

10. POŠKOZENÍ STÁTU SNÍŽENÍM PARAMETRŮ MATERIÁLŮ A SMĚSÍ

10.1 Problematika ekonomického vyčíslení technických parametrů vozovek

Logický důsledek chybně stanovených technických parametrů směsí a vrstev vozovek je ekonomická ztráta. **Stát, který zaplatí za nadhodnocené technické parametry vrstev víc, než je jejich skutečná hodnota, utrpí prokazatelnou a vyčíslitelnou finanční ztrátu.**

K tomu je však zapotřebí disponovat dlouhodobými, doložitelnými a objektivními srovnatelnými údaji o cenách stavebních prací. Aktuální diskusi o nepřiměřené ceně dálnic nelze dost dobře odbýt konstatováním, že „... *nebyly provedeny studie porovnání ceny dálnic stejnou metodikou a stejných údajů,*“ nebo že „*Neexistovaly žádné skutečně odborně posouzené a relevantní údaje, o které by se dalo při hodnocení ceny výstavby dálnic opírat.*“ Už to, že takové relevantní údaje nejsou dostupné nebo neexistují, je varovným signálem dosavadního způsobu hodnocení financování výstavby silnic a dálnic. Stačí připomenout diskuse o výhodnosti asfaltových nebo cementobetonových krytů při výstavbě dálnic, které proběhly v devadesátých letech se zapojením odborné veřejnosti na půdě odborných sekcí České silniční společnosti bez průkazného, technicky a ekonomicky podloženého vyhodnocení, ke kterému chyběly právě ty potřebné srovnatelné údaje. Jako zjevení zapůsobil na 1. mezinárodní konferenci Betonové vozovky 2004 článek Dr. Ing. Günthera Bergera, sekčního ředitele Spolkového ministerstva pro dopravu z Rakouska, který představil jasné schéma a kritéria pro rozhodování a výběr vozovky (LIT. 16). Od 3 000 do 5 000 těžkých nákladních vozidel denně je výhodná asfaltová vozovka, od 8 000 a výše betonová vozovka a v rozpětí od 5 000 do 8 000 je možná volba podle zohlednění dalších kritérií stavebního záměru a ceny. Což je mimo jiné důkazem, že stát, který na své finance dbá, si dokáže také správně ohodnotit technické parametry a stanovit odpovídající cenu.

Vzhledem k tomu, že podobné průkazní podklady v ČR nejsou k dispozici, je možné operovat pouze s relativním srovnáním jednotlivých cen za jednotlivé stavební směsi a vrstvy.

10.2 Vyčíslení rozdílů jednotkových cen podle návrhů norem ISPROFOND a současného stavu

V předcházejících kapitolách, zejména 3, 7 a 9 bylo prokázáno rozbořem technických a návrhových parametrů směsí, že v souboru norem ISPROFOND dochází k plošnému nadhodnocení směsí a vrstev oproti současnému stavu. Fakt, že nebyla zohledněna základní změna metodiky zkoušení stabilizací zemin na tělesech po 7 dnech zrání a následné saturaci ponořením ve vodě na dvacet osm dnů, vede k poklesu celé škály vrstev o jednu kategorii. Stabilizace III je vydávána za stabilizaci II, stabilizace II za stabilizaci I, stabilizace I za KSC II. „Převodník“ v ČSN 73 6124-1 tuto cílenou záměnu stvrzuje. Projektanti budou v souladu s platnými TP 170 navrhovat dosud existující směsi s výpočtovým modulem schválené konstrukce vozovek, které však budou v celé škále stmelovaných směsí o uvedenou kategorii podhodnoceny. To znamená, že **stát už při úhradě stavebních prací zaplatí vinou chybného „převodníku“ ISPROFOND za vyšší kvalitativní třídu vrstvy, než jaké odpovídají skutečné technické parametry směsi.** Tyto rozdíly kvalitativní třídy jsou velmi dobře doložitelné na základě používaného ceníku URS.

V tabulce 10.1 je uvedena škála stmelovaných směsí (vrstev) podle rostoucí pevnosti ($R_{C,28}$), přes označení (převodník chybný ISPROFOND a reálný SILMOS), po jednotkové ceny v Kč/m² až po prokazatelné rozdíly, o kolik Kč zaplatí stát za nedodanou kvalitu navíc.

Tabulka 10.1 – Ekonomické dopady snížení parametrů vrstev podle „převodníku“ ISPROFOND

Funkční charakteristiky		Dosavadní označení		Modul pružnosti MPa		Ekonomický dopad	Poznámka	Bude zapláceno více o Kč/m ²
ISPROFOND	SILMOS	ISPROFOND	SILMOS	ISPROFOND	SILMOS			
CBR _{50/50} C _{0,4/0,5} C _{0,8/1,0}	CBR ₅₀	Zlepšení pojivem, S III	ZZ (TP 170 CBR > 47	-	300	Místo ochranné vrstvy za 90-100 Kč/m ² S III za 200 Kč/m ²	řešení ISPROFOND neumožňuje aplikaci TP 170	100
C _{1,5/2}	C _{1,5/2}	S II	S III	1000	800	S II 225 Kč/m ² S III 200 Kč/m ² (tloušťka 30 cm)	Pro kamenivo stmelené cementem MV 0,85 tj. 1,7-3,4 MPa Pro zeminu stmelenou cementem nepožadováno	25
C _{3/4}	C _{3/4}	S I	S II	1200	1000	S I 255 Kč/m ² S II 225 Kč/m ²		30
C _{5/6}	C _{5/6}	KSC II	S I	2000	1200	KSC II 340 Kč/m ² S I 185 Kč/m ² (tloušťka 20 cm)		155
C _{8/10}	C _{8/10}	KSC I	KSC II	2500	2000			-

10.3 Souhrnné vyčíslení finančních ztrát z nadhodnocení parametrů vrstev podle ISPROFOND

- Ke škodám dochází v celém pásmu použití stmelených směsí. Finanční ztráty tedy dopadnou všeobecně na používání stmelených vrstev (polovina typových konstrukcí vozovek).
- Rozdíly ceny skutečné a zaměřované konstrukce jsou nejvyšší právě na přechodu mezi vrstvami stabilizovaných zemin (S I ~ E = 1 200 MPa), a vrstvami kameniva zpevněného cementem (KSC II ~ E = 2 000 MPa), a to ze 185 Kč/m² (S I, tl. 20 cm) na 340 Kč/m² (KSC II, tl. 20 cm). Tento rozdíl v ceně 155 Kč/m² (!) představuje nárůst ceny 84%.
- Rozdíl jednotkových cen na m² je potřebné promítnout do plochy a délky budované dálnice. Při šířce 28 m a délce 1 km pak rozdíl 155 Kč/m² představuje 4 340 000 Kč/km. Tedy pouze u této jediné záměny jediné vrstvy S I za KSC II zaplatí stát – bez příslušné protihodnoty – o 4,34 mil. Kč navíc na 1 km dálnice.
- Jaké další makroúdaje je zapotřebí z tohoto průkazného vyhodnocení dál odvodit? Že při možné výstavbě 50 km dálnic ročně se už jedná o 217 mil. Kč? Že se tyto ztráty státu projeví nejen u dálnic, ale všude tam, kde budou placeny „převodníkové“ ceny podle ISPROFOND, tedy u všech stmelených vrstev? Stačí toto střízlivé vyčíslení, že se jedná řádově o stamilióny korun ročně, které SFDI zaplatí navíc?
- Je nutné doplnit neuvěřitelnou ironii osudu, že Státní fond dopravní infrastruktury věnoval v letech 2006 a 2007 cca 4,5 milionu korun na expertní práce spojené s převodem evropských norem, aby za evropské peníze z operačního programu Doprava, vynaložil zbytečně každý rok stamilióny korun na zkresené a neoprávněně nadhodnocené „převodníky“ stmelených vrstev, které jsou

výsledkem těchto expertních prací. Postačí toto vážné upozornění k tomu, aby se SFDI distancoval od norem ISPROFOND a odmítl jejich schválení? Nebo chce riskovat ztrátu akreditace pro příjem evropských peněz?

