

Č. Uplatňuje			Připomínka	Gestor	Vypořádání
1	O6	Ing. Vladimíra Linková	Připomínky k dokumentaci: Opravte začátek smíšené cenové úrovně v bodě 1 ZP na rok 2021 (kdy proběhla 1. fakturace). Smíšená cenová úroveň musí být sjednocena v celé dokumentaci.	Bartaloš	Akceptováno. Opraveno.
	O6	Ing. Vladimíra Linková	V bodě 1 ZP opravte číslo projektu na 5623520069. Stejně ve vzorech 80-83.	Bartaloš	Akceptováno. Opraveno.
2	O6	Ing. Vladimíra Linková	Pod tabulku v bodě 12 ZP doplňte větu: „Do celkových investičních nákladů je zahrnut inflační koeficient ve výši 2% p.a. v roce realizace 2024.“	Bartaloš	Akceptováno. Opraveno.
3	O6	Ing. Vladimíra Linková	Ve vzoru 83 vymažte nulové řádky.	Bartaloš	Akceptováno. Nulové řádky skryty pro tisk.
4	O6	Ing. Pavel Skala	Obecně: Z důvodu sporu mezi ČD, a.s. a SŽ, s.o. o zvýšeném zatěžení po opravě povrchu 1. nástupiště do objektu ČD čp. 418 (objekt u opěry OP1 – směr Břeclav) je potřeba klást důraz na odvodnění a řešení izolace v prostoru opěr. Obě opěry navazují na objekty v majetku ČD. Před realizací záměru bude třeba provést pasport obou budov, aby v případě stížností po dokončení realizace byl znám výchozí stavební technický stav.	Bartaloš	Bereme na vědomí. V rámci rekonstrukce mostního objektu je uvažováno s osazením nového systému odvodnění mostních konstrukcí včetně odvodnění dlaždicích spar. Odvodnění rubové oblasti opěr bude směřováno do přilehlého kolejíště.
5	O6	Ing. Zbyněk Zunt	Zabezpečovací zařízení: V rámci ochrany kabelových vedení je nutno zdůraznit a zajistit ochranu všech kabelů pro činnost zabezpečovacího zařízení a to zejména během výstavby. V případě přepojování stávající kabelizace je nutno uvažovat s výlukami zabezpečovacího zařízení vlivem přepojování a přezkušování dotčených zařízení.	Dittrich, Bartaloš	Bereme na vědomí. Bude upřesněno v dalším stupni dokumentace.
6	O6	Ing. Vladislav Měchura	Připomínky k EH Str. 6 – 3.1 Popis stavby – stávající stav – zde se uvádí, že: " Přemostění tvoří úzké hrdlo jak v železniční, tak i v silniční dopravě. Zejména pro dopravu na pozemních komunikacích pod mostem se jedná o velice kritické místo.". V následném textu na str. 7 se uvádí, že hlavním omezením prostorové průchodnosti pod mostem (silniční doprava) jsou sousední klenbové konstrukce mostu v km 155,892. Tohoto mostu se rekonstrukce netýká, a proto bych text o úzkém hrdlu v silniční dopravě vypustil.	Bartaloš	Neakceptováno. Oba mostní objekty lze považovat za úzké hrdlo z hlediska dopravního provozu. Omezení prostorové průchodnosti pod mostem je dáno vedlejšími klenbovými mostními objektem, nicméně z hlediska rekonstrukce a nutných stavebních postupů je pro provoz omezení i řešený mostní objekt. Vysvětleno. Text ponechán.
7	O6	Ing. Vladislav Měchura	Str. 9 – Uvažované varianty řešení – u uvedených variant chybí jakékoli vzájemné posouzení z hlediska nákladů výstavby a následné údržby. Prosíme doplnit či jinak vysvětlit (památkově chráněný objekt apod.).	Kokojan, Bartaloš	K diskuzi. Uvedeny kombinace možných variant konstrukčních řešení, z kterých bylo vybráno nejvhodnější řešení, vzhledem k dispozičním omezením, k vlastní tíze nosných konstrukcí a také k minimalizaci dopravních omezení při výstavbě. Náklady výstavby nelze přesněji předjímat, protože finální způsob provádění stavby je na konečném zhotoviteli. Rekonstrukce oceněna pomocí standardních položek SPOŽESU a komplikovanost výstavby je zohledněna v hodnotě použitého koeficientu K. Půdorysná plocha nosných konstrukcí bude pro všechny varianty shodná, tedy i ocenění v rámci ZP by bylo srovnatelné.
