy zaprojektować i wykonać zadaszenie przejścia z poczekalni PKP do wejścia pod projektowaną wiatę
na szerokości 3-4m. Dodatkowo zaprojektowanie kilku miejsc postojowych
dla samochodów osobowych osób prowadzących działalność gospodarczą
w budynku Dworca PKP we wgłębieniu w skarpie. W części skarpy od drogi zjazdowej (teren PKP działka 1/52) usytuowanie pięciu miejsc ogólnodostępnych na czas potrzeby dowozu lub odbioru podróżnych w tym dwóch miejsc dla osób niepełnosprawnych, natomiast wzdłuż skarpy przy schodach terenowych usytuować miejsca postoju taksówek. Uwzględnienie możliwości usytuowania ładowarki pantografowej i kablowej. Na chwilę obecną należy zaprojektować i wybudować kanał pod zasilanie oraz fundament
pod pantograf. Trzeba przewidzieć dodatkowo wykonanie uzupełnienia chodnika przy dworcu PKP do linii ustawienia słupów wiaty w celu zapewnienia bezpieczeństwa podróżnych przy korzystaniu z Komunikacji Miejskiej. Ponadto należy przewidzieć uzupełnienie podłoża i powierzchni asfaltowej po wykonaniu stóp fundamentowych pod słupy wiaty, kanalizacji
i fundamentu pod pantograf oraz przy poprawie zjazdu z ulicy Poniatowskiego (zmniejszenie zieleńca).

Na placu pod wiatą należy zaprojektować i wykonać wyposażenie małej architektury, dwie tablice informacyjne dla pasażerów wyłącznie
z wyświetleniem rozkładu jazdy, zaprojektować i wykonać instalację fotowoltaiczną wyłącznie na potrzeby Centrum Przesiadkowego. Wykonać kanalizację kablową pod CCTV z zamontowaniem pięciu kamer (dwie pod wiatą i trzy na placu) z zamontowaniem rejestratora, szafy i kanalizacji teletechnicznej. Przy projektowaniu instalacji teletechnicznej należy przewidzieć wydzierżawienie kanału od firmy Orange wprowadzenie własnego przewodu światłowodu z przejściem przez ul. Poniatowskiego, Sikorskiego
i wpięcie do instalacji Miejskiej w budynku JOKiS na pl. Mickiewicza. Zaprojektować i wykonać oświetlenie placu (wymiana słupów i lamp jedynie
na inwestycji i działce docelowo 5 szt., należącej do Zamawiającego, oświetlenia pod wiatą, wykonać modernizację przyłącza elektrycznego
z jednofazowego na trójfazowe.

 W przypadku takiej konieczności przewidzieć modernizację instalacji przebiegających pod projektowaną wiatą, lub jej posadowienie
w taki sposób aby wyeliminować ewentualne kolizje.

Głównym założeniem dla budowy Centrum Przesiadkowego były opinie wyrażone przez mieszkańców w ramach analizy popytu i koncepcji oferty przewozowej, z których wyniknęła potrzeba reorganizacji rozkładu jazdy, unowocześnienia taboru oraz budowy Centrum. Odnosząc się do wymiaru środowiskowego przyczyną jest potrzeba kształtowania postaw proekologicznych, czyli w tym przypadku z korzystania z transportu zbiorowego zamiast samochodów prywatnych oraz promowanie zeroemisyjnych środków transportu (zakup autobusów elektrycznych). Aby takie działania odniosły sukces, to autobusy muszą być komfortowe, dostępne dla każdego mieszkańca, rozkład musi spełniać oczekiwania pasażerów oraz powinno powstać Centrum Przesiadkowe przy stacji PKP dla osób dojeżdżających do pracy np. do Rzeszowa albo przyjeżdżających do Jarosławia. Przyczyny odnoszą się również do wymiaru gospodarczego. Podchodząc
do planowania rozwoju lokalnego trzeba wykazać się w tym zakresie daleko idącym realizmem, który w przypadku położenia miasta w pobliżu prężnie rozwijającego się Rzeszowa oznacza zaakceptowanie faktu, że mało prawdopodobne będzie pozyskanie dużych inwestorów, którzy zapewnią wystarczającą ilość miejsc pracy dla wszystkich mieszkańców miasta. Biorąc to pod uwagę, miasto może stać się miejscem dobrym dla życia, nawet jeśli mieszkańcy pracują gdzie indziej. Zapewnienie dogodnego i komfortowego dojazdu do pracy jest jednym z kluczowych aspektów, a dodatkowym atutem jest położenie przy autostradzie A4. Wspomniany wyżej dogodny dojazd
ma również wpływ na zwiększenie ruchu turystycznego, co również oddziałuje na wzrost gospodarczy. Centrum przesiadkowe ma za zadanie zebrać cały ruch wszystkich przewoźników, tj. PKP, PKS, MZK oraz firmy prywatne, w jednym punkcie miasta, tak aby jak najbardziej ułatwić mieszkańcom i przyjezdnym komunikację po Jarosławiu.