11. POŠKOZENÍ STÁTU SNÍŽENÍM ÚNOSNOSTI A ŽIVOTNOSTI VOZOVEK

11.1 Dlouhodobé ztráty státu vzniklé snížením únosnosti a životnosti vozovek

Předchozí porovnání jednotkových cen stmelených směsí a vrstev podle chybného „převodníku“ ISPROFOND představuje jen aktuální jednorázovou ztrátu státu, kterou zaplatil navíc za nedodanou kvalitu při výstavbě vozovky.

Existuje však další ztráta v dlouhodobém měřítku, která se projeví tím, že budou budovány konstrukce, jejichž stmelené vrstvy jsou nižších parametrů, než s jakými počítá návrhová životnost vozovky, udávaná předpokládaným počtem přejezdů těžkých nákladních vozidel.

Vyčíslit tyto výpočtové rozdíly a ztráty nebo je dokonce vyjádřit finančně je obtížnější už proto, že se jedná o naplnění jistých výpočetních předpokladů do budoucnosti. Přesto je možné i zde dospět k velmi průkazným analogiím.

Především je třeba se odkázat na kap. 3, kde bylo souhrnně uvedeno, že neopodstatněným snížením parametrů stmelených vrstev je ohrožena plná polovina katalogových konstrukcí. V konkrétním příkladu je proveden rozbor, co znamená z hlediska životnosti konstrukce vozovky chybné přetřídění stabilizace S I (E~1 200 MPa) na kamenivo zpevněné cementem KSC II (E~2 000 MPa).

A. „Úspora“ tloušťky katalogových konstrukcí vozovek

V platných technických podmínkách Ministerstva dopravy TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací jsou v jednotlivých katalogových listech uvedeny typové konstrukce vozovek. Pro snadnější ilustraci byla zvolena asfaltová vozovka D0-N, A-15. Pro stejnou třídu dopravního zatížení TDZ I jsou v tabulce 1 uvedeny srovnatelné konstrukce D0-N-4 a D0-N-6, které se liší právě záměnou podkladní vrstvy KSC I za S I. Pokud se použije „převodník“ ISPROFOND a S I se prohlásí za KSC I, pak se „ušetří“ 20 mm obalovaného kameniva OK I a 20 mm stabilizace (KSC I), tedy 40 mm.

To je první ztráta státu, neboť tato úprava neodpovídá parametrům zaměřovaných konstrukcí a lze ji vyčíslit. **Stát zaplatí tloušťku 670 mm, na jeho úkor bude uspořeno a postaveno jen 630 mm.**

Tabulka 11.1 – „Úspora“ tloušťky katalogových konstrukcí vozovek
TP 170, A-15

D0-N		
TDZ	I	I
	D0-N-4	D0-N-6
(P III)		
AKM I	40 mm	40 mm
ABVH I	80 mm	80 mm
OK I	80 mm	100 mm (+ 20)
KSC I	180 mm	
S I		200 mm (+20)
MZ	250 mm	250 mm
Celkem	630 mm	670 mm

B. Přetřídění odpovídajících katalogových konstrukcí vozovek z hlediska tříd dopravního zatížení

Druhý důsledek záměny KSC za S se projeví v tom, co je z hlediska životnosti závažnější. Katalogové konstrukce D0-N-4 (TDZ I) a D0-N-6 (TDZ II) si prakticky odpovídají (rozdíl 10 mm), ale výrazný dopad je v přetřídění vozovek o celou jednu třídu dopravního zatížení z TDZ I na TDZ II. To, co bude vydáváno za TDZ I pro 5000 těžkých nákladních vozidel TNV, bude ve skutečnosti spadat do kategorie TDZ II pro 2400 TNV, tedy zatížení poloviční!

Opět by bylo možno výpočtem stanovit ztrátu státu z předpokládaného zkrácení životnosti vozovky. Podstatné je to, bez ohledu na výpočtový modul, že tyto uvedené příklady záměny cestou A („úspora“ tloušťky) nebo B (přetřídění TDZ) jsou díky symetrické skladbě katalogových konstrukcí mnohonásobně opakovatelné. Nejedná se tedy o výjimku, ale pravidlo, kdy bude **stát za snížení parametrů směsí a vrstev chybným „převodníkem“ stmelových směsí platit zkrácenou životností a častějším cyklem oprav.**

Tabulka 11.2 – Přetřídění odpovídajících katalogových konstrukcí vozovek z hlediska tříd dopravního zatížení

TP 170, A- 15

D0-N		
TDZ	I	II
TNV₁ (TNV/24 h)	5000	2400
TNV_k (TNV/24 h)	7500	3500
TNV_{cd} (mil TNV)	28	14,5
N_{cd} (mil 10t náprav)	20	10
	D0-N-4	D0-N-6
(P III)		
AKM I	40 mm	40 mm
ABVH I	80 mm	70 mm (-10)
OK I	80 mm	80 mm
KSC I	180 mm	
S I		200 mm (+20)
MZ	250 mm	250 mm
Celkem	630 mm	640 mm

11.2 Dlouhodobé hospodářské poškození státu z hlediska použitých materiálů do staveb pozemních komunikací

- Národní přílohy ISPROFOND jsou nasměrovány ve svých ustanoveních PROTI obsahu a zaměření evropských norem; místo razantního rozšíření používání místních zdrojů, tj. zemin a druhotných surovin, znamenají **normy ISPROFOND věcné**

potlačení těchto možností dokonce i pod úroveň dosud používaných norem a technologií.

- Kamenivo a zeminy tvoří více než 90% základního materiálu pro konstrukční vrstvy vozovek. **Místo vhodného využívání zemin a druhotných surovin** (podle druhé pětice EN 14227-10 až 14) z trasy nebo z blízkých zdrojů, **je nevhodně preferováno kamenivo**, které podle první pětice EN 14227-1 až 5 musí vyhovovat požadavkům harmonizované evropské normy ČSN EN 13242 a je pochopitelně díky průmyslové výrobě dražší.
- **Způsob používání kameniva je však v normách ISPROFOND zmatečný**, chybí mu **účelná selekce**, aby se používalo výhradně do kvalitních nosných podkladních vrstev s vyššími pevnostmi v tlaku, místo rozbředlého plýtvání do méně kvalitních a únosných vrstev, kam dosud podle ČSN s výhodou směla být používána zemina a náhradní zdroje.
- Zeminy stmelené hydraulickými pojivy jsou výrazně omezeny oproti dosavadnímu používání podle ČSN a podle dosavadní výstavby dálnic v ČR. Dokonce technicky pochybným způsobem při předepsané odolnosti proti účinkům mrazu a vody ve výši 85% původní pevnosti v tlaku **nebude možné zejména nižší kvalitativní třídy dnešních stabilizací zemin navrhnout a dojde k jejich diskvalifikaci a nepoužívání jen proto, že je špatně nastavené kritérium mezi R_c a R_z .**
- Z druhotných materiálů, jejichž používání mají evropské normy usnadnit, tvoří roční produkce popílků v ČR cca 8 mil. tun. Připravená **návaznost** nové specifikace pro suchý popílek EN 14227-4 **na předchozí výsledky výzkumu a vývoje v ČR**, financovaná ze zdrojů Ministerstva dopravy v rámci projektu S 304/120/703 **byla trestuhodně opomenuta**. Pro zpracované a projednané navazující normy ČSN 73 6124-2 Popílková suspenze a ČSN 73 6124-3 Popílkový stabilizát byly z rámce ISPROFOND bez sebemenšího technického opodstatnění vyřazeny. **Místo rozšíření používání popílku včetně likvidační „revize“ ČSN 73 6127-4 KAPS dojde k omezení technicky přijatelných podmínek pro odpovědné používání náhradních materiálů a pojiv, jejich odmítání a nepoužívání ve stavebních pozemních komunikacích, přes léty ověřený přínos.**
- **Technologickým zmatením dvou samostatných způsobů provádění stmelených směsí v centru a na místě dojde ke snížení kvality směsí z upravených zemin**, neboť osvědčené zásady, postupy, obory zrnitosti aj. z původních ČSN jsou zcela opomenuty. Kromě již zmíněného zkresleného „převodníku“ směsí podle EN a ČSN, **který okrádá stát v cenách a snížené životnosti vozovek za nedodržené parametry podle platných ČSN, bude výsledkem norem podle ISPROFOND hluboký útlum a degradace osvědčených technologií.**

