

1 Identifikačné údaje o stavbe

Názov stavby:	Zelený most - ulica (Fiesta)
Miesto stavby:	Mesto Trenčín katastr. úz. Trenčín, Orechové, Zlatovce parc. č. 1561/1, 1627/2; 1627/809; 3227/24; 3227/25; 3227/30; 3316/196; 3316/260; 3484/2, 3510/1; 3510/2; 3514; 3515; 414/1, 556, 558/1, 559/1, 559/3, 590, 655/6; 656; 659/1, 732/3
Stavebník:	Mesto Trenčín Mierové nám. 2, 911 64 Trenčín
Stupeň:	Realizačný projekt
Charakter objektu:	Rekonštrukcia
Hl. inžinier projektu:	Ing. Tomáš Bahno Autorizovaný stavebný inžinier SKSI
Zodpovedný projektant:	Ing. Tomáš Bahno Autorizovaný stavebný inžinier SKSI



2 Spracovatelia projektovej dokumentácie

2.1 Architektonicko-stavebné riešenie

De Bondt, s.r.o.

Rybárska 7389

SK-911 01 Trenčín

tel.: 00421-32-748 00 11

fax: 00421-32-748 00 12, 13

Ing. Tomáš Bahno	hl. inžinier projektu	tel.: 00421-32-748 00 20 00421-905-648 635 e-mail: tomas.bahno@debondt.sk
Ing. arch. Michal Jánsky	architektonický návrh	tel.: 00421-32-748 00 24 e-mail: michal.jansky@debondt.sk
Ing. Miroslav Zachara	stavebné konštrukcie	tel.: 00421-32-748 00 21 00421-907-266 865 e-mail: miroslav.zachara@debondt.sk

2.2 Statika:

De Bondt, s.r.o.

Ing. Daniel Dohál	statika stav. konštr.	tel.: 00421-32-748 00 50 00421-910-101 191 e-mail: daniel.dohal@debondt.sk
-------------------	-----------------------	--

2.3 Vodovod, kanalizácia

TEVYS AQUA, s.r.o.

Jilemnického 17

SK-911 01 Trenčín

Ing. Štefan Bagin	zodp. projektant	tel.: 00421-32-654 33 02 00421-905-408 029 e-mail: bagin@tevysaqua.sk
-------------------	------------------	---

2.4 Vzduchotechnika

DS TECH s.r.o.

Pri záhradách 11

SK-915 01 Nové Mesto nad Váhom

tel.: 00421-32-771 72 95

Ing. Dušan Slováček	zodp. projektant	tel.: 00421-905-251 646 e-mail: dstech.sro@gmail.com
---------------------	------------------	---



2.5 Elektroinštalácia

Ing. Horňáková - ELEKTROPROJEKT

Električná 7

SK-911 01 Trenčín

Ing. Helena Horňáková

zodp. projektant

tel.:

00421-32-652 9123

00421-903-791 489

e-mail: elektrotechniksro@gmail.com

2.6 Slaboprúd

Ing. Jozef Milde

Šafárikova 2735/1

SK-911 08 Trenčín

zodp. projektant

tel.: 00421-907-772 419

e-mail: jozefmilde3@gmail.com

2.7 Verejné osvetlenie

ECO-LOGIC, s.r.o.

Krátka 4

SK-903 01 Senec

Dušan Kozic

konateľ

tel.:

00421-903-581 869

e-mail: kozic@ecologic.sk

Ing. Matej Száraz

svetelný inžinier

tel.:

00421-948-019 049

e-mail: szaraz@ecologic.sk

2.8 Sadovnícke úpravy

L.A. Záhrady, s.r.o.

Brnianska 1J,

SK-911 05 Trenčín

Ing. Ľubomír Adamkovič

tel.:

00421-904-261 765

e-mail: 1lubomiradamkovic@gmail.com

2.9 Komunikácie

MaryATELIER

Kalinčiakova 4

SK-911 01 Trenčín

Ing. Mária Strápková

zodp. projektant

Ing. Rastislav Hriňák

spracovateľ PD

tel.:

00421-902 778 346

e-mail: rastislav.hrinak@gmail.com

3 Základné údaje o stavbe a jej budúcej prevádzke

3.1 Podklady a prieskumy

Základom pre vypracovanie projektu boli okrem požiadaviek stavebníka a obhliadky územia nasledujúce podklady:

- a) PD „*Trat' Bratislava-Žilina – Most cez Váh v km 122,916*“, Štátny ústav dopravného projektovania v Prahe, Stredisko IV. Bratislava, 07/1972
- b) Základné bodové pole – Geodetická dokumentácia, iGEO, s.r.o., Bernolákova 27, 034 01 Ružomberok, 07/2019
- c) Polohopisné a výškopisné zameranie, Mesto Trenčín – Útvar územného plánovania, správca GIS
- d) PD „*Zlepšenie cyklistickej infraštruktúry v TSK – časť 3. úsek Trenčín – Dubnica nad Váhom PP*“, emPulse, s.r.o., Revolučná 10, 010 01 Žilina, 10/2017
- e) PD „*Lávka do alúvia Orechovského potoka*“, Ing. arch. Peter Lehocký – ARCHITECTONICA MAXIMA, 12/2019
- f) Štúdia „*Zelený most – ulica*“, TRENČÍN si TY
- g) Štúdia „*Revitalizácia – železničný most TN*“, De Bondt, s.r.o., Rybárska 7389, 911 01 Trenčín, 04/2020
- h) Projekt pre územné rozhodnutie „*Zelený most - ulica*“, De Bondt, s.r.o., Rybárska 7389, 911 01 Trenčín, 08/2020
- i) Projekt pre stavebné povolenie „*Zelený most - ulica*“, De Bondt, s.r.o., Rybárska 7389, 911 01 Trenčín, 04/2021

3.2 Charakteristika územia

Predmetom projektu je adaptácia bývalého železničného mosta s chodníkom na zelený most s voľnočasovými aktivitami pre peších a cyklistov. Pôvodný železničný most v Trenčíne tvorí významné prepojenie pre peších a cyklistov. Zároveň sa most nachádza v atraktívnej polohe na kraji historického centra mesta, kde po preložení železnice vznikol veľký potenciál na rozšírenie centra pre obyvateľov mesta, ale aj návštevníkov a turistov. Revitalizovaný most môže byť významnou pridanou hodnotou aj pre cestovný ruch. Okrem iného spája dve významné, v súčasnosti realizované nadregionálne cyklotrasy – „*Vážsku*

cyklomagistrálu“ na ľavom brehu Váhu a cyklotrasu „Na bicykli po stopách histórie“ (prepojenie Trenčianskeho hradu s hradom Brumov v ČR) na pravom brehu Váhu.

Dotknuté územie, na ktorom sa stavba nachádza je relatívne veľké. Okrem bývalého železničného mosta sú projektom dotknuté aj spomínané cyklotrasy, hrádza na ľavom aj pravom brehu Váhu, alúvium medzi Váhom a Orechovským potokom. Pozemky, na ktorých sa plánuje realizácia sú vo vlastníctve Mesta Trenčín, Železníc SR, Slovenského vodohospodárskeho podniku. Nachádzajú sa v katastrálnych územiach Trenčín, Orechové a Zlatovce na parcelách p. č. 1561/1, 1627/2; 1627/809; 3227/24; 3227/25; 3227/30; 3316/196; 3316/260; 3484/2, 3510/1; 3510/2; 3514; 3515; 414/1, 556, 558/1, 558/153, 559/1, 559/3, 590, 655/6; 656; 659/1, 732/3.

Lokalita je momentálne dostupná autom z obslužnej komunikácie garáží nadväzujúcej na ulicu Ľudovíta Stárka. Peší a cyklisti majú prístup z hrádzí, resp. z centra mesta od podchodu pod Hasičskou ulicou cez podchod pod železničnou traťou Chynorany-Trenčín.

Priamo na moste sa v súčasnosti nachádza len verejné osvetlenie. Na ulici Radlinského v blízkosti objektu mostu sa nachádza verejný vodovod a kanalizácia. Možnosť napojenia na silnoprúdové elektrické rozvody je dosahu. Výstavbou nevznikne nutnosť prekládky inžinierskych sietí.

3.3 Charakteristika a zdôvodnenie stavby

Riešené územie sa nachádza v intraviláne mesta Trenčín a podľa Územného plánu mesta Trenčín je navrhované ako územie, kde je výstavba možná. Existujúci objekt bývalého železničného mosta od roku 2017 neslúži svojmu pôvodnému účelu. Preto mesto uvažuje s jeho výraznou adaptáciou na nové funkcie. Existujúci chodník na lávke mosta T2 bude po rozšírení slúžiť ako hlavná cyklotrasa, most v telese trate T2 bude slúžiť novým objektom a terasám, most v telese trate T1 bude slúžiť ako pešia zóna – ulica.