8	O6	Ing. Vladislav Měchura	Str. 13 – Prosíme doplnit do seznamu zkratk význam zkratk OPP MMB a NPÚ ÚOP.	Kokojan, Bartaloš	Akceptováno. Doplněno.
9	O6	Ing. Vladislav Měchura	Str. 14 – 6.3.1 Celkové investiční náklady - tabulka 2 a tabulka 3 – zde se uvádí, že CÍN jsou v CÚ 2021, není to pravda, CÍN jsou ve smíšené CÚ 2021-2025 (včetně inflace). Prosím opravit na CÚ 2021 (bez inflace).	Kokojan, Bartaloš	Akceptováno. Zpracováno.
10	O6	Ing. Vladislav Měchura	Str. 15 – 7.3 Rekapitulace investičních nákladů – tabulka 4 – stejně jako předchozí - zde se uvádí, že CÍN jsou v CÚ 2021, není to pravda, CÍN jsou ve smíšené CÚ 2021-2025 (včetně inflace). Prosím opravit na CÚ 2021 (bez inflace).	Kokojan, Bartaloš	Akceptováno. Zpracováno.
11	O6	Ing. Vladislav Měchura	Upozorňuji, že ekonomické hodnocení by současně před zasláním mělo projít kontrolou u ekonoma SSV (Ing. Kudělková). To se nestalo. Prosím zajistit.	Bartaloš	Akceptováno. Předáno ke kontrole.
12	O6	Ing. Vladimíra Linková	Připomínky k nákladům: Na základě rozhodnutí Centrální komise MD musí být součet procentuálních sazeb na Ostatní náklady na přípravu (Q01 až Q04) maximálně 15%. Prosím upravit, aby byla tato podmínka splněna.	Kokojan	Akceptováno. Zpracováno.
13	O11	Ing. Jan Louženský	ZP textová část, kapitola 3.5 Stávající stav – dopravní technologie. Nutné je doplnit chybějící tabulku staničních kolejí stavbou dotčené části kolejíště ŽST Brno hl.n. Současně v dokumentaci chybí také přehledné dopravní schéma.	Jasenčáková	Akceptováno. Zpracováno.
14	O11	Ing. Jan Louženský	ZP textová část. Z formálního hlediska použijte v textu názvy dopravních bodů v souladu s číselníkem SR70. Neuvádějte jen „Hlavní nádraží“, „Dolní nádraží“, ale Brno hlavní nádraží, Brno dolní nádraží, apod.	Jasenčáková	Akceptováno. Zpracováno.
15	O12	p. Mojmir Bursa	Bez připomínek.		

Č. Uplatňuje		Připomínka	Gestor	Vypořádání
O13	Ing. Tomáš Hartman	Odstraňte rozpor mezi TZ, kde se uvádí výška nástupní hrany 250 mm, a přehledným výkresem nového stavu, kde je uvedena výška 141 mm nad TK. Výšku je nutné zvednout na 250 mm a sjednotit s předchozím nástupišťem u VB, eventuálně upravit na minimální hodnotu 200 mm.	Bartaloš	Akceptujeme. Výška hrany nástupišť 141 mm nad TK vychází z návaznosti na zaměření stávajícího stavu před i za mostem. Vzhledem k tomu, že v oblasti mostu se nově bude jednat o neveřejnou část nástupišť, na které nebude probíhat výstup a nástup cestujících, nepovažujeme za nutné dosáhnout výšky 250 mm nad TK, nicméně minimálních 200 mm nad TK dosáhneme. Text v ZP upraven ve smyslu tohoto vysvětlení a dále upraveno ve výkresové dokumentaci.