Toto jsou jen rámcově shrnuté závěry hospodářského charakteru, které zdůvodňují, proč je nutno návrhy norem ISPROFOND z pozice zadavatele projektu Státního fondu dopravní infrastruktury v plném rozsahu odmítnout.

12. NEPOVOLENÉ ZMĚNY EVROPSKÝCH HARMONIZOVANÝCH NOREM PRO ASFALTOVÉ SMĚSI

12.1 Styčné body a rozdíly při řešení evropských norem pro asfaltové směsi (WG 1) a směsi stmelené hydraulickými pojivy (WG 4) v rámci projektu ISPROFOND

Přestože metodika projektu ISPROFOND Přijímání evropských norem pro stavbu vozovek byla jednotná pro všechny skupiny norem (dílní úkoly) a vychází z předchozího úspěšného zpracování národních příloh k evropským normám na kamenivo, došlo k jejímu rozdílnému uplatnění.

Skupina norem pro asfaltové směsi (WG 1) je svým způsobem nejvýznamnější, protože se jedná o specifikace harmonizované se Směrnicí o stavebních výrobcích (CPD) a uvedení výrobku na trh je podmíněno ES prohlášením o shodě a značkou CE. Termín tohoto neoddlážitelného zavedení, vyhlášený ve Věstníku EU (OJEC) je 1. 3. 2008. Navíc roční produkce asfaltových směsí v ČR se pohybuje v objemu cca 10 mld Kč., což znamená významnou komoditu. Bylo tedy logické, že zahájení prací na normách pro asfaltové směsi bylo odstartováno již v samotném začátku řešení projektu ISPROFOND, a to v roce 2003. Práce byly individuálně rozděleny – jedna specifikace – jeden zpracovatel, což usnadnilo kontinuitu řešení projektu ISPROFOND. V oblasti asfaltových směsí byl nejmasivněji využitý příspěvek státu na porovnávací zkoušky mezi zkušebními normami EN a ČSN. Tato žádoucí podpora umožnila aktivaci řady laboratoří, aby se vybavily potřebnými přístroji podle EN (bez příspěvku státu) a zúčastnily se (za úhradu) porovnávacích zkoušek. Proto také na sklonku roku 2005 po třech letech řešení a ohlášeného ukončení porovnávacích zkoušek – ještě za koordinačního řízení projektu ISPROFOND cestou SILMOS – byly zpracovány první návrhy národních příloh k řešeným specifikacím.

Všechny tyto klady odlišují řešení WG 1 od WG 4. U směsí stmelovaných hydraulickými pojivy (WG 4) i přes přípravné analytické práce se vlastní zpracování národních příloh soustředilo až do roku 2005 pouze na nestmelené směsi. **Řešení stmelovaných směsí bylo odsouhlaseno až v roce 2006**, a to v pojetí **Sdružení (ISPROFOND) v polovičním rozsahu**, na rozdíl od komplexního zpracování celého souboru SILMOS.

Navíc došlo ze strany Sdružení **k účelové změně zpracovatelů projektu**. Doc. Ing. V. Bílek, CSc., který se zabýval speciálně problematikou stmelovaných směsí několik desítek let v rámci Výzkumného ústavu dopravního, zpracoval většinu analytických rozborů norem v rámci projektu ISPROFOND (2003 – 2005) a byl schváleným řešitelem zahájeného úkolu EN 14227-1, byl Sdružením nahrazen Ing. J. Zajíčkem, který původně žádnou normu na stmelené směsi neřešil (!). Obdobně **náhrada původně dohodnutých specialistů** na problematiku popílků Ing. A. Vyhlídalové a Ing. R. Štěpánka za Dr. Ing. D. Stehlíka **přinesla havarijní pokles řešitelských znalostí**.

Navíc u WG 4 nebylo jádrem přípravy národních příloh ověřování nových zkušebních metod porovnávacími zkouškami, ale naopak důsledné vyhodnocení tisíců měření z již provedených zkoušek a letitých zkušeností, obdobně jako tomu bylo u skupiny norem pro cementobetonové kryty (WG 3).

Ve WG 1 nehrozila žádná změna odborného týmu zpracovatelů jednotlivých norem a nebylo nutno připravovat paralelní řešení. Vyhlášením normalizačních úkolů ve Věstníku č. 3/2007 s dosavadním koordinačním pracovištěm Centra technické normalizace SILMOS s.r.o. bylo možno předpokládat relativně bezproblémové předání výsledků projektu ISPROFOND ve WG 1 a zpracování hotových normalizačních úkolů včetně národních příloh. Vzhledem k vývoji řešení norem ve WG 4 a bezprecedentnímu zásahu Ing. M. Holečka s ukončením řešení již sjednaných normalizačních úkolů se SILMOS, k této finální spolupráci s odbornými řešiteli jednotlivých specifikací nedošlo. Tato souhrnná kapitola k problematice

norem pro asfaltové směsi proto **poukazuje na tři zásadní problematická místa řešení projektu ISPROFOND ve WG 1 a následné chyby normalizačních úkolů.**

12.2 Termínový skluz řešení projektu ISPROFOND

Podle rámcového harmonogramu přejímání evropských norem výrobků pro stavbu vozovek, který byl odvozen z nepřekročitelných termínů zavedení jednotlivých skupin norem (CTN 197/05), bylo naplánováno a dohodnuto, že ve WG 1 budou dokončeny porovnávací zkoušky směsí do konce roku 2005. Rok 2006 měl být věnován koordinovanému zpracování národních příloh a jejich zveřejnění k 31. 12. 2006. Rok 2007 měl být věnován ověřování receptur směsí a postupnému projednávání konečných návrhů norem a jejich vydávání. Tento plán naprosto odpovídal racionálnímu řešení stejné problematiky např. v sousedním Rakousku, kde navazující národní předpisy k zavedení evropských norem pro asfaltové směsi, RVS 08.16.01 byly zveřejněny s účinností od 1. 1. 2007, nebo v SRN, kdy technické dodací podmínky TL Asphalt – StB 07 byly zveřejněny 1. 2. 2007.

