

ZPRÁVA

O ČINNOSTI TECHNICKÉ KOMISE TC 226 „SILNIČNÍ ZAŘÍZENÍ“ ZA ROK 2006

Plenární zasedání CEN TC 226 se v tomto roce uskutečnilo ve dnech 29.6.-30.6.2006 v Namouru v Belgii. Jednání se zúčastnili Ing. Irena Šašinková a Ing. Pavel Tučka. Na výroční poradě gestorů konané dne 26.10.2006 v Brně informovala Ing. Šašinková o průběhu zasedání a také o přijatých rezolucích, dále referovala o plánu činností na rok 2007. Příští zasedání se má konat ve dnech 14.-15.6.2007, místo konání nebylo zatím stanoveno.

V letošním roce se **zasedání pracovních skupin CEN TC 226** zúčastnili tito gestoři:

- **WG 1 : Ing. Juráň**, zasedání se konalo 20. a 21.4.2006 v Portu; další jednání 1.12.2006 v Paříži,
- **WG 2 : Ing. Šašinková**, zasedání se konalo 23. a 24.3.2006 ve Velké Británii, dále jednání 21.9.2006 ve Španělsku, plánované ještě 23.11.2006 ve Francii,
- **WG 6 : Ing. Novotný**, zasedání se konalo 28. a 29.3.2006 v Kolíně nad Rýnem, dále jednání 9.-11.10.2006 ve Funchalu.

V rámci činností **WG 3** neproběhlo v roce 2006 žádné zasedání.

Stav prací v jednotlivých pracovních skupinách a postřehy gestorů:

WG 1 „Silniční záchytné systémy“, Ing. Juráň

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 and vehicle parapets

Silniční záchytné systémy - Část 2: Svodidla a zábradelní 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 and evaluation of conformity for vehicle restraint systems

Silniční záchytné systémy - Část 5: Požadavky na výrobky a posuzování shody silničních záchytných systémů pro vozidla;

