

POSTUP PRACÍ A KOORDINACE PROJEKTU V PRVNÍM POLOLETÍ 2005

Ing. Igor Večerka

1. Charakteristika současného období z hlediska řešení projektu

K datu prvního výročí vstupu České republiky do Evropské unie se uskutečnila v Praze významná mezinárodní konference zaměřená prioritně na problematiku normalizace. Ve dnech 25. a 26. dubna 2005 se konala „Konference stavebního sektoru CEN“, která už tradičně přináší pole pro diskusi mezi pracovníky vlastních evropských a národních normalizačních institucí se zástupci Evropské komise a legislativy, zástupci notifikovaných osob a stavebního průmyslu. Řada příspěvků byla dostupná s předstihem elektronicky, program konference je uveden v části 4. Ukázalo se, že Evropa hodlá důsledně dokončit první generaci evropských norem, zejména harmonizovaných, a teprve následně po vyhodnocení zkušeností a možných problémů bude věnován čas revizi výchozí Směrnice o stavebních výrobcích (CPD).

Toto základní směřování konference potvrdilo správnost nastoupeného procesu na národní úrovni, kdy jsou mobilizovány veškeré technické kapacity k včasnému zavedení evropských norem. Pro oblast stavebnictví je již třetí rok řešen v rámci ČNI za podpory MPO ČR Strategický program přejímání evropských norem pro stavebnictví 2003 – 2006 (SPENS), podrobněji v části 4. Tento program je zaměřen nejen na kapacitní zvládnutí vlastního převodu EN do ČSN, ale zejména na komplikovanou problematiku národních příloh, resp. sladění nových evropských norem s domácí normalizační základnou.

V oboru pozemních komunikací je kromě základního projektu přejímání evropských norem pro pozemní komunikace (MD ČR, od roku 1994) řešen samostatný projekt přejímání evropských norem pro stavbu vozovek (SFDI a Sdružení pro výstavbu silnic Praha, od roku 2003). Zatímco první je zaměřen plošně na pomoc při převodu EN v širokém spektru sledovaných normalizačních komisí s předpokládaným zavedením EN překladem, druhý projekt řeší komplikovanou problematiku normativního výzkumu, porovnávacích zkoušek a národních příloh (podrobněji v části 4). Nicméně výsledkem všech uvedených prací je v konečné podobě nová ČSN EN, doprovázená podle potřeby rušením, revizí nebo zpracováním nových ČSN. Úspěšné vydání ČSN EN je ovšem až finální fází dlouhodobé přípravy, bez které by nebylo možné celý proces uskutečnit. Porovnání s Evropou ukazuje na stejné problémy, stejné postupy a stejné konkrétní kroky. Společný úkol zavedení rozsáhlé soustavy evropských norem by nepřinesl požadovaný efekt, pokud by nedošlo k citlivému, věcně správnému a srozumitelnému napojení na soustavu národních norem.

Zaměření celého řešeného projektu, byť v něm převažují otázky přejímání evropských norem (cca 90% řešených normalizačních úkolů u ČNI), nemůže zanedbat otázky národní normalizace. Tuto problematiku pokrývá v rámci TNK 51 především subkomise 1 Projektování pozemních komunikací. Proces postupné důkladné revize základních norem pro projektování přinesl po předchozí ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic i letos dokončenou ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací a průběžně řešenou ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na silničních komunikacích. Kromě dalších řešených norem je nutné vzít v úvahu i navazující rezortní předpisy. Aktivity současného normalizačního procesu v oblasti projektování významně dokumentuje již druhý ročník konference Projektování pozemních komunikací, pořádaný a.s. Pragoprojekt pod garancí Ředitelství silnic a dálnic ČR (12. dubna 2005, program u zprávy ze subkomise 1). Dokončení revize norem pro projektování přineslo očekávaný impuls k zahájení náročné revize ČSN 73 6100 Názvosloví silničních komunikací z roku 1983. Celý proces generační obměny českých technických norem se tak uzavírá. První rozsáhlý impuls pro terminologii, vyvolaný před osmi lety zaváděním nových evropských norem, vyústil v pracovní terminologické slovníky CEN/TC 226, CEN/TC 227 a vloni i CEN/TC 278. Na konci tohoto

procesu by měla být aktualizovaná terminologie oboru včetně dvojjazyčných slovníků kodifikovaných normalizovaných termínů z evropských norem (podrobněji v části 4).