Skluz v řešení projektu ISPROFOND ve WG 1 je takový, že k 31. 12. 2007 nebylo ještě uzavřeno pro rozpory účastníků připomínkové jednání k celé skupině norem z WG 1. O termínu vydání těchto harmonizovaných norem v České republice ještě před zahájením jejich plné účinnosti v Evropské unii k 1. 3. 2008 lze úspěšně pochybovat. A o ověření produkce asfaltových směsí podle ještě neschválených norem už nemá smysl ani hovořit. Nepřekročitelnost limitu plného zavedení evropských norem pro asfaltové směsi k 1. 3. 2008 znamená zásadní **otázku pro české výrobce asfaltových směsí. Budou své výrobky označovat značkou CE podle německých národních předpisů nebo podle rakouských, když české nebudou vydány?** V každém případě byla dostatečná rezerva získaná věcným řešením v projektu ISPROFOND již od roku 2003 prohospodařena a obecně přijaté, akceptované a v praxi ověřené řešení národních příloh k normám pro asfaltové směsi není pouhé 2 měsíce od závazného termínu na stole!

12.3 Nepřijatelný pokus o deinstalaci národních příloh k normám na kamenivo

Řešení projektu ISPROFOND v letech 2006 a 2007 postrádá základní soulad s procesem přejímání evropských norem v evropských zemích i v předchozí národní praxi. Tento základní ideový chaos lze snadno doložit právě na příkladu evropských norem pro asfaltové směsi v rámci projektu ISPROFOND.

Hlavním záměrem a racionálním zdůvodněním projektu ISPROFOND, navíc umožňujícím získání státního příspěvku ze SFDI, bylo zpracování NÁRODNÍCH PŘÍLOH k evropským normám podle výsledků porovnávacích zkoušek a expertních prací. Tento postup – bez státního příspěvku – byl uplatněn úspěšně při zpracování národních příloh k evropským normám na kamenivo k 1. 5. 2004 a je plně osvědčený a funkční.

Naprosto nepochopitelná snaha zpracovatelů norem, kteří mají zpracovat NÁRODNÍ PŘÍLOHY pro specifikace na asfaltové směsi, je pokus o zrušení NÁRODNÍCH PŘÍLOH ke specifikacím na kamenivo. Podle odmítnutých snah na zrušení projednaných, schválených a více než tři roky platných národních příloh k ČSN EN 13242 navrhuji tvůrci obdobné zrušení národní přílohy k ČSN EN 13043 (PARADOX 1). Základní dezorientace projektu ISPROFOND však pokračuje tím, že **místo nepohodlných**, protože přesně specifikujících **národních příloh** k normám výrobků (kamenivo, směsi), kde je jejich použití legitimní, **se naopak snaží pokoutním způsobem vpašovat národní přílohu k normám FPC a TAIT, kde legitimní naprosto nejsou.** (PARADOX 2). Oba tyto manévry směřují k lavírování a licitaci mezi jednoznačně nastavenými požadavky v normách.

Je třeba stejně jako dříve u nestmelených směsí, nyní u stmelených směsí a současně asfaltových směsí rázně odmítnout destrukci úspěšného zavedení národních příloh k normám na kamenivo včetně jednoznačného převodníku kvalitativních tříd. Proto, **normy z WG 1 z projektu ISPROFOND, které uvádějí požadavky na kamenivo výčtem kategorií v naprosto nepřehledné směsici možných typů, představují nevyhovující řešení.** Příklad složité a duplicitně opisující **národní přílohy k ČSN EN 13108-1 pro asfaltový beton je**

odstrašujícím zmetkem a současně důvodem, proč je nutno tyto normy (národní přílohy) odmítnout. Po vzoru jednoduchého převodu jako u stmelných směsí je nutno radikálně zjednodušit a omezit nepřehledné varianty možných kategorií do jednotného a přehledného (a také kontrolovatelného) převodníku.

a) Nadbytečný rozsah národní přílohy

Základní norma pro asfaltové směsi EN 13108-1 Asfaltový beton má rozsah 41 stran, národní příloha rozšiřuje tento text o dalších 32 stran. Příčinou je nadbytečné opakování textů, které jsou zařazeny jednak do Národní přílohy NA-E (Empirický přístup), jednak s modifikacemi do Národní přílohy NA-F (Funkční přístup).

b) Duplicitní ustanovení národních příloh E a F pro stanovení vlastností kameniva

Požadavky na kamenivo (viz. čl. 4.3) se neliší s odvoláním na EN 13043 podle návrhu směsí empirickým nebo funkčním způsobem. Tyto způsoby specifikují odlišný postup návrhu směsí, ale bez ohledu na způsob návrhu budou výsledné požadované vlastnosti směsi závislé na použitém materiálu. Tedy pro směs stejného „předpokládaného použití“ – úrovně kvalitativních parametrů – by bylo možno očekávat odpovídající požadavky na kamenivo ať podle empirického nebo funkčního návrhu směsi. Přesto jsou pro obě části národní přílohy NA-E a NA-F zařazeny rozsáhlé samostatné tabulky požadavků na kamenivo:

NA-E.4.1 Požadavky na kamenivo do OBRUSNÝCH vrstev podle ČSN 13043:2006

NA-E.4.2 Požadavky na kamenivo do LOŽNÍCH vrstev podle ČSN 13043:2006

NA-E.4.3 Požadavky na kamenivo do PODKLADNÍCH vrstev podle ČSN 13043:2006

NA-E.4.4 Vlastnosti fileru jako kameniva s kvalitativními požadavky

K těmto tabulkám existují duplicitní a z velké části se překrývající tabulky NA-F.4.1, NA-F.4.2, NA-F.4.3, NA-F.4.4.

c) Definování parametrů kameniva podle tříd

Dosavadní postup v sadě ČSN 73 6121-31 Stavba vozovek formuloval požadavky na kamenivo pomocí tříd jako skupinových parametrů. Tyto třídy podle nahrazené ČSN 72 1512 byly zachovány jako převodník při přechodu na sadu evropských norem pro kamenivo a jsou uvedeny v národních přílohách těchto norem. Kromě toho, že definují srovnatelnou úroveň původních ČSN a nových EN, mají stejnou funkci převodníku i pro další použití do nových evropských norem pro stavbu vozovek.

Důkazem přehlednosti, a také jednoduchosti, jednoznačnosti a po léta bezproblémově fungující specifikace parametrů kameniva je tabulka 4: Kvalitativní parametry kameniva z ČSN 73 6121.

Tabulka 4 – Kvalitní parametry kameniva ČSN 73 6121

Vrstva	Druh kameniva podle ČSN 72 1511	Min. třída kameniva podle ČSN 72 1512	Další požadavky
AB I AKM I AKD AKT	DDK	B	$MZ_{NV} = \max. 0,35$ ¹⁾ $MZ_{VB} = \max. 0,25$
	DTK	B	$EP = \min. 70$ ²⁾
	HDK	B	Pro obrusné vrstvy $f_{OK} = \min. 0,50$ ³⁾ ($f_{OK} = \min. 0,55$ pro AB I) ⁴⁾
AB II AB III AKM II AKO	DDK	C	$MZ_{NV} = \max. 0,35$ ¹⁾ $MZ_{VB} = \max. 0,25$
	DTK	C	$EP = \min. 70$ ²⁾
	HDK	C	Pro ložní a podkladní vrstvy
OK I	DDK, DTK	C	
	HDK, HTK	C	
	ŠP	B	
	ŠD	A	
OK II	DDK, DTK	C	
	HDK, HTK	D	
	ŠP, ŠD	B	
OKVH OKM	DDK HDK	C	

¹⁾ MZ – míra zahlinění drobného drceného kameniva podle přílohy B. Stanoví se metodou ztráty sušením (MZ_{NV}) nebo orientačně metylenovou modří (MZ_{VB}).
²⁾ EP – ekvivalent písku podle ČSN 72 1173.
³⁾ f_{OK} – součinitel ohladitelnosti kameniva podle ČSN 72 1182.
⁴⁾ Pouze pro úseky vozovek s požadavkem na zvýšenou odolnost proti smyku.

