

---

## CEN/TC 226 „SILNIČNÍ ZAŘÍZENÍ“ WG1 „SILNIČNÍ ZÁCHYTNÉ SYSTÉMY“

### VÝROČNÍ ZPRÁVA ZA ROK 2005

Vedoucí gestorů TC 226: Ing. Ivo Liškutín  
Gestor WG1: **Ing. František Juráň**

#### Obsah

1 Rozsah činnosti WG1 .....	1
2 Stav rozpracovanosti .....	2
3 Zasedání WG1 v roce 2005 .....	3
4 Dopad přijatých a připravovaných norem na české předpisy .....	3
5 Informování odborné veřejnosti o výše uvedených normách .....	3
6 Celkové zhodnocení činnosti za rok 2005 .....	3
7 Plán na rok 2005 .....	3

#### 1 Rozsah činnosti WG1

WG1 se zabývá „silničními záchytnými systémy“, tj. svodidly a mostními (zábradelními) svodidly, tlumiči nárazu, přechodovými a koncovými částmi svodidel a silničním a mostním zábradlím.

Činnost WG1 dosud obsahuje 6 položek:

- EN 1317-1 Road restraint systems - Part 1: Terminology and general criteria for test methods  
Silniční záchytné systémy - Část 1: Terminologie a obecná kritéria pro zkušební metody;
- EN 1317-2 Road restraint systems - Part 2: Performance classes, impact test acceptance criteria and test methods for safety barriers  
Silniční záchytné systémy - Část 2: Svodidla - funkční třídy, kritéria přijatelnosti nárazových zkoušek a zkušební metody;
- EN 1317-3 Road restraint systems - Part 3: Performance classes, impact test acceptance criteria and test methods for crash cushions  
Silniční záchytné systémy - Část 3: Tlumiče nárazu - funkční třídy, kritéria přijatelnosti nárazových zkoušek a zkušební metody;
- ENV 1317-4 Road restraint systems - Part 4: Performance classes, impact test acceptance criteria and test methods for terminals and transitions of safety barriers  
Silniční záchytné systémy - Část 4: Koncové a přechodové části svodidel - kritéria přijatelnosti nárazových zkoušek a zkušební metody;
- pr EN 1317-5 Road restraint systems - Part 5: Product requirements, durability and evaluation of conformity  
Silniční záchytné systémy - Část 5: Požadavky na výrobky, trvanlivost a hodnocení shody;
- pr EN 1317-6 Road restraint systems - Part 6: Pedestrian road restraint systems, Pedestrian parapet  
Silniční záchytné systémy - Část 6: Silniční záchytný systém pro chodce, mostní zábradlí

## 2 Stav rozpracovanosti

První dvě normy vyšly v květnu 1999 jako ČSN EN 1317-1 a ČSN EN 1317-2.

**V tomto roce byla dokončena revize těchto norem.**

Původně měly být začátkem roku vydány EN 1317-5 a současně revize EN 1317-1 a EN 1317-2. Termín však nebude zřejmě splněn, protože se teprve bude jednat o dodatku k EN 1317-5 ohledně prefabrikovaných betonových svodidel a o dodatku A1 k EN 1317-2 ohledně nové třídy C v prudkosti nárazu. Po odhlasování WG1, kde si naprostá většina států přála zavedení takové třídy, spustili někteří výrobci „měkkých“ svodidel silnou kampaň proti a snaží se hlasování zvrátit. Neustále chodí různé dopisy (už i řediteli ČSNI), kde se ukazuje, jakou pohromou pro bezpečnost na silnicích toto rozhodnutí bude.

Nevím, jaké procento lidí zahynulo na silnicích v Evropě díky tvrdým svodidlům (statistika neexistuje), troufám si však tvrdit, že naprosto zanedbatelné, pokud je něco takového vůbec možno prokázat. Měkká svodidla jsou sice dobrá, o tom není pochyb, kvůli tomu ale nemůžeme mít střední dělicí pásy široké jako v USA a rozšiřovat krajnice o několik metrů je rovněž utopie. Naopak – v ČR se do ČSN 73 6101 prosadily užší střední dělicí pásy a pokud se má bezpečnost na silnicích zvyšovat, **vede to pouze k jednomu – k tvrdším svodidlům, protože rozhodující je zabránit vozidlu v projetí.**

V této souvislosti je poučný příklad Rakouska, kde Ministerstvo dopravy po několika smrtelných nehodách na měkká svodidla ve středním dělicím pásu, kde těžká vozidla projela a způsobila smrt lidem v opačném směru, rozhodlo, že se do středního dělicího pásu budou používat prakticky jen betonová svodidla.