Uvedený rámcový přehled aktuálních prací a událostí z první poloviny roku 2005 naznačuje šíři problémů, které jsou vyvolávány změnou technických norem a které je nutno v rámci TNK 51 a za podpory příslušných projektů řešit.

2. Projekt přejímání evropských norem pro pozemní komunikace

Projekt řešený od roku 1994 je pilířem veškeré normalizační práce v oboru a bez této systematické a dlouhodobé podpory MD ČR by se vydání mnoha desítek norem vůbec nemohlo uskutečnit. Rok 2004 byl rokem absolutně největšího počtu zpracovaných norem i počtu jejich stran (obr.1 a obr. 2). Nárůst roku 2005, signalizovaný na obr. 1, ukazuje rámcový počet dokončených a schválených EN, nicméně proces jejich zavedení formou normalizačních úkolů do ČSN bude pozvolnější. Svou roli zde hraje i složitost zaváděných specifikací včetně národních příloh, které jsou pro zpracování mnohem náročnější než samotný překlad norem.

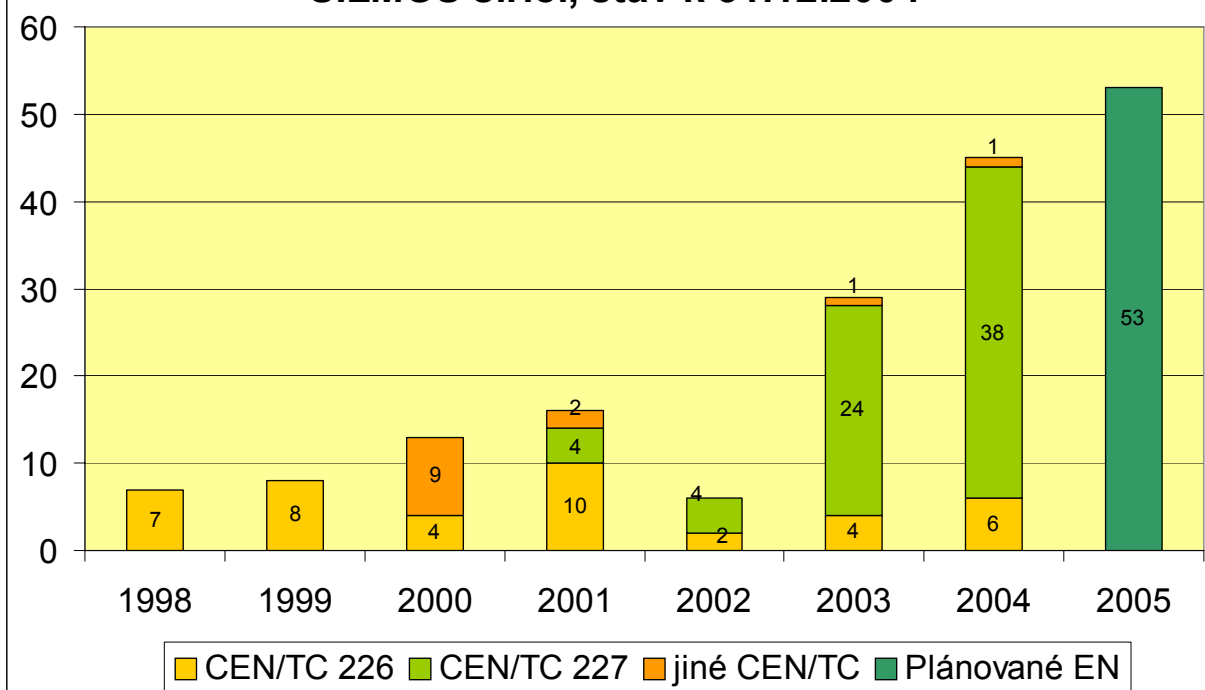
Uvedené dva grafy za sebou skrývají několikaletou přípravou práci, která byla v jednotlivých etapách projektu uskutečňována. Prakticky všechny zaváděné normy byly v rámci Etapy I. Informačního a překladatelského servisu přeloženy a diskutovány v národních aplikačních týmech. Každá z norem měla už s delším časovým předstihem v rámci Etapy III. Gestorské činnosti, stanoveného svého zpracovatele, který pracovní návrh opatřil komentářem, porovnal se stávající ČSN a uvedl ve známost v rámci NAT. Každý ze zpracovatelů byl v rámci Etapy IV. dostatečně obeznámen s procesem řešení normalizačních úkolů, mnozí již při řešení předchozích norem, takže nedocházelo k nejasnostem či komplikacím při faktickém řešení norem. A konečně v rámci Etapy II. Koordinace a řízení projektu, byl zpracován u CTN SILMOS "proudový postup" řešení normalizačních úkolů, jak je souhrnně uvedeno v příspěvku 3 (dokument CTN 186/05 rev). Tento plynulý tok řešených norem v kumulovaných termínech připomínkového řízení, v rovnoměrném objemu každoměsíčního odevzdávání hotových norem k vydání dovedl až do kapacitního limitu veškeré dílčí kroky normalizačního procesu. Lze říci s plnou odpovědností, že pouze důkladně sešnané a v předchozích letech osvědčené zázemí činnosti celého projektu umožnilo tyto předkládané výsledky.