Přitom je třeba upozornit, že zkratky pro jednotlivé vrstvy reprezentují různé druhy asfaltových směsí, které jsou dnes pojednány v samostatných evropských normách EN 13108-1, 2, 3, 4, 5 a 7 (s výjimkou normy pro litý asfalt).

Důkaz, že je možné pojednat přehledným způsobem s použitím tříd kameniva i problematiku několika evropských norem, byl podán v kapitole 4. Pro přehlednost je znovu uvedena tabulka 4.1 Kamenivo pro stmelené směsi, která s odvoláním na národní přílohu EN 13242 stanoví jednoduše definované požadavky pro EN 14227-1,2,3,5.

Tabulka 4.1 – Kamenivo pro stmelené směsi (SILMOS)

Požadavky podle EN 14227-1 až 5	ČSN EN 13242		
Třída (NA ČSN EN 13242)	C	D	E
Kategorie pevností v tlaku $R_{c,28}$	$C_{20/25}$, $C_{16/20}$	$C_{12/15}$, $C_{8/10}$	$C_{5/6}$, $C_{3/4}$, $C_{1,5/2}$
Technologie podle ČSN 73 6124 (25)	PB VB	KSC I KSC II MCB	(S) *
* Platí pro směsi stmelené náhradními pojivy podle ČSN EN 14227-2,3,5			

Místo této jednoduchosti je v normách ISPROFOND změněno skupinové označení vlastností podle tříd do nepřehledného výčtu jednotlivých kategorií. Místo jednoduchého převodu tab. 4.1 se nabízí **odstrašující a šestkrát opakované opisování porůznu změněných kategorií. V šesti rozsáhlých tabulkách s opakovanými poznámkami viz. tabulka NA-E.4.1 z NA k EN 13108-1 Asfaltový beton.** O tom, že tento nepřijatelný pokus nabourání výsledků úspěšného zavedení evropských norem na kamenivo je slepou uličkou pro uživatele, už bylo pojednáno v předchozím textu.

Tabulka NA-E.4.1 – Požadavky na kamenivo do obrusných vrstev podle ČSN EN 13043:2004

Obrusné vrstvy ¹⁾					
Článek	Typ	S	+	bez označení	CH
normy, tabulka	Označení směsi ACO	11 S, 16 S	11 +, 16 +	8, 11, 16	8 CH
Požadavky na drobné kamenivo a směs kameniva					
4.1.3, tab. 2	zrnitost DK $D \leq 2$ G_F	G_F85			
4.1.3, tab. 2	zrnitost SK $D \leq 5$ a $d = 0$ G_A	G_A85			
4.1.3.2, tab. 4	tolerance zrnitosti DK a SK s $D \leq 8$ G_{TC}	$G_{TC}10$			
4.1.4, tab. 5	obsah jemných částic f	Těžené	f_3	f_{10}	
		Drcené	$f_{10}^{2)}$	f_{16}	
4.1.5, tab. 6	kvalita jemných částic ³⁾	MB_F	MB_F10		
Požadavky na hrubé kamenivo					
4.1.3, tab. 2	zrnitost $D > 2$ G_C	$G_{c90/15}$ (85/15) ⁴⁾		$G_{c85/15}$	
4.1.3.1, tab. 3	tolerance zrnitosti G pro D/d	< 4	$G_{25/15}$	$G_{20/15}$	
		≥ 4	$G_{20/17,5}$		
4.1.4, tab. 5	obsah jemných částic f	f_2			
4.1.6, tab. 8	tvarový index SI pro horní mez zrnění	$D < 11,2$	SI_{30}	SI_{35}	SI_{50}
		$D \geq 11,2$	SI_{25}	SI_{30}	-
4.2.2, tab. 11	odolnost proti drcení LA pro horní mez zrnění	$D < 11,2$	LA_{30}	LA_{40}	LA_{50}
		$D \geq 11,2$	LA_{25}	LA_{30}	-
4.2.3, tab. 13	ohladitelnost $PSV_{DEKLAROVANÁ}$	$PSV(50)^{5)}$	$PSV(50)$	$PSV(48)$	
4.2.9.1, tab. 17	nasákavost ⁶⁾ WA_{24}	$WA_{24}1$		$WA_{24}2$	
4.2.9.2, tab. 20	trvanlivost síranem hořečnatým ⁷⁾ MS	MS_{18}			
4.2.9.2, tab. 19	odolnost proti zmrazování a rozmrazování F	F_2		F_4	
4.2.12, tab. 21	odolnost proti rozpadavosti čediče $SB^{8)}$	$SB_{LA} \leq 8$			
4.3.4.3, tab. 23	rozpínavost kameniva z ocelové strusky V	Hodnoty se deklarují.			

HK – hrubé kamenivo, DK – drobné kamenivo, SK – směs kameniva (např. 0/4), HDK – hrubé drcené kamenivo, DDK – drobné drcené kamenivo, SDK – směs drceného kameniva, STK – směs těžného kameniva

POZNÁMKA 1 Přílnavost pojiva ke kamenivu se stanoví podle ČSN 73 6161 a musí být pro vozovky s TDZ S, I, II dobrá, u ostatních TDZ musí být minimálně vyhovující.

POZNÁMKA 2 U kameniva vápencového nebo dolomitického původu je přípustná hodnota f_{16} , u kameniva z jiných hornin lze po dohodě s jejich výrobcem využít tolerancí tabulky 4 a 4.1.5 ČSN EN 13043:2004.

POZNÁMKA 3 Při obsahu jemných částic větším než 3 % hmotnosti v DDK a/nebo ve SDK se jejich kvalita ověří metodou podle 4.1.5 ČSN EN 13043:2004.

POZNÁMKA 4 Požadavky na zmitost uvedené v závorce platí pro frakci 8/11.

POZNÁMKA 5 Pro úseky vozovek se zvýšenými požadavky na protismykové vlastnosti obrusné vrstvy se požaduje $PSV \geq 53$. Hodnota PSV bude určena pro konkrétní stavbu s ohledem na velikost dopravního zatížení a dopravní význam komunikace.

POZNÁMKA 6 Pokud nasákavost kameniva podle ČSN EN 1097-6 (kapitola 7,8) je menší než 1 % hmotnosti pro asfaltové směsi s označením "S" a "+" nebo 2 % pro směsi bez označení, lze kamenivo považovat za mrazuvzdorné a není nutné stanovovat trvanlivost nebo odolnost proti zmrazování a rozmrazování. V opačném případě se provede zkouška trvanlivosti síranem hořečnatým podle ČSN EN 1367-2:1999 nebo zkouška odolnosti proti zmrazování a rozmrazování podle ČSN EN 1367-1:2000.

POZNÁMKA 7 Pokud trvanlivost kameniva síranem hořečnatým podle ČSN EN 1367-2:1999 splňuje uvedené požadavky, lze kamenivo považovat za mrazuvzdorné a není nutné stanovovat odolnost proti zmrazování a rozmrazování podle ČSN EN 1367-1:2000.