1. Wykonanie dokumentacji projektowej, której dotyczyć będzie Inwestycja polegającej na przebudowie parkingu przy Dworcu Kolejowym na Centrum Przesiadkowe w Jarosławiu według wyłonionej koncepcji, tj.:

- budowa otwartej wiaty (wysokości min.4 m) z maksymalną ilością stanowisk dla autobusów komunikacji miejskiej, z zadaszeniem typu zielony dach. Zdecydowano o wyborze takiego rozwiązania z uwagi na następujące zalety zielonego dachu; bardzo dobrze tłumi wszelkie hałasy, ma długą trwałość chroni pokrycie dachowe przed wpływami zewnętrznymi, takimi jak wahania temperatury, słońce, deszcz, wiatr i przedłuża żywotność dachu dwukrotnie bądź nawet trzykrotnie. Należy zaplanować wykorzystanie mat wegetacyjnych które, są wstępnie obsadzone roślinnością, która stanowi zabezpieczenie przed chwastami i uzyskuje niższe koszty utrzymania. Zielony dach jest również odporny na zmiany klimatu, w przypadku dachów które, są wystawione na silne działanie wiatru. Zielony dach posiada trwałą i odporną na erozję warstwę zewnętrzną.

Ponadto projekt powinien przewidzieć inwencję w strukturę drogową niezbędną do funkcjonowania systemu, która umożliwi wygodny dojazd
i przejazd przez węzeł przesiadkowy, manewrowanie i postój. Należy przewidzieć przy budowie Centrum Przesiadkowego, że nieodzowna będzie poprawa układu drogowego, celem zapewnienia dojazdu do ul. Poniatowskiego, jak i na parking oraz do centralnej części węzła przesiadkowego. W miejscach gdzie będzie to wymagane, powinny powstać także chodniki. Należy przewidzieć budowę wiaty, jako przestrzeni służącej swobodnemu dostępowi dla podróżnych w ramach węzła przesiadkowego.

 W ramach zadania powinna powstać wiata z miejscami do siedzenia
na przystanku autobusowym, która będzie połączona z parkingiem i obiektem obsługi podróżnych, tworząc funkcjonalną i spójną całość zapewniającą komfortowe przemieszczanie się podróżnych. Należy uwzględnić wyposażenie centrum w elementy niezbędne do prawidłowej obsługi podróżnych, w tym również bezpieczeństwo jak np. oświetlenie, monitoring, teletechnika. Należy przewidzieć niezbędne rozbiórki i odtworzenie istniejącego uzbrojenia
i infrastruktury w zakresie niezbędnym do wykonania zadania. Zagospodarowanie terenu, w tym elementy zieleni i małej architektury. Przy wykonaniu dokumentacji należy zaprojektować rozwiązania uwzględniające dostępność dla osób starszych i z niepełnosprawnością w taki sposób, aby mogły korzystać z usług, obiektów czy przestrzeni w sposób samodzielny
na równi z innymi użytkownikami.

- przy projektowaniu należy uwzględnić budowę kanału pod zasilanie bez instalacji od stacji trafo do miejsca docelowego z wykonaniem fundamentu pod ładowarkę pantografową i kablową dla elektrobusów - należy przewidzieć budowę pantografu i ładowarki typu plug-in 120 kW (2 x 60 kW) na placu przed Dworcem PKP w miejscu najbardziej dostosowanym do potrzeb
i wymogów ładowania pod względem jakościowym, wytrzymałościowym
i uwzględniający rodzaje i typy pojazdów korzystających z wiaty przystankowej, zaniku faz w sieci ładowania lub przekroczenia parametrów ładowania. Na tym etapie należy jedynie zaprojektować i wykonać podejście pod ładowarkę pantografową i kablową.

Dokumentację techniczno-wykonawczą należy sporządzić zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 20 grudzień 2021r., w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz. U. z 2021 r. poz. 2454 ze zm.). W związku z tym, dokumentacja stanowiąca przedmiot zamówienia, winna zostać opracowana zgodnie z obowiązującymi normami technicznymi, zasadami wiedzy technicznej oraz przepisami prawa, w tym ustawą z dnia 11września 2019 r. prawo zamówień publicznych (Dz.U. z 2019 poz. 2019 z późn. zm.).

 Opracowanie dokumentacji technicznej wraz z uzyskaniem pozwolenia
i realizacją zadania należy wykonać w etapach: I etap polegający
na przedłożeniu Zamawiającemu wstępnego projektu wiaty z ładowarką oraz miejsc postojowych,: II etap po akceptacji przez Zamawiającego koncepcji, przystąpienie do wykonania w pełni przedmiotu **zamówienia.**

1. **Szczegółowy zakres zamówienia określa:**
* Niniejszy opis przedmiotu zamówienia .
* Program Funkcjonalno Użytkowy z wizualizacją
* Wzór umowy
1. **Planowany termin realizacji zamówienia.**

 Zamówienie należy zrealizować do dnia:

 - pierwszy etap przedłożenie wstępnego projektu bez pozwolenia
 do dnia: **30.09.2023 r.**

 -drugi etap opracowany w całości pełnego zakresu zamówienia: 6 miesięcy