Pro srovnání je možné uvést, že i plán na rok 2005 ve svém celkovém počtu zavedených norem (30) a jejich stran (454) vysoce překračuje rok 2003 a roky předchozí s tím, že v podobě prvních specifikací pro stavbu vozovek se řeší mnohem obsáhlejší problematika.

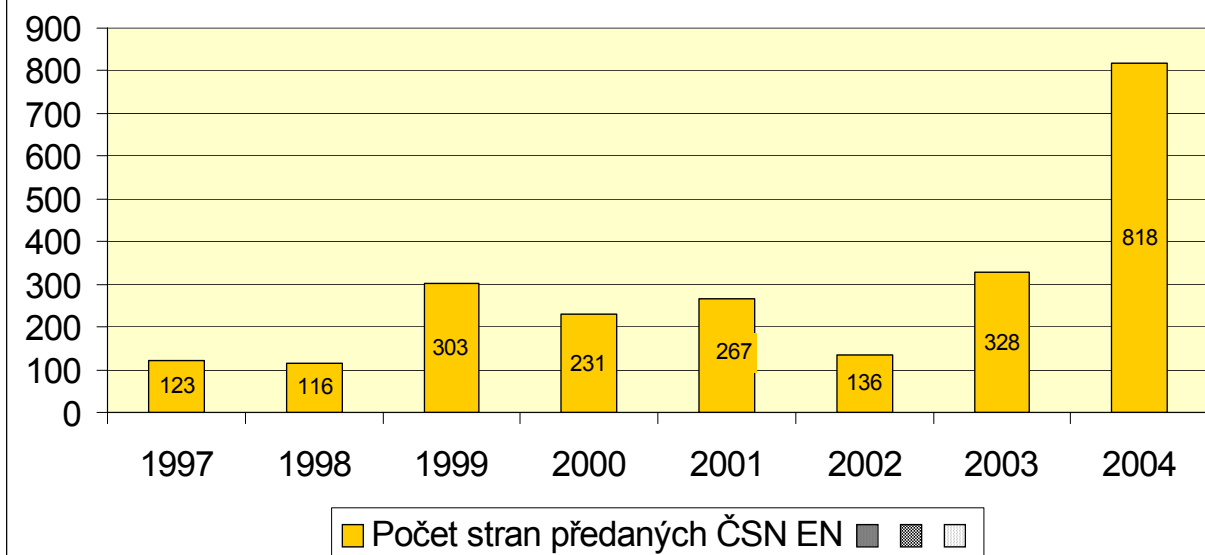
Přestože maximální zenit jednorázově zavedených evropských norem byl dosažen v roce 2004, intenzita a složitost prací nadále stoupá, jak potvrzují zprávy většiny gestorů. Harmonizovaný dodatek ZA je v porovnání s textem vlastní výrobní normy mnohem kratší, ale soustřeďuje do každého parametru množství problémů. Podpůrné a pro zavedení EN nezanedbatelné informace z orgánů CEN, národních normalizačních institutů, odborných článků a studií, jak jsou výběrově zařazovány do Informačního servisu, teprve mnohdy odhalují nové a nové důsledky zavádění evropských norem do praxe. I přes dosažený „rekord“ roku 2004 nebyla ještě zdaleka zavedena první generace evropských norem a práce rozhodně neubýlo.