POZNÁMKA 8 Pokud jsou zjištěny známky výskytu rozpadavosti čediče, stanovuje se ztráta hmotnosti a odolnost proti drcení podle ČSN EN 1367-3:2001 a ČSN EN 1097-2:1999.

d) Snižování parametrů kameniva

Skrytým a nepřiznaným důvodem po náhlé „potřebě“ zrušit národní přílohy evropských norem na kamenivo, které byly objektivně stanoveny porovnávacími zkouškami, **je snaha po snížení parametrů kameniva**. V nepřehledných a zcela libovolně pozměňovaných výčtech kategorií kameniva jak pro stmelené, tak asfaltové směsi lze tyto pokusy snadno dohledat.

Pro příklad byl zvolen jediný parametr – odolnost proti drcení LA, který patří mezi rozhodující vlastnosti kameniva (Tabulka 12.1).

Tabulka 12.1 – Porovnání odolnosti proti drcení LA

Vlastnosti	Třídy			
	A	B	C	D
NA.13043 – tab. 2 LA horní mez zrnění ≤ 11 mm LA horní mez zrnění > 11 mm	LA₂₅ LA₂₀	LA₃₀ LA₂₅	LA₄₀ LA₃₀	LA₅₀ LA₄₀
Požadavek ČSN 73 6121 Tab. 4 - současný stav	Obrusné: Ložní a podkladní:	min. B	- min. C	- -
Požadavek NA 13108-1 Tab. NA-E.4.1 Obrusné vrstvy		S +	Bez označení	CH
Požadavek NA 13108-1 Tab. NA-E.4.2 Ložní vrstvy		S +	Bez označení	- -
Požadavek NA 13108-1 Tab. NA-E.4.3 Podkladní vrstvy			LA₃₀ ? LA₃₀	- +

- ČSN EN 13043: Odolnost proti drcení LA byla zařazena do NA 13043 (tabulka NA – Část 2: Hrubé kamenivo) ve čtyřech kvalitativních třídách A, B, C, D. S ohledem na proměnnou hodnotu podle velikosti zrna jsou uváděny dva parametry nad a pod horní mez zrnění 11mm. Spodní parametr pro hrubozrnnější směsi je vždy o kategorii přísnější.
- ČSN 73 6121: Stanoví naprosto jednoznačně kvalitativní parametry minimálně B – pro kamenivo do obrusných vrstev a kvalitativní parametry minimálně C – do ložních a podkladních vrstev
- EN 13108-1: Velice usvědčující o skutečném záměru tvůrců norem ISPROFOND jsou údaje z citovaných tabulek NA-E.4.1,2,3, kde jsou stanoveny požadavky na parametr odolnosti proti drcení LA:
 - § pouze pro ložní vrstvy je respektována současná minimální hranice kvalitativní třídy C,
 - § pro podkladní vrstvy je zmatečně ignorován kategoriální rozdíl hodnot pro horní mez zrnění 11 mm, společnou hodnotou LA₃₀/LA₃₀,
 - § **nejhorším výsledkem je však to, že jak pro obrusné vrstvy, tak pro podkladní vrstvy (kategorie + tj. současná kvalitativní třída I) je povolena úroveň odolnosti proti drcení třídy D, tj. LA₅₀/LA₄₀!**

Je zapotřebí ještě jiné argumentace? **To, co nebylo přijatelné pro všechny druhy asfaltových směsí v roce 1994, se v roce 2008 nabízí jako povolený standard. Kamenivo s LA₅₀ do asfaltových směsí nepatří, to bylo platné nejen v roce 1994, ale teď – pod zneužitou záminkou přejímání evropských norem – to má být opět zavedeno!**

Uvedený rozbor špatného nastavení parametru LA zdaleka nevyčerpává zásadní připomínky k navržené tabulce NA – E.4.1 a dalším. Jestliže byly zpracovány podrobné národní přílohy k normám na kamenivo, proč se nyní objevuje v tabulkách tak početné množství pozměňujících poznámek? Důvod je jediný – každá **poznámka upravuje (= změkčuje) parametry již dohodnuté a platné v ČSN EN 13043. S těmito nepodloženými změnami parametrů, které ve svém souhrnu představují podstatné snížení požadavků na materiál do nejkvalitnější vrstvy vozovek, nelze souhlasit.** Vzhledem k rozsahu

celého Rozboru jsou uvedena pouze konstatování k jednotlivým poznámkám. Podrobnější argumentace je dohledatelná podle výsledků porovnávacích zkoušek pro sadu evropských norem na kamenivo.

- POZNÁMKA 2 – nutno změnit. Nelze souhlasit s tím, že veškeré vápencové nebo dolomitické horniny frakce 0/4 mm budou vyhovovat požadované kvalitě (viz. hodnocení lomu Loděnice, který dodával nekvalitní vápencovou moučku jako filer).
- POZNÁMKA 3 – nelze souhlasit se zavedením zkoušky výhradně metylenovou modří podle ČSN EN 939-9. Její použití umožňuje zvýšení nevhodného množství jemných částic 0/0,125 až o 66% oproti původnímu a průkaznějšímu parametru, zkoušky ztrátou sušením, která se používá dosud (viz. poznámka 1 z uvedené tabulky 4 k platné ČSN 73 6121 z roku 1994).
- POZNÁMKA 5 – nelze souhlasit s uvedeným stanovením požadavku na ohladitelnost PSV. Hodnoty v závorce jsou zřejmě pouze orientační (na rozdíl od tabulky 4 ČSN 73 6121) a deklarace jakékoliv naměřené hodnoty bez pevně stanovené kategorie znamená, že se může použít jakékoliv kamenivo. Čtyřicetileté zkušenosti o významu hodnoty odladitelnosti minimálně do obrusných vrstev vozovky z hlediska nebezpečí smyku a bezpečnosti silničního provozu jsou opět zcela znegovány.
- POZNÁMKA 6 a 7 – nelze souhlasit s nepodloženou záměnou vlastností jako je nasákavost, mrazuvzdornost a trvanlivost, neboť výsledky zkoušek těchto vlastností jsou vázány na druh horniny a závislost mezi jejich hodnotami nebyla ani v porovnávacích zkouškách stanovena.
- POZNÁMKA 6 a 7 – nelze souhlasit s vyloučením zkoušky trvanlivosti síranem sodným Q_i , která je průkaznější než síranem hořečnatým. Nastavenému kritériu MS_{18} vyhoví z našich používaných zdrojů s velkou rezervou prakticky všechno, takže tato zkouška s tímto kritériem nemá vypovídací hodnotu.
- POZNÁMKA 8 – nutno zvážit, jak se mají ověřovat „známky výskytu“? Právě uvedená zkouška odolnosti proti rozpadavosti čediče SB klasifikuje hranici nevhodného čedičového materiálu.
- Do Tabulky NA – E.4.4 pro filer jako kamenivo je nezbytné doplnit vlastnost měrná hmotnost, která se podle čl. 5.3.2 musí deklarovat.

Postačí uvedený rozbor JEDINÉ tabulky normy ISPROFOND, aby bylo alespoň naznačeno, jaké kvalitativní zhoršení kameniva pro asfaltové vozovky má nastat?