4 Prehľad vybavenia stavby

Most tvorí významné prepojenie pre peších a cyklistov. Zároveň sa most nachádza v atraktívnej polohe na kraji historického centra, kde po preložení železnice vznikol veľký potenciál na rozšírenie centra k Váhu a na pravý breh nielen pre obyvateľov mesta, ale aj pre návštevníkov a turistov, čiže revitalizovaný most bude významnou pridanou hodnotou aj pre cestovný ruch.

Predmetné územia uvoľnené preložkou železnice prešli od roku 2011 dlhodobým participačným procesom s názvom Trenčín*s*Ty, proces vyvrcholil medzinárodnou ideovou urbanistickou súťažou v roku 2014, ktorej sa zúčastnilo 59 tímov z 21 krajín celého sveta, na základe ideí z ocenených návrhov mesto spracovalo finálnu urbanistickú štúdiu, ktorá slúžila ako územnoplánovací podklad pre zmenu územného plánu, ktorá bola schválená v roku 2021.

Most spája dve významné nadregionálne cyklotrasy – pripravovanú „Vážsku cyklomagistralu“ na ľavom brehu a zrealizovanú cyklotrasu „Na bicykli po stopách histórie“ (prepojenie Trenčína s Moravou) na pravom brehu.

Dôležitým aspektom je aj sprístupnenie alúvia medzi pravým brehom Váhu a Orechovským potokom – alúvium má tvoriť prírodný park v dotyku s riekou i centrom a stane sa významným a atraktívnym rekreačno – relaxačným priestorom mesta. V rámci nového prístupu do alúvia schodiskom a lávkou (pre imobilných, kočíky a bicykle), ktoré sú navrhnuté približne v polovici železničného mosta, je potrebná aj revitalizácia priestoru pod mostom pre relax a oddych, v časti pod mostným poľom so schodiskom a lávkou do alúvia, ktorá tvorí prechodovú zónu medzi mostom a alúviom a v ktorej je navrhnutý mobiliár, ihrisko, spevnené plochy, osvetlenie a zeleň.

V súvislosti s pridelením titulu EHMK2026 mestu Trenčín je potrebná rýchla a výrazná adaptácia mosta na nové funkcie patriace k centru krajského mesta, vrátane zapojenia mosta ako výrazného elementu do života a programu v rámci EHMK2026.

Fiesta most je navrhnutý ako nadštandardný kvalitný verejný priestor - nová pešia zóna na okraji historického centra, v cennom prostredí nad riekou. Udržateľnosť, kvalita a návštevnosť peších zón je priamo podmienená aj naviazaním objektov služieb ponúkajúcich občerstvenie (bistro, kaviareň, reštaurácia, bar a pod., s kvalitnými terasami nadväzujúcimi priamo na pešiu zónu), ktoré adekvátne pritiahnu život a podporia a umocnia príjemnú a atraktívnu atmosféru. Bez takýchto služieb zostávajú pešie zóny mŕtve, nefunkčné – a tým pádom neudržateľné. Z tohto dôvodu je Fiesta most navrhnutý nielen s rekreačnou, komunitnou a kultúrno-kreatívnou náplňou, ale aj s náplňou objektov s charakterom občerstvenia, pričom prostriedky z nájmu objektov výrazne pomôžu udržateľnosti Fiesta mostu ako kvalitného verejného priestoru – nejedná sa len o údržbu samotného mosta ako pešej zóny, mobiliáru, osvetlenia, hier a pod., ale hlavne o údržbu veľkého a nadštandardného množstva zelene, ktorá bude vyžadovať častú a pravidelnú starostlivosť.

K tomu je potrebné zrealizovať päť aktívnych živých objektov s prináležiacimi terasami, radené v smere od pravého brehu – od najľudnejšieho v prírodnom prostredí, po najaktívnejšie v mestskom prostredí:

Komunitné centrum / čajovňa (enviro, edukácia)

Chill-out centrum / bistro (brunch, čítareň)

Event centrum / kaviareň (výstava, workshop)

Food-art centrum / reštaurácia (kulinárium, degustácia)

Street-art centrum / bar (performačnej, koncert)

Súčasťou prevádzky objektov a terás budú aj malé akcie v rámci EHMK2026 typu výstava, divadlo 1 herca, hudobná produkcia, diskusné fórum, eventy a podobne.