O to větším pozitivem je bezproblémové finanční zajištění projektu na rok 2005. Díky uzavřené smlouvě z roku 2004 a předjednané výši finančního pokrytí projektu se podařilo v porovnání s předchozími léty mimořádně rychle zajistit smluvní a finanční plnění projektu. Tato dobrá zpráva umožňuje větší soustředění na vlastní odbornou práci a rozhodně přispívá k většímu nasazení zainteresovaných gestorů a odborných pracovníků.

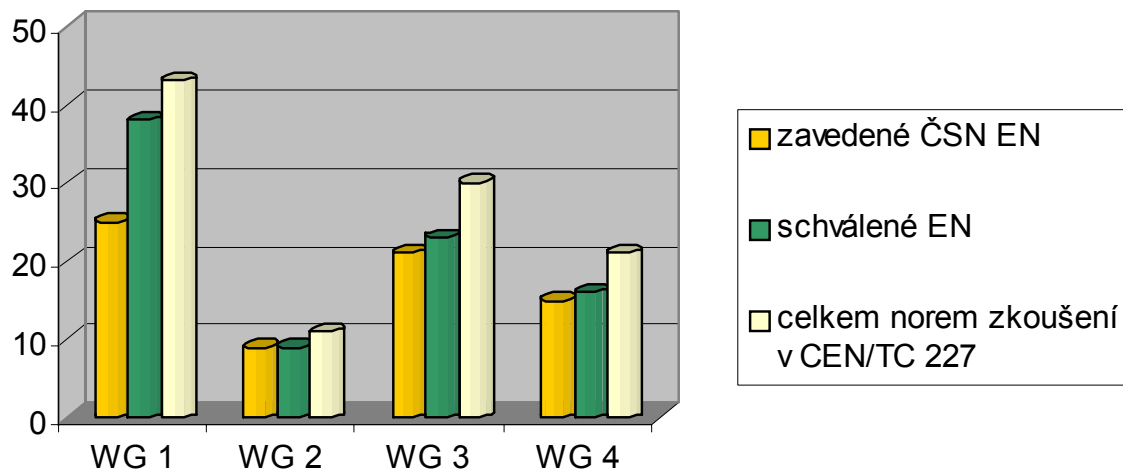
**Obr. 1 - Nárůst přejímaných ČSN EN v CTN
SILMOS s.r.o., stav k 31.12.2004**



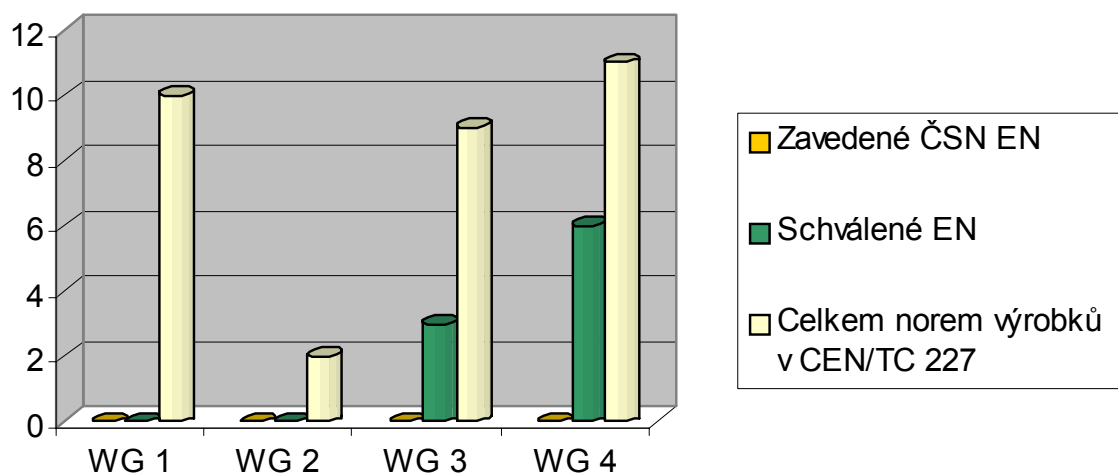
**Obr. 2 - Nárůst přejímaných ČSN EN
podle počtu stran, stav k 31.12.2004**