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

První dvě normy zpracované v této pracovní skupině vyšly v květnu 1999, a to **ČSN EN 1317-1** a **ČSN EN 1317-2**. **Revize těchto norem** byla fakticky dokončena už v roce 2005, ale stále byly nějaké nejasnosti a nesouhlas s některými články. **Revize EN 1317-1** - v roce 2005 se odsouhlasilo, že budou odstraněny některé věty z různých poznámek a dále bude odstraněna tabulka, která udává průměrné síly od nárazu pro různé úrovně zadržení v závislosti na deformaci svodidla. Byla to tabulka pouze informativní a původní cíl byla jakási osvěta. Navíc to neplatí (dle Wittoria Giavotta) pro každé svodidlo. Další **revize, a to EN 1317-2**, v témže roce se mimo jiné diskutovalo, zda u svodidla, které má několik podélných nosných prvků, se může při nárazové zkoušce některý takový prvek přetrhnout. Závěr je, že se nemůže přetrhnout žádný takový prvek. Při diskusi o čl. 5.3.2 bylo konstatováno, že délka svodidla při testu je minimální délkou při instalaci. Na jednání WG1 plánovaném na 1.12.2006 v Paříži by měly být tyto dvě normy spolu s normou EN 1317-5 definitivně odsouhlaseny. Norma **EN 1317-3** vyšla v červenci 2001 jako **ČSN EN 1317-3**. Provádí se revize, ale pouze edičního charakteru v důsledku revize EN 1317-1 a 1317-2. **ENV 1317-4** vyšla v tisku v únoru 2003 jako **ČSN P ENV 1317-4**. V letošním roce muselo být rozhodnuto o přeměně přednormy na normu. Vývoj za poslední tři roky ukázal, že bylo dobře, že se jednalo pouze o přednormu, protože problematika koncových částí se mezitím posunula do polohy spíše tlumičů nárazu a rovněž otázka přechodových částí je složitá. To vše vedlo k rozhodnutí ke zcela zásadní revizi této přednormy a zřejmě k rozdělení nejméně na dvě normy. Zatím pracovní skupina předložila jakýsi nástin dvou částí této normy: **Část A**, která by se zabývala „energy absorbing terminals (EAT)“. Jedná se v podstatě o tlumiče nárazu, které by se zkoušely stejnými nárazy (stejné hmotnosti vozidel, stejné rychlosti i stejný počet nárazů) jako tlumiče nárazu. **Část B**, která se má týkat „transitions, simple (non energy absorbing) terminals and removable barrier sections (gates)“. To znamená přechody, jednoduché (v podstatě náběhové) koncovky a otevírací svodidlo. Aby se omezil počet testů přechodů mezi svodidly různé tuhosti, zavádí se nový pojem „equivalent dynamic deflection“ neboli „ekvivalentní dynamický průhyb“. Jeho výpočet by měl být uveden v příloze A návrhu normy-část B. Otázkou dle vedoucího pracovní skupiny je, zda klasické náběhové koncovky jsou samostatné výrobky. To není rozhodnuto. Můj názor je, že to nejsou samostatné výrobky, protože se samostatně nemohou nabízet na trhu. Je to spíše jakési kotvení svodidel. Nejlépe se to dá ukázat na lanovém svodidlu, kde náběh skutečně k ničemu jinému než k zakotvení lan neslouží a určitě to není výrobek. Výrobek je celé svodidlo, včetně zakotvení. Co se týká návrhu **pr EN 1317-5**, tak lze konstatovat, že norma je prakticky dokončená včetně kontroverzního dodatku o modifikaci svodidel. V červnu tohoto roku zaslalo italské UNI „Appeal against ratification of **EN 1317-5**“. Požadovali vypustit čl. 6.2.1.8, nebo ho změnit do dřívější podoby. Obávali se, že i po přechodném období po vydání EN 1317-5 by nemusely být **rovné podmínky na trhu**. Na jedné straně by byly firmy, které svodidla vyvíjí „za své“ a na druhé straně firmy, které dostanou protokoly zadarmo nebo za symbolický poplatek od státu, který za peníze daňových poplatníků nechal vyzkoušet svodidlo a zvýhodňuje tak určitou firmu (nebo určitou oblast, což je totéž). Přesně to se děje např. v Německu s tzv. „německým“ svodidlem. Některé firmy v Německu dostaly protokoly z národních zkoušek a některé firmy v EU se k nim za žádnou cenu nemohou dostat, ač se o to snaží. Obdobné je to v severských státech. Technická komise CENU italské žádosti vyhověla a na výročním jednání TC 226 v belgickém Namouře v červnu 2006 se o tom hlasovalo. Výsledek hlasování byl, že se vyhovuje italské žádosti (8 států pro, 2 proti a 4 se zdržely). Když k těm „pro“ připočteme samotné Italy, kteří nemohli hlasovat, je to velmi potěšující výsledek. Vznikla tak rezoluce č. 276. Norma **pr EN 1317-6** je hotová, v současné době se zkoumá její souvislost s Eurokódou, protože obsahuje mnoho výpočtů. Doposud není známo, kdy norma půjde do schvalovacího procesu a nebo, zda se budou některé části měnit.

V tomto roce vyšla **Změna A1 ČSN EN 1317-2**, která mění čl. 3.3 a v tabulce 3 zavádí další úroveň prudkosti nárazu, úroveň C ($ASI \leq 1,9$, požadavek na THIV se nemění).

Letošní rok je ve znamení velkého nárůstu nárazových zkoušek na svodidla, které provádí velké stavební firmy v ČR. Je to zřejmě v důsledku velkého objemu stavebních prací v oblasti pozemních komunikací. Některé firmy dospěly ve svých propočtech k závěru, že se jim vyplatí nechat si vyzkoušet vlastní svodidlo a nebýt tak závislí na subdodávkách v této oblasti.

- Mittal Steel Ostrava odzkoušel oboustranné ocelové silniční svodidlo na úroveň zadržení H2 a nové jednostranné mostní svodidlo na úroveň zadržení H2.
- SSŽ Praha začaly provádět nárazové zkoušky s cílem mít celou výrobovou řadu v betonových svodidlech (jednostranné i oboustranné, různých výšek).
- Skanska DS odzkoušela mostní ocelové zábradelní svodidlo na úroveň zadržení H2.
- ODS Dopravní stavby Ostrava provedou nárazovou zkoušku mostního ocelového zábradelního svodidla na úroveň zadržení H2 v listopadu.