O13	Ing. Miloš Novák	Požadujeme prověřit prostorové uspořádání spodní stavby. Minimální odstup líce podpor je 0,5 m od hrany obrubníku (betonového nebo kamenného základu litinových sloupů). Tvar a výška nájezdové hrany soklu by měly odpovídat silničnímu obrubníku. Doložte vlečné křivky pro průjezd kritického vozidla s vyhodnocením obalové křivky (vnitřního obrysu oblouku) vzhledem k doplněnému litinovému sloupu v krajní řadě podpor.	Bartaloš	K diskuzi. Vzhledem k velice stísněné dispozici si nemyslíme, že lze dodržet odstup 0,5 m. Tím, že bude zpětně obnoven tvar základu a navrácen uražený pilíř se protorové podmínky v 2.mostním poli vyrovnají s podmínkami v 5.mostním poli, ve kterém je obdobný provoz. Na místním šefení bylo ověřeno, že při průjezdu trolejbusu/autobusu, vozidla mají půdorys původního základu s dostatečnou rezervou a obnovený základ s novým pilířem by tedy neměl překážet. Požadavek na ověření vlečnými křivkami navrhujeme uplatnit v dalších projektových stupních dokumentace, ve kterých budou jednotlivé rozměry spodní stavby i NK podloženy aspoň základním výpočtem.
O13	Ing. Miloš Novák	Zdůvodněte nutnost kombinace dvou technologií (trysková injektáž a mikropiloty) pro založení nových podpor. Požadujeme upřesnit, zda bude při provádění speciálního zakládání již odstraněna stávající NK mostu, která může tvořit překážku pro vrtnou soupravu.	Bartaloš	K diskuzi. Vzhledem k absenci jakýchkoli průzkumů (stavebně-technických i inženýrsko-geologických) nelze přesně stanovit zda bude třeba použít obě technologie? Nicméně předpokládáno je spíše nekvalitní základové podloží a proto je lepší uvažovat s oběma technologiemi. Při výstavbě nových opěr je předpokládáno s odstraněním stávajících až po základovou spáru, nicméně její úroveň není v tuto chvíli známa. Stávající opěry by měly být plošně založeny a vrtným pracem by nemělo tedy nic bránit. Navrhujeme připomínku uplatnit v dalších projektových stupních dokumentace.
O13	Ing. Miloš Novák	Na mostní konstrukci s komunikací (nástupišťem) považujeme návrh přímo pojížděné izolace s protiskluzovou úpravou za nevhodný. Takovéto úpravy obvykle nemají obvykle dlouhou životnost ani na lávkách pouze s provozem pěších. Pokud to konstrukční výška dovolí, navrhněte na mostovce asfaltový nebo betonový kryt.	Bartaloš	K diskuzi. Návrh přímopojížděné izolace je zde zvolen kvůli minimalizaci stavební výšky vnější konstrukce, která v ZP byla stanovena pouze odborným odhadem. Po ověření rozměrů NK v dalších projekčních stupních lze v případě příznivých výsledků uvažovat se změnou skladby vozovkového souvrství. Navrhujeme připomínku uplatnit v dalších projektových stupních dokumentace.
O13	Ing. Miloš Novák	Proveďte, zda jsou ve vizualizaci a v řezu správně 2 roznášecí desky na sobě nad litinovými sloupy v krajní řadě podpor? Proveďte, zda není vhodnější (vizuálně) problém příčného sklonu mostovky řešit tvarem nosné konstrukce.	Bartaloš	Akceptujeme. Spodní obrys vnější nosné konstrukce je navržen tak, aby nebyl nižší než je obrys stávajících konstrukcí. V návaznosti na úpravu tvaru NOK vyvolanou připomínkou Ing. Hartmana dojde k posunu úžlabí mostovky a dolní pásnice vnitřního hlavního nosníku bude posunuta do stejné výškové úrovně s vnější dolní pásnicí. Z pohledu bude vnější nosná konstrukce vodorovná. V novém stavu je předpokládáno osazení kalotových ložisek, ale konkrétní rozměry budou určeny v dalších stupních dokumentace. Odevzdaná vizualizace slouží pro základní představu o novém stavu objektu, nikoliv jako jeho finální verze.
O13	Ing. Miloš Novák	EH, Str. 15, odst. 7.1 –Doporučuji sdělení o blahobytu na konci souvětí odstavce 7.1 vynechat.	Bartaloš	Akceptováno. Konečnou část souvětí vypustit lze z textu vypustit.