Obr. 3 - Zavedení evropských norem zkoušení do soustavy ČSN, stav k 31.12.2004



Obr. 4 - Zavedení evropských norem výrobků do soustavy ČSN, stav k 31.12.2004



3. Projekt přejímání evropských norem pro stavbu vozovek, ISPROFOND č. 5006210013

Pro názorné odlišení obou projektů lze využít grafy 3 a 4. Graf č. 3 ukazuje postup převodu norem pro zkoušení v rámci CEN/TC 227. Tyto normy řešené kompletně v rámci projektu přejímání EN pro pozemní komunikace a zaváděné překladem bez národních příloh, jsou už z velké většiny vydány. Naproti tomu proces přejímání specifikací (norem výrobků) začal teprve nedávno a až v letošním roce budou zavedeny první ČSN EN. Proces přejímání specifikací pro stavbu vozovek je mnohem náročnější, komplikovanější a výsledné národní přílohy lze kvalifikovaně stanovit až po řadě porovnávacích zkoušek.

Přesto oba projekty z hlediska finanční náročnosti jsou v současném stavu řešení prakticky srovnatelné. Základní projekt přejímání EN pro pozemní komunikace (MD ČR) má rozpočet na rok 2005 ve výši 6,5 mil. Kč, přičemž veškeré náklady jdou na vlastní normalizační práci. Projekt ISPROFOND má rozpočet na rok 2005 ve výši 5,0 mil. Kč, část příspěvku (20%) hradí Sdružení pro výstavbu silnic Praha a větší část Státní fond dopravní infrastruktury. V tomto projektu je většina prostředků vložena do financování porovnávacích zkoušek, kterými se hradí zúčastněným laboratořím metodicky zadané a jednotně financované zkoušky srovnávající výsledky podle EN a ČSN. Laboratoře jsou však zapojeny do projektu, až když se vybaví a jsou schopny provádět zkoušky podle nových EN, což znamená vlastní investice mimo zdroje projektu. Výsledný efekt podpůrného financování zkoušek dopomáhá postupné přípravě domácích laboratoří na zavedení nových evropských norem. Hlavním výsledkem jsou však normy. Na obr. 5 je graficky zobrazen harmonogram přejímání specifikací pro stavbu vozovek na rok 2005 - 2006 v počtu norem a počtu stran. Převáděno do názvů norem je harmonogram obsažen v tabulce 1. Rámcový harmonogram přejímání evropských norem výrobků pro stavbu vozovek, dokument CTN 197/05. Přestože specifikací v CEN/TC 227 je „jen“ 26, čistým rozsahem cca 600 stran představují zhruba třetinu celého objemu norem z dotčené komise. Při započtení norem národních, kterými je nutno tyto evropské normy pro směsi (nikoliv pro vrstvy) doplnit, pak rozsah ještě viditelně stoupne. Ani to však není všechno. Povinné rušení konfliktních národních norem, tj. norem se stejným předmětem, povede k rušení většiny norem ze sady ČSN 73 6121-31 Stavba vozovek. Tyto kmenové normy obsahují některé používané technologie, které je nutno převést do nových upravených ČSN. Všechny uvedené operace, spojené s vlastním výzkumným normalizačním projektem až po souběžné připomínkování výsledných norem, tvoří složitou náplň připravovaných prací.

Podrobnější seznámení s metodikou projektu ISPROFOND (výsledky 2004, zadání 2005) i s plánem normalizačních úkolů na rok 2005 je uvedeno v části 4. Velice významné potvrzení, že není jiného východiska než postup vytčeným směrem, přináší článek vedoucí oddělení výstavby Ing. Ludmily Kratochvílové (část 4, příloha CEN).