Byla provedena modifikace oboustranného ocelového svodidla OSNH4/H1 na OSPNH4/H1 a OSNH4/H2 na OSPNH4/H2 výrobce Mittal Steel Ostrava. Nové typy jsou mostními oboustrannými svodidly, které na trhu chyběly.

Už v roce 2005 byla zahájena dlouho ohlašovaná a dlouho odkládaná **revize** základního předpisu pro svodidla **TP 114** a zpracování **obecných TP pro svodidla svodnicového typu**.

Blíží se konec roku 2006 a ani jeden z předpisů nebyl doposud dokončen. První návrh obou předpisů byl začátkem roku projednán za účasti široké odborné veřejnosti, jak bývalo u těchto předpisů dobrým zvykem. Projednání bylo úspěšné a na všech základních a rozhodujících otázkách došlo k dohodě. Urychleně jsem zpracoval 2. návrh, kde byly zapracovány dohody z projednání 1. návrhu a rozeslal je MD a ŘSD s tím, že dojde k dotažení formální stránky věci a předpisy budou včas schváleny. Bohužel se stalo něco neočekávaného. Dva pracovníci ŘSD ČR poslali několik připomínek, které jsem zapracoval a vysvětlil. Pak však přišlo 7 stran připomínek Ing. Minaříka, který byl přítomen projednání 1. návrhu a mohl tedy připomínky uplatnit přímo před širokým fórem odborníků a to také většinou učinil. Jak jsem výše uvedl, projednání 1. návrhu proběhlo celkem hladce. Následně jsem vypracoval odpovědi na připomínky ke 2. návrhu. Ing. Tichý byl nespokojen, že jsem málo bral v úvahu připomínky Ing. Minaříka. Vypracoval jsem 3. návrh. Ten se projednával 6.11.2006 a na požadavek Ing. Tichého pouze za účasti určitých pracovníků ŘSD z Prahy a MD.

Nemusím ani zdůrazňovat, že důležitým cílem jednání 6.11.2006 bylo provést takové změny oproti projednání v široké odborné veřejnosti, které by umožnily co nejširší použití lanového svodidla. Přítomní pracovníci ŘSD se vyjadřovali velmi nelichotivě o všech svodidlech, ocelových, betonových i o právě osazeném otevíracím svodidlu na D1 a neustále vychvalovali lanové svodidlo a ukazovali spoustu fotografií, jak úžasné je lanové svodidlo a jak neuvěřitelně špatná jsou ocelová svodidla. Ing. Minařík, který byl 6.11.2006 na jednání přítomen, dokonce prohlásil, že nárazové zkoušky nejsou vůbec pro použití svodidla důležité a že zásada, že všem se má měřit stejně, padni komu padni, je naprosto špatná. Připadal jsem si jako na reklamní akci firmy Proznak. A tak ani po roce není revize TP 114 hotová.

V letošním roce došlo k několika nárazům do mostních svodidel, které odhalily velmi **nekvalitní práci některých firem a nefungující stavební dozor**. Nekvalitní práce se týká kotvení svodidel, kdy dělníci ukončí často vrt, jakmile narazí na výztuž a následně zkrátí kotvu. Zarážející je v této situaci hlavně nečinnost stavebních dozorců, kteří dovolí osadit svodidlo, aniž by zkontrolovali hloubku vrtů.

Stále se objevují i **případy, kdy se projektují „stanovené výrobky“**. Tedy ne, že se provede návrh osazení a kladečský výkres a vyprojektují se atypy, ale doslova se projektuje a vymýšlí svodidlo, které je schválené a je na něj vydaný certifikát. Týká se to i velmi renomovaných firem. A ŘSD ČR tomu nejen přihlíží, ale takový projekt i vyžaduje. Je to stejně absurdní, jako by ŘSD před koupí referenčních vozidel požadovalo předložit prováděcí výkresy na vozy Škoda a tento projekt by zpracovala nějaká projekční firma zabývající se ocelovými konstrukcemi.