Kvôli sprístupneniu strechy mosta ako lukratívneho a atraktívneho verejného priestoru s nádhernými výhľadmi na hrad a historické centrum budú zrealizované komunikácie na strechu mosta vrátane výťahu a revitalizácia strechy mosta pre relax a oddych – pergola, mobiliár, osvetlenie, zeleň a pouličné aktivity / ihriská - šach, kuželky, streetball, petang a pod., ako aj realizácia skleníka a lezeckej steny. Verejné priestory mosta, hlavne strešná úroveň, zohrá taktiež dôležitú rolu v rámci EHMK2026 – realizáciou výstav, interaktívnej hudobnej produkcie, performance a podobne, s možným využitím dvoch pobytových schodísk na krajných objektoch ako hľadiska.

Zároveň budú realizované prepojenie hrádzí na ľavom brehu a napojenia na príľahlé pešie a cyklistické komunikácie na oboch brehoch, dopravné napojenie pre zásobovanie a záchranné zložky na ul. Ľudovíta Stárka a na cestu vedúcu od krytej plavárne ku lodenici.

V rámci revitalizácie samotného mosta budú dotknuté aj nadväzujúce telesá hrádze, cyklotrasy, prístupové komunikácie a inžinierske siete. Výstavba bude zahŕňať tieto činnosti:

Súčasťou rekonštrukcie železničného mosta je spojzdenie mosta osadením novej vozovky. Terajšia lávka pre peších sa zmení v novom využití mosta na pokračovanie cyklotrasy „Na bicykli po stopách histórie“. Z tohto dôvodu je naprojektované jej rozšírenie.

Výhľadovo sa uvažuje zvýšiť hodnotu priestoru v blízkom okolí mosta – zrealizovať súvisiace aktivity na brehu – mólo, prístav, lido, pláž, tobogán a pod. Tieto zámery však nie sú predmetom tejto dokumentácie.

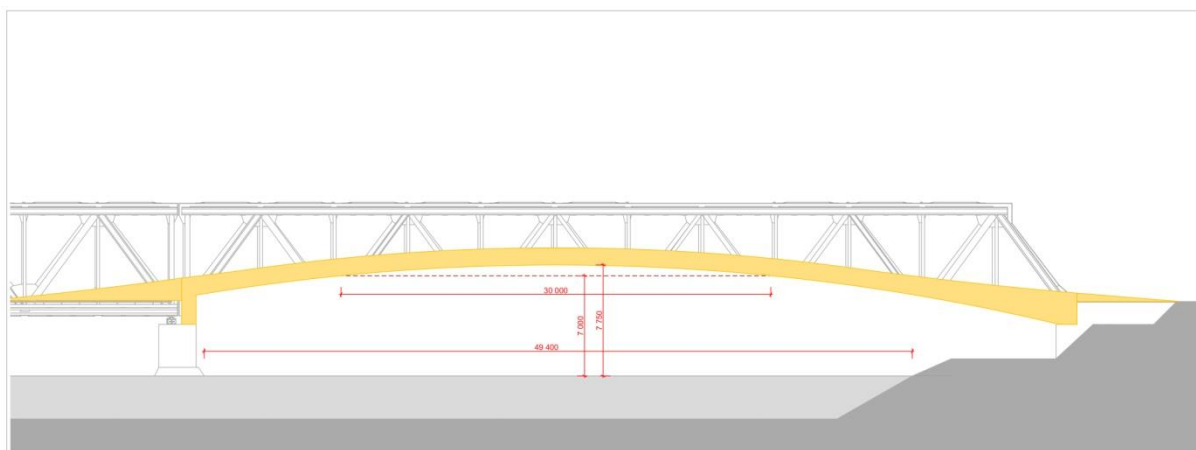
V budúcnosti je taktiež možné splavenie rieky Váh. Pre tento účel by bolo potom nutné vymeniť prvé mostné polia v smere od mesta za novú oblúkovú konštrukciu spĺňajúcu požiadavky na minimálnu výšku nad hladinou rieky. Táto možnosť takisto nie je predmetom tejto dokumentácie.

Starý železničný most nespĺňa požiadavku na predpísané parametre plavebnej dráhy v prieplavnom poli mostu, pretože šírka plavebnej dráhy je cca 49m, čo je menej ako je predpísaných 50m pre mosty, ktoré nie sú oblúkové (v zmysle vyhlášky 22/2001). Podjazdná výška je 4,2m, bude potrebné upraviť plavebné pole (prvé pole od ľavého brehu) na výšku >7m.

Nový železničný most síce spĺňa predpísanú hodnotu šírky plavebnej dráhy pre oblúkové mosty min. 30m, ale je limitujúcim z hľadiska podmienok plavebnej bezpečnosti na skúmanom úseku Váhu.