Č. Uplatňuje			Připomínka	Gestor	Vypořádání
16	O14	Ing. Aleš Cipris	V textu je uvedeno, že opravě mostu brání mj. kabelová vedení, a to kabely ve správě Správy železnic, s. o.: - na výložnicích mostu TK 20XN, TK 10XN (dále jen TK), tyto kabely mají navržené provizorní a definitivní přeložky (s přerušením a spojkováním). Je třeba prověřit, zdali nejsou využívány pro činnost SZZ nebo TZZ v obvodu žst. Brno hl. n.; - v ocelové chráničce MOK 12 vláken, tento kabel se vytáhne a po skončení stavby zpětně zafoukne (v průběhu stavby nebude používán); - dva kabely silnoproudou. Pozn.: na fotce skutečného stavu (ZP část F) je ale v šachtě se závěrnou zídou OP2 více kabelů!	Dittrich, Bartaloš	K diskuzi. K identifikaci existujících inženýrských sítí bylo uspořádáno místní šetření za účasti všech dotčených složek SZ, ČD-T (CTD), ČD, BNSD. Za funkční byla označena pouze v textu zmíněná vedení. Ostatní kabeláž není vedena ve správě žádného z dotčených subjektů a je považována za nefunkční pozůstatek z minulosti používaných vedení. Aktivita jednotlivých (i neidentifikovaných) vedení bude prověřena v rámci dalších projekčních stupňů dokumentace.
17	O15	Ing. Petr Pokorný	Z předloženého ZP není patrné, zda je plánováno provedení akustického posouzení stavby. Požadujeme doplnit informaci, že bude zpracována hluková studie, která posoudí akustické zatížení v lokalitě a navrhne taková opatření, aby po dokončení stavby bylo zajištěno splnění hygienických limitů.	Bartaloš	K diskuzi. Se zpracováním hlukové studie pro finální stav není uvažováno. Nové konstrukce budou moderní celosvařované s novým svrškem a uložením na kalotových ložiscích. Z hlediska hlukové zátěže ve finálním stavu lze předpokládat spíše zlepšení, nikoliv zhoršení hlukové zátěže oproti stávajícímu stavu. Dočasně zvýšená hluková zátěž bude vyvolána výstavbou. Vysvětleno.
18	O24	Ing. Ondřej Plocek	Bez připomínek.		
19	O30	p. Jiří Mička	Do projektové dokumentace zpracované pro další stupně stavebního řízení požadujeme zpracovat: Připomínka zásadní: „Zahájení a ukončení prací je nutno ohlásit na místně příslušné operační středisko HZS Správy železnic - JPO Brno, Kulkova 28, 614 00 Brno, nepoplachové č. tel. 972 624 065, email: HZSBN0oper@spravazeleznic.cz, v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření k vytvoření podmínek pro zásah a záchranné práce. Po dobu prací musí být zajištěna možnost příjezdu jednotek IZS pro zásah v objektech drah a na dráze.“ Připomínka ostatní: Do části 5.1.6 Organizace výstavby ZP textová část požadujeme doplnit text: „Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č. 246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti. Zhotovitel musí zajistit, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí vzniku a šíření požáru a budou dodržována stanovená požární bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky č. 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Především určí požadavky, které závisí na druhu, místě a způsobu provozování činnosti se zvýšeným požárním nebezpečím zejména při řezání a svařování. Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky o požární bezpečnosti při svařování dle předpisu R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.“ Požární bezpečnost při bouracích pracích: Zhotovitel zajistí zpracování technologického postupu obsahujícího i stanovení podmínek požární bezpečnosti při prováděné činnosti ve smyslu §15 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů“.	Bartaloš	K diskuzi. Vypořádání připomínek k ZP bude přiloženo do dokladové části a poskytnuto jako podklad pro zpracování dalších stupňů projektové dokumentace. Tato podrobnost je pro text ZP přílišná.