Dále musím konstatovat, že **velká neznalost panuje hlavně u kotvení** a to nejen svodidel, ale kotvení obecně. Požadavky jsou často přeuročené a nelze je splnit. Objevují se požadavky – např.: *Kotvení kotvou M30 osazené do Grotexu, profil vrtu 35 mm a hloubka vrtu 150 mm*. Přitom pro kotvu M30 osazenou do Grotexu musí být průměr vrtu kolem 50 mm a hloubka mnohem větší než 150 mm. Kotva z příkladu by měla únosnost nejvýše jako kotva M16. Má-li dodavatel kotvení nést za kotvení odpovědnost (a tu ze zákona nést musí), pak je možno předepsat buď profil kotvy a její materiál, nebo sílu, kterou má kotva přenést. Může být ještě, pokud je to nutné, dána omezující hloubka vrtu. S takovými požadavky jsou schopni se dodavatelé kotvení vyrovnat.

V letošním roce jsem byl velmi často ve styku se všemi výrobci svodidel v ČR a kromě toho se konalo projednání revize TP 114. Mimo to se hlasovalo o apelu Italů a připomínkoval se překlad Změny A1 ČSN EN 1317-2. Dále se prováděla modifikace oboustranných svodidel NH4 a byl jsem přítomen několika nárazovým zkouškám, kde jsem se mimo výrobců setkal s pracovníky TZUS. Kromě toho zasilám všem zprávy z jednání WG1. Na mostním symposiu jsem měl příspěvek k silničním záchytným systémům. Informovanost je tak v letošním roce velmi vysoká.

Celkové zhodnocení činnosti za rok 2006 je možné shrnout následujícím způsobem. Oblast silničních záchytných systémů prochází hektickým vývojem, protože na bezpečnost se kladou stále vyšší požadavky. Z 6 norem, kterými se WG1 zabývá, v současné době jsou všechny buď v revizi, nebo čekají na schválení. V České republice došlo letos k mimořádné aktivitě jak stávajících výrobců svodidel, tak stavebních firem, které si začínají vyvíjet vlastní svodidla. Provedly se první modifikace, jejichž výsledkem jsou další svodidla pro mosty a další modifikace se chystají.

V roce 2007 se uskuteční nejméně jedno jednání WG1, jehož termín a místo bude stanoveno na jednání 1. 12. 2006 v Paříži. Předpokládá se vydání revize EN 1317-1, 1317-2 a 1317-3 a současně vydání EN 1317-5, takže budou existovat **harmonizované normy pro svodidla** (EN 1317-5 + EN 1317-2) a **tlumiče nárazu** (EN 1317-5 + EN 1317-3). Budou probíhat práce na komplexní přepracování norem pro přechodové a koncové části svodidel. Dále předpokládám schválení revize TP 114, obecných TP „Svodidla svodnicového typu“ a revize TP 139 „Betonové svodidlo“.

WG 2 „Vodorovné dopravní značení“, Ing. Šašínková

Pracovní skupina se stará o 14 již vydaných evropských norem

ČSN EN 1423 Vodorovné dopravní značení - Materiály pro dopravní značení - Dodatečný posyp - Balotina, protismykové přísady a jejich směsi, **harmonizovaná norma, plánuje se doplnění ve smyslu zapracování požadavku na obsah těžkých kovů v balotinė**

ČSN EN 1463-1 Vodorovné dopravní značení - Dopravní knoflíky - Část 1: Základní požadavky a funkční charakteristiky, **harmonizovaná norma**

ČSN EN 1424 Vodorovné dopravní značení - Materiály pro dopravní značení – Premixová balotina, **uvažuje se o potřebě harmonizace této normy a také se plánuje její změna ve smyslu zapracování požadavku na obsah těžkých kovů**

ČSN EN 1790 Vodorovné dopravní značení - Materiály pro dopravní značení - Předem připravené vodorovné dopravní značení, **norma se bude revidovat, připravuje se její nová harmonizovaná verze**

ČSN EN 1871 Vodorovné dopravní značení - Materiály pro dopravní značení - Fyzikální vlastnosti, **norma v revizi, dále se připravuje její nová harmonizovaná verze**

ČSN EN 1436 Vodorovné dopravní značení - Požadavky na dopravní značení, **upravená EN 1436 dokončena v září 2006**

ČSN EN 1824 Vodorovné dopravní značení - Materiály pro dopravní značení - Zkoušení na zkušebních úsecích, **norma v revizi**