Bylo by jistě vítané, kdyby evropské normy byly jednodušší, stručnější, podobnější původním národním, atd., atd. Mají-li být však skutečně zavedeny tak, jak byly schváleny, pak předchozí popis práce představuje nejschůdnější nalezenou cestu, jak to dokázat.

4. Konference, semináře, školení, publikace

Množství poznatků vložených a vytvořených v průběhu patnácti let při vývoji první generace evropských norem představuje obrovský potenciál, který lze znázornit počtem zpracovaných stran. Toto množství poznatků je třeba převést z úzkého okruhu mezinárodních tvůrčích týmů a připomínkujících do vlastní praxe. Seznámit stovky lidí s něčím, co už vlastním rozsahem a složitostí odrazuje, není jednoduchý úkol. Bez intenzivních a nově vyvíjených forem vzdělávání, školení a systematického výcviku se tento bezpodmínečný krok k zavedení evropských norem nepodaří uskutečnit.

Z tohoto důvodu jsou nutné konference, semináře a cílená publikační činnost, která prokáže nutnost nezbytného vzdělávání. Počáteční zmínka o Konferenci stavebního sektoru CEN dokazuje, že nové trendy dalšího vývoje se dnes nemohou nalézt mimo mezinárodní

kontakt a společně hledaná východiska. Je potěšitelné, že na řadě domácích konferencí mají články s tematikou zavádění evropských norem několikátulkové zastoupení. Příkladem může být každoroční konference MOSTY 2005, kde kromě příspěvku předsedy subkomise č. 3 Ing. Václava Hvízdala se objevily i další příspěvky na toto téma. Obdobné zastoupení lze očekávat podle stavu přípravy u další významné konference Asfaltové vozovky 2005 (listopad). Důležité jsou i cílené odborné články. Po zrušení Magazínu ČSN chybí tematicky specializované periodikum. Je chválné, že se problematice spojené s novými normami věnují i šířeji zaměřená periodika jako Stavitel, Beton, Silnice Mosty aj.

Fenomén evropských norem vytvořil vzhledem ke své náročnosti nejen nový mechanismus pro jejich převádění, ale stejně tak se promítl i do změny a zintenzivnění vzdělávacího procesu pro pracovníky běžné stavební praxe. Příkladem může být „Školení o evropských normách na kamenivo pro stavební účely“, pořádané v 1. čtvrtletí 2005 podle požadavku Sdružení pro výstavbu silnic Praha. Ve společné přípravě a osobní účasti v přednáškových blocích se do školicího procesu zapojili zpracovatelé hlavních harmonizovaných norem pro kamenivo spolu se dvěma představiteli notifikovaných osob. Každý účastník školení obdržel vlastní příručku, promítaná prezentace přednášek obsahovala dalších cca dvě stě stran. Testy orientačních znalostí a osvědčení o účasti uzavíraly intenzivní celodenní předávání informací. Tento program mohl být jen zasvěceným úvodem k hlubšímu seznámení a naučení se toho, co budou lidé v provozu z norem potřebovat znát. Všeobecně pochvalné hodnocení náročně připravovaného školení dokládá jeden fakt za všechny. Z očekávaného počtu 200 až 300 účastníků se takto specializovaného školení v jedenácti bězích nakonec zúčastnilo na 600 pracovníků.

Lze říci, že byla ověřena poslední etapa práce, která s vlastní normalizační činností bezprostředně souvisí, a to je zavedení norem do praxe. Je proto nutné systematicky připravovat a organizovat celou posloupnost jednotlivých fází procesu i pro další skupiny norem. Rok 2005 a první kvartál roku 2006 by měl představit podobným způsobem první skupinu specifikací pro nestmelené vrstvy. A to je teprve začátek tříletého maratónu pro specifikace na stavbu vozovek. Počet schválených a vydaných evropských norem v jednom kalendářním roce už zřejmě nepřekročí hektický vrchol roku 2004. Ale k plnému zavedení první generace evropských norem pro pozemní komunikace zbývají nejméně tři další roky perné práce.