Podmienky plavebnej bezpečnosti sú v predmetnom úseku Váhu značne ovplyvňované prevádzkou vodnej elektrárne Trenčín. Vodná elektráreň pracuje v špičkovom režime – časť dňa môže prepúšťať prietok až $180 \text{ m}^3 \cdot \text{s}^{-1}$, časť dňa nepreteká elektrárňou žiadny prietok. Toto pulzovanie prietokov a následne rýchlostného poľa prúdenia vody spôsobuje časté zmeny plavebných podmienok, čo ešte zväčšuje nebezpečenstvo, že v obmedzenom priestore pilierov dôjde ku kolízii.

Z hľadiska šírky plavebnej dráhy v priestore starého železničného mosta sa **odporúča nevykonať žiadne úpravy pre dosiahnutie šírky 50m, pretože sa touto úpravou nezlepšia podmienky plavebnej bezpečnosti limitované piliermi nového železničného mosta.** Ak bude príslušný orgán napriek odporúčaniu trvať na dodržaní predpísaných hodnôt plavebnej šírky, odporúčame úpravu starého železničného mosta vykonať tak, aby rozšírenie plavebnej dráhy bolo vykonané na strane ľavého brehu a nie posúvaním piliera. Je to technicky omnoho jednoduchšie.



V prípade potreby zaistiť podjazdnú výšku pod starým železničným mostom bude potrebné plavebné pole upraviť na oblúkové tak, aby podjazdná výška 7.000 m bola zaistená v predpísanej šírke 30m pod oblúkom.



Ak bude v skúmanom úseku Váhu otvorená plavba veľkých plavidiel, musí byť v priestore mostov plavba riadená ako jednosmerná s prednosťou poprúdných plavidiel.

Existujúci objekt mosta je v súčasnosti napojený len na rozvod verejného osvetlenia. V rámci výstavby bude vybudovaný nový rozvod vody, kanalizácie, NN a slaboprúdu.

5 Členenie stavby na stavebné objekty a inžinierske objekty

V nasledujúcom zozname uvádzame kompletný rozsah stavby a jej členenie na jednotlivé stavebné objekty a inžinierske objekty. Stavba je rozdelená na 3 samostatne tendrované časti. Prvou časťou sú všetky **stavebné práce**, druhou časťou je **mobiliár** a treťou časťou sú **sadovnicke úpravy**.

Predmetom tejto dokumentácie je časť **STAVEBNÉ PRÁCE**. Všetky objekty nepatriace do tejto časti sú v zozname uvedené len informatívne vyznačené šedou farbou. Objekty SO 413, SO 414 a SO 415 nie sú predmetom tendra.

Stavebné objekty:

SO 111 – Úprava mosta T1 – nová mostovka

SO 112 – Úprava mosta T2 - rozšírenie cyklolávky

SO 113 – Rampa a schodisko do alúvia

SO 121 – Mobiliár mosta T1 a T2

SO 131 – Komunitné centrum / čajovňa (enviro, edukácia)

SO 132 – Chill-out centrum / bistro (brunch, čítareň)

SO 133 – Event centrum / kaviareň (výstava, workshop)

SO 134 – Food-art centrum / reštaurácia (kulinárium, degustácia)

SO 134.A – Výťah na horné terasy

SO 135 – Street-art centrum / bar (performance, koncert)

SO 141 – Konštrukcia horných terás

SO 142 – Schodisko na horné terasy

parcelné číslo:

železničný most so záhlaviami

p.č. 559/3, 3316/260

železničný most so záhlaviami

p.č. 559/3, 3316/260

železničný most so záhlaviami

p.č. 559/3, 3316/260,

p.č. 3510/1, 3510/2, 659/1

železničný most so záhlaviami

p.č. 559/3, 3316/260

železničný most so záhlaviami

p.č. 559/3, 3316/260

detto

detto

detto

detto

detto

detto

SO 143 – Skleník	detto
SO 144 – Mobiliár horných terás	železničný most so záhlaviami p.č. 559/3, 3316/260
Inžinierske objekty:	
SO 331 – Vodovodná prípojka	p.č. 732/3
SO 332 – Areálový vodovod	p.č. 732/3, 559/3, 559/1, železničný most so záhlaviami p.č. 559/3, 3316/260
SO 333 – Prípojka kanalizácie	p.č. 732/3
SO 334 – Areálová tlaková kanalizácia	p.č. 732/3, 559/3, 559/1 železničný most so záhlaviami p.č. 559/3, 3316/260
SO 411 – Verejné osvetlenie	železničný most so záhlaviami p.č. 559/3, 3316/260
SO 412 – Rozvod slaboprádu	p.č. 732/3, 559/3, železničný most so záhlaviami p.č. 559/3, 3316/260
SO 413 – Prípojka VN	p.č. 556, 558/1
SO 414 – Trafostanica	p.č. 558/1
SO 415 – Distribučný rozvod NN	p.č. 414/1, 556, 558/1, 558/272, 590, 3514,
SO 416 – Prípojka NN pre most	p.č. 559/1, 559/3
SO 431 – Rozvod NN pre most	železničný most so záhlaviami p.č. 559/3, 3316/260
SO 500 – Komunikácie a spevnené plochy (súhrnné označenie pre samostatne kolaudované objekty SO 511, 512, 513 a 514)	
SO 511 – Úprava hrádze - pravá strana	p.č. 556, 559/1, 559/3, 655/6, 3514, 3515
SO 512 – Úprava hrádze - ľavá strana	p.č. 3316/260, 3316/196, 3227/24, 3227/25, 3227/30, 3484/2
SO 513 – Úprava cyklotrasy – pravý breh	p.č. 656, 655/6
SO 514 – Úprava cyklotrasy – ľavý breh	p.č. 1561/1, 1627/2, 1627/809, 3227/24, 3316/196, 3484/2
SO 701 – Zavlažovací systém	p.č. 3510/1, 3510/2, 559/3, 3316/260
SO 711 – Sadovnícke úpravy alúvia	p.č. 3510/1, 3510/2



SO 711. 1 – Sadovnicke úpravy alúvia - stavebná časť, úpravy povrchov

SO 711. 2 – Sadovnicke úpravy alúvia - sadovnicke úpravy

SO 711. 3 – Sadovnicke úpravy alúvia - mobiliár

SO 721 – Sadovnicke úpravy mosta T1 a T2 železničný most so záhlaviami
p.č. 559/3, 3316/260

SO 741 – Sadovnicke úpravy horných terás železničný most so záhlaviami
p.č. 559/3, 3316/260

5.1 Plošné výmery

Celková plocha stavebného pozemku (p. č. 3316/260, 559/3) 760 m²

Riešená plocha rekonštrukcie železničného mosta

úroveň mostovky 3 940 m²

úroveň horných terás 2 229 m²

Zastavaná plocha objektov SO 131 – SO 135 552 m²

Zastavaná plocha – exteriérové schodisko a rampa

SO 113 Rampa a schodisko do alúvia 149 m²

SO 142 Schodisko na horné terasy 46 m²

Zastavaná plocha komunikácií

pravý breh SO 511, SO 512 484 m²

ľavý breh SO 512, SO 514 862 m²

5.2 Obostavaný priestor

Obostavaný priestor

objekty SO 131 – SO 135 3 576 m³

skleník SO 143 400 m³

Celkový obostavaný priestor 3 730 m³

6 Vecné a časové väzby stavby na okolitú výstavbu, súvisiace investície

Vecné a časové väzby a nadväznosti na okolitú výstavbu sa nepredpokladajú, jednotlivé objekty budú plne funkčné po ich úplnom dokončení. Výstavba priamo nesúvisí so žiadnou stavbou a môže byť realizovaná samostatne.

7 Prehľad užívateľov a prevádzkovateľov

Prevádzkovateľom a užívateľom stavby bude mesto Trenčín.

8 Termíny začatia a ukončenia výstavby

Realizácia výstavby bude začatá po vydaní príslušného stavebného povolenia s právoplatnosťou a výbere realizátora vo výberovom konaní. Dĺžka výstavby sa predpokladá asi 15 mesiacov od odovzdania staveniska realizátorovi.

9 Skúšobná prevádzka a doba jej konania vo vzťahu k dokončeniu, kolaudácii a užívaniu stavby

Skúšobná prevádzka stavby ako celku sa nepredpokladá, vyskúšanie jednotlivých zariadení vykonajú dodávatelia v priebehu odovzdávania jednotlivých častí stavby investorovi.

10 Údaje o prípadnom postupnom uvádzaní častí stavby do prevádzky, alebo o prípadnom predčasnom prevádzkovaní častí stavby

Stavebné objekty budú odovzdané a uvedené do prevádzky naraz.

11 Celkové náklady stavby

Celkové náklady stavby sa predpokladajú cca. 10.000.000,- €.