ČSN EN 13212 Vodorovné dopravní značení - Materiály pro dopravní značení - Požadavky na řízení výroby u výrobce, **plánuje se revize s ohledem na obsah nebezpečných substancí ve vztahu na příslušnou direktivu.**

ČSN EN 12802 Vodorovné dopravní značení - Materiály pro dopravní značení - Laboratorní metody pro identifikaci, **norma v revizi**

ČSN EN 13197 Vodorovné dopravní značení - Simulátory opotřebenění, **uvažuje se o její revizi**

ČSN EN 1463-2 Vodorovné dopravní značení - Dopravní knoflíky - Část 2: Zkoušení na zkušebních úsecích, **bude revidována**

ČSN P ENV 13459 - 1 Vodorovné dopravní značení - Materiály pro dopravní značení - Řízení jakosti - Část 1: Odběr vzorků ze zásob a zkoušení, **bude revidována**

ČSN P ENV 13459 - 2 Vodorovné dopravní značení - Materiály pro dopravní značení - Řízení jakosti - Část 2: Směrnice pro přípravu plánů jakosti pro pokládku materiálů, **norma bude zrušena, bude řešeno formou CEN Zprávy**

ČSN P ENV 13459 - 3 Vodorovné dopravní značení - Materiály pro dopravní značení - Řízení jakosti - Část 3: Funkční charakteristiky v provozu, **norma bude zrušena**

Vzhledem ke značným aktivitám v této pracovní skupině nelze popsat podrobně všechny činnosti, ale je třeba se zmínit o problémech, které souvisí s tvorbou harmonizovaných EN 1871 a EN 1790. V loňském roce byl ukončen pětiletý mezinárodní výzkumný projekt s názvem Durability, kterého se Silniční vývoj - ZDZ aktivně zúčastnil. Na letošním zasedání WG 2 byly prezentovány závěry 80 stránkové zprávy - analýzy výsledků z mnoha evropských zkušebních polí a dvou simulátorů opotřebenění zpracované panem Sorensenem. Tyto závěry, s ohledem na jednání expertů, které se konalo v lednu t.r. v Bruselu, potvrdily názor na obtížnost vzájemného přebírání výsledků zkoušek hmot na zkušebních úsecích, také však na simulátorech, a to pro účely certifikace. Nicméně na dalším jednání v Madridu došlo ke kompromisu a bylo odsouhlaseno formulovat společné charakteristiky zkušebních úseků předběžně do 3 tříd a na tomto základě vytvořit skupiny zkušebních polí. Toto by mělo být podkladem pro nový návrh výše uvedených norem. Za tímto účelem je organizováno listopadové jednání v Paříži, výsledky však lze stěží odhadnout.

V příštím roce se nepředpokládá tvorba zcela nové EN, v tomto smyslu má WG 2 ukončeny práce, avšak přichází další vlna rozsáhlých prací spojených s revizemi již zavedených EN. Podle plánu činností jsou normy rozděleny do dvou balíčků, a to nejprve EN 1871, EN 1790 (obě normy budou harmonizované), EN 13212, EN 13197, EN 12802 a EN 1824, dále EN

13459-1 a EN 13459-2 ve formě CEN Zprávy. Další práce se týkají prvních návrhů revizí EN 1423, EN 1424, EN 1463-2 a EN 1436.

Základní složení NAT zůstává nezměněno.

Na rok 2007 je plánováno dvoudenní zasedání CEN TC 226/WG 2, které se má uskutečnit v březnu ve Španělsku (Malaga), a to ve dnech 8.-9.3.2007. Dále bude několik jednání TG, jež pracují na revizích norem. Účast dle možnosti a potřeby, nicméně je třeba zdůraznit význam nově tvořených dvou harmonizovaných norem EN 1790 a EN 1871.