Nová ustanovení v revizích těchto dvou norem mají největší dopad na zkušebny, u nás tedy na TAZÚS Praha. Je tam několik problematických ustanovení, např., že se při nárazu nesmí oddělit náprava vozidla. Přitom zkušebna nesmí do vozidla nijak zasahovat, takže není jasné, kdo bude neplatnou zkoušku platit. Lépe řečeno, platit to bude muset výrobce svodidla, protože v takovém případě má špatné svodidlo. Cením si, že TAZÚS je proti tomuto nesmyslnému ustanovení.

**EN 1317-3** vyšla v červenci 2001 jako **ČSN EN 1317-3**.

**ENV 1317-4** vyšla v tisku v únoru 2003 jako **ČSN P ENV 1317-4**. Na příštím jednání se bude rozhodovat, co s normou. Zda ji rozdělit na dvě normy a jak ji upravit.

**pr EN 1317-5** Norma je dokončená včetně kontroverzního dodatku o modifikaci svodidel. Začátkem roku proběhlo hlasování k této normě. Požádal jsem všechny „členy NAT“, aby se vyjádřili. Výrobci svodidel, kterých jediných se norma týká a bude mít na ně dopad, byli proti normě kvůli nejasnému znění dodatku o modifikacích. Já jsem byl rovněž proti, protože cítím povinnost podporovat naše výrobce.

Pro byli – MD, zástupce ŘSD a někteří projektanti (z vyjádření některých z nich bylo patrné, že normu vůbec nečetli – proč taky, když se jich netýká).

Hlasování vyznělo tak, že těsná většina byla proti schválení.

Tento výsledek jsem odeslal ČSNI.

ČSNI se však rozhodla ignorovat výsledky hlasování a názor gestora a hlasovala pro schválení. Nepodezírám ČSNI, že by se zabývali svodidly, prostě dostali strach hlasovat jinak, než MD. Sdělili mi, že hlasovali pro, protože pro hlasoval Ing. Minařík z ŘSD a Ing. Tichý z MD. Jako za komunistů. **To nepotřebuje komentář.**

**pr EN 1317-6** Norma je hotová, v současné době se zkoumá její souvislost s Eurokódy, protože obsahuje mnoho výpočtů.

### **3 Zasedání WG1 v roce 2005**

V roce 2005 se uskutečnily dvě zasedání WG1:

11. 2. 2005 v Paříži;

12. a 13. 5. 2005 v Edinburghu

Projednávaná problematika je podrobně uvedena ve zprávách z jednání.

Zprávy zasílám kromě Ing. Večerky ze Silmosu a Ing. Liškutína ze Silničního vývoje (vedoucí gestorů), všem členům NAT, tedy těm, kteří dlouhodobě sledují a pracují v problematice silničních systémů. Těm, kteří projeví zájem, posílám pracovní verze některých norem (např. Mittal a TAZÚSu Praha).

### **4 Dopad přijatých a připravovaných norem na české předpisy**

Dopad bude velký hlavně pro TAZÚS a výrobce svodidel. Pokud nedojde ještě k nějakým změnám, bude velmi záležet na znění smlouvy mezi výrobcem a zkušebnou.

### **5 Informování odborné veřejnosti o výše uvedených normách**

Informace o stavu zpracování výše uvedených norem byly členům NAT předány 2x za rok 2005 formou zpráv z jednání WG1. Mimo to se o problematice svodidel diskutovalo při projednávání TP, nárazových zkouškách a na jednáních v rámci zpracovávání dokumentace D 47.

### **6 Celkové zhodnocení činnosti za rok 2005**

Naši výrobci i v letošním roce provádí nárazové zkoušky, TAZÚS Praha se zapojil do diskusí mezi zkušebními laboratořemi v Evropě, zkouší u nás svodidla zahraniční výrobci. To jsou myslím dobré výsledky informovanosti a práce s normami v oblasti svodidel.

### **7 Plán na rok 2006**

V roce 2006 se uskuteční jednání WG1 v Portugalsku 20. a 21. dubna.

Brno 28. 11. 2005

Ing. František Juráň