20	OR Brno SSZT	Bc. Petr Jambor	Na železničním mostě (ZM) žkm 155,900 Brno hl.n. ul. Křenová vedou kabelové trasy ve správě SSZT Brno. Hlavní kabelová trasa SSZT Brno vede po pravé straně hlavního mostu ve směru staničení v plechovém žlabu. Před a za mostem z hlavní kabelové trasy vedou odbočky k venkovním prvkům zabezpečovacího zařízení (elektrické přestavníky, počítače náprav) - viz příloha vyjádření. Na přistavené části mostu nad kolejí č. 801 nevede kabelová trasa ve správě SSZT Brno. V těsné blízkosti přistavené části mostu je umístěn elektrický přestavník výhybky č. 53 včetně přípojně kabelizace (součást staničního zabezpečovacího zařízení ŽST Brno hl.n.). Požadujeme respektování přestavníku včetně přípojně kabelizace. V případě kolize žádáme o návrh ochrany přestavníku a přípojně kabelizace.	Bartaloš	Bereme na vědomí. Veškeré prvky nedotčené výstavbou budou respektovány/ochráněny. V případě jejich dotčení budou obnoveny.
21	OR Brno SEE	Ing. Jiří Milka	Hlavní kabelová trasa SEE Brno vede po levé straně mostu ve směru staničení. Před a za mostem z hlavní kabelové trasy vedou odbočky k venkovním prvkům. V případě kolize žádáme o návrh ochrany zařízení a kabelových tras. Na veškeré úpravy TV, případně napájení elektrické sekce odstavného nádraží „S“ je nutno zpracovat projektovou dokumentaci, dle jednotlivých stavebních postupů. Upřednostňujeme realizaci stavby v nepřetržitých napěťových výlucích, nikoliv krátkodobých.	Bartaloš	Bereme na vědomí. Funkční kabelové sítě budou provizorně přeloženy, případně ochráněny.

C. Uplatňuje	Připomínka	Gestor	Vypořádání	
22 OR Brno SMT	Ing. Petr Kácal	Most ev. km 155,900 – železniční část: 1. Stávající stav: mostnice byly kompletně vyměněny v roce 2019 z důvodu jejich havarijního stavu. 2. Návrh nového stavu: ložiska požadujeme navrhnout s kluznými plochami s vyšší životností. [Materiál UHMWPE (Ultra high molecular weight polyethylene). Uvedený materiál by měl mít výrazně vyšší životnost než často používaný PTFE.] Vzhledem k elektrifikované trati doporučujeme pro příčné spáry mezi NK a závěrnými zdmi použít těsný závěr. Povrch NK v koleji je třeba opatřit protiskluzovým nátěrem. 3. V dokumentaci chybí celková délka ocelových NK. 4. Údaje o podjezdni výšce je nutné prověřit, zřejmě se jedná o údaj o volné výšce pod mostem. Stanovení podjezdni výšky (např. pro stanovení DZ, značka B16) je složitější proces i s ohledem na sousední most ev. km 155,892 TÚ 2001, kterého volná výška je pro tento údaj limitující a rozhodující.	Bartaloš	1. Údaj o výměně mostnic v roce 2019 doplněn do textu ZP. 2. Specifikace materiálu ložisek je z hlediska ZP příliš podrobná, nicméně toto vypořádání bude součástí dokladové části, která bude sloužit jako podklad k další projektové přípravě. 3. Délka NK doplněna do tabulky č.4 se základními údaji o mostních konstrukcích. 4. Podjezdni výška pod novými ocelovými konstrukcemi bude 4,20 m + 0,15 m s tím, že v rámci soumostí bude rozodovat prostorová průchodnost sousedního klenbového mostu. Všechny ostatní hodnoty upraveny na volnou výšku pod mostem.