12.4 Nepovolené změny evropských harmonizovaných norem pro asfaltové směsi

12.4.1 Všeobecně

Problematika možného zpracování národních příloh k evropským normám vyvolala před čtyřmi roky velké diskuse v rámci CEN, DG III a následně u národních normalizačních orgánů. Původní idea naprosto jednotného, neměnného a povinně zavedeného textu evropských norem se touto možností zdála být ohrožena. Ukázalo se však, že i samotná Směrnice pro stavební výrobky počítala s možností odchýlného řešení evropských norem v sektoru stavebnictví, a to s ohledem zejména na rozdílné klimatické podmínky, ověřené národní zvyklosti, postupy a zkušenosti. Tato možnost se bohužel stala realitou u několika skupin výrobků, mj. kameniva, směsí pro stavbu vozovek aj., kde nedošlo k jednotnému určení parametrů evropských norem v rámci dlouholetého normalizačního procesu. Ve výslovných případech bylo povoleno určit např. výběr ze škály vhodných kategorií, alternativní zkoušení na národní úrovni, případně výběr z možných zkoušek formou blíže nespecifikovaného NÁRODNÍHO PŘEDPISU.

Této možnosti zejména vyspělé a lépe připravené evropské státy využily, přičemž formu NÁRODNÍHO PŘEDPISU bylo možno zvolit a zpracovat v souladu s dosavadní národní soustavou norem a navazujících technických dokumentů. V České republice byla

pro tato národně stanovená zpřesnění evropských norem zvolena forma informativní NÁRODNÍ PŘÍLOHY, která spojuje výhodu jednoho tisku textu evropské normy a navazující národní přílohy k této normě. Tento postup byl za podpory Ministerstva průmyslu a obchodu rozšířen v rámci Strategického programu přejímání evropských norem ve stavebnictví 2003 – 2006 a byl použit jednotně u desítek ČSN EN. Projekt ISPROFOND byl do roku 2005 včetně řešen plně v souladu s těmito v Evropě platnými zásadami.

Hlavním a nepřijatelným nedostatkem v rámci norem pro asfaltové směsi ISPROFOND 2006 – 2007 je pokus o zfalšování jasných pravidel určujících možnosti zpracování národních ustanovení. Tato možnost je vyhrazena pro normy výrobku (specifikace) v případech, kde je to příslušným ustanovením jednotlivých článků výslovně povoleno. Např. text: „Pokud se požaduje...“ umožňuje, aby příslušná vlastnost a její parametr byly zpřesněny, použity nebo naopak odmítnuty na národní úrovni.

Možnost zpracování národních příloh je však zcela vyloučená u norem zkušebních. Je nemyslitelné, aby např. totéž zkoušení vzorku asfaltové směsi bylo stanoveno odchylně podle libovůle státu při 20 °C, 30 °C, 60 °C, protože dosažené výsledky by byly naprosto nesrovnatelné a hlavní cíl sjednocování postupů evropskými normami by byl zcela popřen.

Stejně tak **není možno** – pokud opět není výslovným ustanovením norem povoleno jinak – **volit si vlastní podmínky pro typové zkoušky výrobku (ITT) nebo kontroly výroby (FPC)**. Neboť tímto postupem – pokud není povolen – se zásadně a nepřijatelným způsobem porušuje legislativa Evropské komise, vyjádřená v nástrojích, kterými jsou evropské normy, zejména normy harmonizované. **Nepřijatelný postup, který tyto zásady porušuje, byl použit v souboru norem WG 1 projektu ISPROFOND pokusem o zpracování tzv. „národního aplikačního dokumentu“!**

12.4.2 Novotvar ISPROFOND: „Národní aplikační dokument“

Způsob, jakým se zpracovatelé norem ISPROFOND pro asfaltové směsi (WG 1) pokusili obejít text evropských norem i pevná pravidla pro jejich zavádění, je zvláště usvědčující v případě tzv. „národního aplikačního dokumentu (NAD)“. Tento pokus o **volné převyprávění pevně stanoveného textu s vynecháním nepohodlných pasáží, představuje opravdu unikát v dosavadní praxi zavádění EN.**

a) Nepovolený způsob změny evropské normy

Pro oblast pozemních komunikací, kde bylo převzato od roku 1997 bezmála dvě stě EN neexistuje žádný takzvaný „národní aplikační dokument“. Vhodná a povolená úvodní ustanovení jsou v národní předmluvě, povolená ustanovení, která mohou být výslovně zpřesněna na národní úrovni, jsou pak součástí národní přílohy. Žádný „národní aplikační dokument“, zejména k normám, které nejsou výrokové jako EN 13108-21 Řízení výroby a EN 13108-20 Zkoušky typu nejenže nemá opodstatnění, ale znamená nepovolený způsob změny evropské normy.

b) Kamuflované ukrytí „národních aplikačních dokumentů“

Usvědčující fakt o zjevné manipulaci spočívá v tom, že první pokus o přiřazení tzv. „národních aplikačních dokumentů“ k EN 13108-20 a 21 se ukázal neprůchodný, neboť zjevný rozpor mezi textem EN a „národním aplikačním dokumentem“ v jednom svazku nemohl být akceptován. Proto v dalším připomínkovém řízení byly novotvary skryty do příloh C a D úplně jiné normy, navíc nikoli evropské, ale ČSN 73 6121-1 Provádění a kontrola shody, přestože se odvolávají na původní evropské normy! Příloha C (normativní) Národní aplikační dokument k normě ČSN EN 13108-20 Zkoušky typu pro hutněné asfaltové směsi (str. 23 - 28) a Příloha D (normativní) Národní aplikační dokument k normě ČSN EN 13108-21 Řízení výroby u výrobce pro hutněné asfaltové směsi str. 29 – 34. Tato **kamufláž sice může zmást budoucí uživatele, ale nemůže zakrýt, že obsah tzv. „NAD“ je v rozporu s identickým textem příslušných EN a znamená jejich vědomé a nepovolené úpravy a redukci.**

c) Identický text a volné převyprávění

Článek 5.2.2.1 Vnitřních předpisů CEN definuje postup zavádění EN:

„EN se zavede tím, že se jí přizná statut národní normy buď VYDÁNÍM IDENTICKÉHO TEXTU (viz 5.2.2.2), nebo schválením k přímému používání jako národní normy (viz 5.2.2.3).“

O tom, jak je tzv. „NAD“ duplicitní, nepřesný a zavádějící přívažek a co významného zamlčuje, svědčí krátká ukázka:

Překlad textu ČSN EN 13108-21

A.4 Četnost zkoušek

Četnost zkoušek musí být stanovena v týdenním režimu a musí být dodržována četnost, uvedená v tabulce A.3, odpovídající nejnižší okamžité provozní úrovni shody dosažené v předchozím kalendářním týdnu.

Při zahájení provozu nové obalovny nebo po přemístění musí být četnost zkoušek dodržována podle četnosti zkoušek OCL-C až do provedení 32 rozborů. Četnost zkoušek může být poté upravena na četnost indikovanou ze shody těchto 32 výsledků.

Po době uzavření obalovny na dobu tři měsíců nebo více nebo po větší opravě nebo generální opravě má být provozní úroveň shody snížena o jednu úroveň a nemá být měněna až do dosažení 32 výsledků z nové výroby.

POZNÁMKA Účelem variabilní četnosti zkoušek je omezit riziko neshodného produktu, který by nebyl zjištěn, a zajistit rychlou reakci na jakékoli zvýšení počtu neshodných výsledků.

Převyprávěný text „NAD“ v ČSN 73 6121-1, strana 33

D.4.9 Uvedení nové obalovny do provozu a přerušení provozu obalovny

Při zahájení provozu na nové obalovně nebo po jejím přemístění na nové stanoviště platí pro četnost zkoušek úroveň shody OCL C a to tak dlouho, než je provedeno 32 zkoušek asfaltové směsi.

Četnost může být potom nastavena na úroveň, která odpovídá provozní úrovni shody z těchto 32 výsledků.

U obalovny, kde byla přerušena výroba na dobu tři měsíců a delší, např. po větší opravě obalovny nebo po zimní odstávce, musí být provozní úroveň shody z posledního týdne výroby snížena o jednu úroveň.