23 OR Brno SMT	Ing. Petr Kácal	Most 155,900 TÚ2001 - "nástupištní" část: 1. Návrh nového stavu: pro ložiska, závěry a podjezdni výšky platí stejné připomínky jako pro část železniční. 2. Skladba vozovky - vzhledem ke značně náročným požadavkům (i protichůdným), kladeným v daném místě a prostředí na materiál přímo pojižděného SVI, doporučujeme zvážit změnu skladby vozovky. 3. Odvodnění mostů - vzhledem k tomu, že odvodnění mostů je svedeno do kanalizace pomocí kanalizačních přípojek, které má opravovat a udržovat provozovatel kanalizace viz (Zák. 274/2001Sb. §3 odst.7), neměla by být součástí stavby jejich rekonstrukce, jelikož za nastalý stav kanalizačních přípojek nemůže jejich vlastník. 4. Úprava kanalizačních přípojek musí být v dokumentaci zásadně popisována jako úprava kanalizačních přípojek nikoli jako kanalizace.	Bartaloš	1. Specifikace materiálu ložisek je z hlediska ZP příliš podrobná, nicméně toto vypořádání bude součástí dokladové části, která bude sloužit jako podklad k další projektové přípravě. 2. Skladba vozovky je přizpůsobena snaze o minimalizaci stavební výšky NK, která byla pro potřeby ZP stanovena odborným odhadem. V rámci zpracování dalších projekčních stupňů dokumentace budou rozměry NK podloženy statickým výpočtem a pokud bude dosaženo menší konstrukční výšky NK, pak lze uvažovat o jiné konstrukční skladbě vozovky. 3. Připomínku akceptujeme, nicméně nelze vyřešit v rámci ZP. Pokud bude zmíněná kanalizační přípojka v době realizace rekonstrukce mostu stále v nefunkčním stavu, pak ji bude nutno stavebně řešit v rámci rekonstrukce mostu nebo v jejím souběhu. 4. Akceptováno. V textu ZP opraveno.
24 OR Brno ST	p. Lukáš Odehnal, DiS.	Bez připomínek.		
25 OR Brno SPS	p. Aleš Koukal	Bez připomínek.		
26 OR Brno ÚŘP	Ing. Milan Šimon	V případě prací na severním zhlaví ŽST Brno hl. n. v prostoru mezi výhybkami č. 47 a 53, dojde k obsazení kolejového úseku na výhybce 47. Obsazení tohoto kolejového úseku znamená, že by nebylo možné stavět zabezpečené vlakové a posunové cesty na/ze 3. SK ve směru Brno-Židenice standardní obsluhou zabezpečovacího zařízení a bylo by nutné zjišťovat volnost pohledem na úsek koleje a také zjišťovat pohledem konce vlaku. Vzhledem k provoznímu zatížení tohoto zhlaví, požadujeme prověřit takovou možnost úpravy závislosti zabezpečovacího zařízení, při které by bylo možné stavět zabezpečené vlakové a posunové cesty přes výhybku č. 47 standardní obsluhou zabezpečovacího zařízení.	Dittrich	Bereme na vědomí. Bude upřesněno v dalším stupni dokumentace.
27 OR Brno ÚŘP	Ing. Milan Šimon	V případě prací na severním zhlaví ŽST Brno hl. n. v prostoru mezi výhybkami č. 47 a 53, bude dvojice 53/Vk11 v poloze „minus.“ Tím pádem nebude zajištěna přímá boční ochrana vlakových a posunových cest na/ze 3. SK ve směru Brno-Židenice. Žádáme o prověření možnosti zajištění boční ochrany tak, aby bylo možné stavět zabezpečené vlakové a posunové cesty na/ze 3. SK ve směru Brno-Židenice standardní obsluhou zabezpečovacího zařízení.	Dittrich	Bereme na vědomí. Bude upřesněno v dalším stupni dokumentace.
28 OR Brno ÚŘP	Ing. Milan Šimon	Záměr projektu – textová část: 1. Kap. 4 Je uvedeno: „Navrhované řešení zároveň vyžaduje vyluku provozu na odstavné koleji č.801b v předpokládané délce 23 týdnů.“ Dle aktuální ZDD kolej č. 801b neexistuje. Jedná se o část severního zhlaví vymezeného hrotem jazyka výhybky č. 53 a námezníkem výhybky č. 47. Pro zjednodušení projektové dokumentace lze toto označení používat, nikoli však již při žádosti o výlukový rozkaz.	Bartaloš	Bereme na vědomí. Pro potřeby ZP bude označení dotčené koleje ponecháno. Při žádosti budoucí o výlukový rozkaz bude podrobně specifikováno.
29 SŽG	Ing. Jan Ondruška	Bez připomínek.		