Tato úroveň platí do doby, než je k dispozici 32 výsledků zkoušek asfaltových směsí z nové výroby.

d) Likvidace nepohodlných četností zkoušek

Důvod předchozí kamufláže vyplyne ještě zřetelněji při dalším porovnání textu ČSN EN 13108-21 a jeho upravené redukované verze v „NAD“.

Text ČSN EN 13108-21 jednoznačně stanoví tři úrovně četnosti zkoušek X, Y, Z (A.1 Všeobecně, tabulka A.3).

Tabulka A.3 – Minimální četnost pro rozbor konečného produktu (tun/zkouška)

Sloupec	1	2	3	4
Řádek	Úroveň	OCL A	OCL B	OCL C
1	X	600	300	150
2	Y	1 000	500	250
3	Z	2 000	1 000	500

Text vynechaný v „NAD“

Tabulka A.3 je převedena do „NAD“ jako tabulka 6, ve které už ovšem chybí úroveň X, zůstala jen Y a Z.

Tabulka 6 – Minimální četnost základních zkoušek asfaltových směsí v procesu výroby (1 zkouška/vyrobené t)

Úroveň požadavků	Asfaltová směs	Minimální četnosti zkoušek na t vyrobené směsi při dosažení provozní úrovně shody obalovny		
		OCL A	OCL B	OCL C
Y	Jemnozrná asfaltová směs	1 000	500	250
Z	Hrubozrná asfaltová směs	2 000	1 000	500

To znamená, že z ČSN je oproti EN zcela vypuštěna možnost vyšší kontroly četnosti X s přesně stanoveným počtem zkoušek na tunu, přestože neexistuje jediný důvod, aby zvláště u sledovaných staveb nebo v rámci jakkoli smluvně stanovených podmínek se tento počet zkoušek nemohl vyžadovat.

Tento způsob „zavádění EN“ je už přímým porušením uvedeného článku 5.2.2.1 Vnitřních předpisů CEN:

„EN se zavádí identicky co do technického obsahu a stavby (kromě překladu) A BEZ OMEZENÍ jejího rozsahu používání.“

e) Likvidace způsobu hodnocení provozní úrovně obalovny metodou průměru čtyř výsledků

EN 13108-21 stanoví v článku A.3.2 Metoda jednoho výsledku a A.3.3 Metoda průměru čtyř výsledků – oba postupy jako rovnocenné a povinné (jeden nebo druhý):

„Provozní úroveň shody obalovny MUSÍ BÝT STANOVOVÁNA NEPŘETRŽITĚ PODLE TABULKY A.2.“

Text článku A.3.3 je však opatřen v překladu Národní poznámkou 4:

„Metodu průměru 4 výsledků se v přechodném období 2 let nedoporučuje používat. Její zavedení lze provést po dlouhodobém ověření pracovních postupů podle příslušných (vztažných) zkušebních norem.“

Toto upravení je závažné a rozhodně pro něj není vhodná forma národní poznámky. Mělo by být – pokud je opodstatněno – uvedeno v národní předmluvě s přesným vymezením doby (rok) do kdy toto doporučení platí.

V tzv. „NAD“ je však text této poznámky naprosto popřen. Jestliže v EN 13108-21 jsou v odkazované tabulce A.2 uvedeny v 1. sloupci povolené četnosti neshodných výsledků pro metodu jednoho výsledku (A.3.2), ve 2. sloupci pro metodu průměru 4 výsledků (A.3.3), z české tabulky 3 „NAD“ se metoda průměru čtyř výsledků zcela vytratila.

Tabulka A.2 – Stanovení provozní úrovně shody obalovny – EN 13108-21

Sloupec	1	2	3
Řádek	Jednotlivé výsledky Počet zkoušek v předchozích 32, které nevyhovují (A.3.2)	Průměry čtyř výsledků Počet posledních 8 průměrů, které nevyhovují (A.3.3)	Provozní úroveň shody (OCL)
1	0 až 2	0	A
2	3 až 6	1	B
3	> 6	≥ 2	C

Text vynechaný v „NAD“

Tabulka 3 – Stanovení provozní úrovně shody obalovny - ČSN 73 6121-1 „NAD“ str. 31

Stanovení provozní úrovně shody obalovny (OCL)	
Provozní úroveň shody	Počet vzorků s neshodnými výsledky u posledních 32 vzorků
OCL A	0 až 2
OCL B	3 až 6
OCL C	> 6

Jaké jsou praktické důsledky těchto manipulací a vynechávání textů evropských norem? **Místo proklamovaného „dlouhodobého ověření pracovních postupů“ se jeden postup zcela záměrně vynechá, aby nebyl používán!**

Tomu se říká v terminologii ISPROFOND „převedení IDENTICKÉHO TEXTU BEZ OMEZENÍ ROZSAHU POUŽITÍ“?

ZÁVĚRY K EVROPSKÝM NORMÁM PRO ASFALTOVÉ SMĚSI (WG 1)

Po provedeném rozboru je nutno doporučit ČNI, aby nevydávalo text národních příloh a navazujících ČSN v předkládaných verzích projektu ISPROFOND z těchto důvodů:

- 1) I přes dlouhodobou přípravu nebyly finální úpravy textu předány ČNI ke schválení ani dva měsíce před povinným zavedením těchto harmonizovaných norem v CEN (1.3.2008)
- 2) Národní přílohy jsou zpracovány nevhodným a nepřehledným způsobem s množstvím zbytečného opakování textu a neúměrném rozsahu (ČSN EN 13108-1, text EN 41 stran, text NA 32 stran!)
- 3) Národní přílohy postupují při stanovení parametrů kameniva proti ustanovení sady platných harmonizovaných norem pro kamenivo včetně národních příloh, které zpracovatelé ISPROFOND navrhli neopodstatněně ke zrušení náhradou za nepřehledné hodnoty jednotlivých kategorií místo skupinových tříd, jak je tomu dosud v ČSN i EN pro kamenivo i pro stavbu vozovek.
- 4) Záměnou kategorií za třídy dochází k neodůvodněnému snižování parametrů kameniva oproti stávajícím požadavkům ČSN a ČSN EN, což je proti výsledkům porovnávacích zkoušek připravených pro zpracování národní přílohy k EN 13043. Tento nejzávažnější důsledek se projeví snižováním kvality asfaltových směsí, a tím snížením životnosti vozovek.
- 5) Doplnkové národní normy ČSN 73 6121-1 a ČSN 73 6122-1 obsahují tzv. „Národní aplikační dokumenty“ které nepovoleným způsobem omezují a zkreslují text evropských norem EN 13108-20 a 21.
- 6) V případě schválení příslušných návrhů se dostane Česká republika do rozporu s pravidly CEN pro zavádění identického textu norem a také do rozporu s postupem prokazování shody podle evropských harmonizovaných norem.
- 7) V dané situaci blížícího se termínu povinného zavedení harmonizovaných norem pro asfaltové směsi k 1. 3. 2008 se jako jediný možný postup ČNI jeví vydání českého překladu EN 13108-1 až 21, bez národních příloh a navazujících norem ČSN 73 6121-1 a 22-1. Pouze takto se Česká republika nedostane do rozporu s plněním povinností člena CEN a vyhne se příslušným sankcím. O způsobu opraveného vydání národních příloh a doplnkových ČSN bude nutno rozhodnout způsobem, který vyloučí dosavadní nátlakové jednání zhotovitelů vozovek a cílenou snahu po snižování parametrů asfaltových směsí a vozovek.