WG 3 „Svislé dopravní značky“, Ing. Tučka

Pracovní skupina zpracovává následující normy

EN 12899-1 Svislé dopravní značení – Trvalé dopravní značky – Část 1: Dopravní značky

prEN 12899-1/prA1 Svislé dopravní značení – Trvalé dopravní značky – Část 1: Dopravní značky – Změna 1

EN 12899-1 Svislé dopravní značení – Trvalé dopravní značky – Část 1: Dopravní značky – Příloha ZA

prEN 12899-2 Svislé dopravní značení – Trvalé dopravní značky – Část 2: Prosvětlované dopravní majáčky

prEN 12899-2/prA1 Svislé dopravní značení – Trvalé dopravní značky – Část 2: Prosvětlované dopravní majáčky – Změna 1

prEN 12899-2 Svislé dopravní značení – Trvalé dopravní značky – Část 2: Prosvětlované dopravní majáčky – Příloha ZA

prEN 12899-3 Svislé dopravní značení – Trvalé dopravní zařízení – Část 3: Směrové sloupky

prEN 12899-4 Svislé dopravní značení – Trvalé dopravní značky – Posuzování shody – Část 4: Řízení jakosti ve výrobě

prEN 12899-5 Svislé dopravní značení – Trvalé dopravní značky – Posuzování shody – Část 5: Počáteční typová zkouška

prEN 13422 Svislé dopravní značení – Deformovatelná přenosná výstražná zařízení – Kužely a válce

prEN 12966 –1 Svislé dopravní značení – Část 1: – Proměnné dopravní značky

prEN 12966 –2 Svislé dopravní značení – Proměnné dopravní značky - Posuzování shody Část 2: Počáteční typová zkouška

prEN 12966 –3 Svislé dopravní značení – Proměnné dopravní značky - Posuzování shody Část 3: Řízení jakosti ve výrobě

NAT zůstává v původním složení.

Do systému ČSN byla dosud z WG 3 převzata pouze EN 12899-1. Dá se předpokládat, že v případě stávajícího tempa postupu prací budou v roce 2007 schváleny obě normy pro posuzování shody (prEN 12899-4 a prEN 12899-5), protože jejich existence je nutnou podmínkou pro vznik harmonizovaných evropských norem v celém TC 226. Rovněž se dá předpokládat, že budou schváleny i zbývající tři části norem prEN 12899-1(verze „E“ rok 2006), prEN 12899-2 a prEN 12899-3. V případě schválení těchto norem v tomto roce bude třeba vyčlenit náklady spojené s jejich převzetím. Do konce listopadu 2006 bude třeba důsledně připomínkovat zaslané návrhy norem a to zejména s ohledem na existenci obdobných našich technických předpisů a na nutnost vzniku příslušných národních příloh. V současné době probíhá oficiální připomínkování finálních verzí všech pěti částí norem

členskými státy CEN. Zasedání české zrcadlové skupiny WG 3 k těmto normám je plánováno na 11.12.2006.

WG 4 „Světelná signalizační zařízení“, Ing. Hájek

Zpráva o činnosti za rok 2006 nebyla zpracována.

WG 5 „Osvětlení pozemních komunikací“, Ing. Kotek

Vývoj v rámci činnosti pracovní skupiny WG 5

ČSN EN 13201-2 až 4 vyhlášené v anglickém originále (účinnost od 1.5.2004) byly převedeny do češtiny (zpracovatel: ELTODO EG, a.s. – Ing. Jaroslav Kotek) a s účinností od května 2005 platí české znění.

V roce 2004 vyšla **CEN/TR 13201-1** a může být používána v originále. V České republice nebyla zavedena. Soubor norem pro veřejné osvětlení (ČSN 360400, ČSN 360410 a ČSN 360411) dosud platí s tím, že v květnu 2005 nabyla účinnosti změna Z3 ČSN 360400, kterou je mimo jiné zavedena nová terminologie dle evropské normy pro osvětlení pozemních komunikací.

Pro výpočet a měření osvětlení pozemních komunikací platí od května 2005 výhradně **ČSN EN 13201-3 a ČSN EN 13201-4**.

V červenci tohoto roku byl ČNI předán překlad CEN/TR 13201-1 pod označením **ČSN CEN/TR 13201-1** (zpracovatel: ELTODO EG, a.s. – Ing. Jaroslav Kotek). Letos také probíhají práce na rozborovém úkolu RU/0816/06 (termín – 11/2006), jehož výstupem bude **národní příloha k ČSN CEN/TR 13201-1 a k ČSN EN 13201-2** (zpracovatel: ELTODO EG, a.s. – Ing. Jaroslav Kotek).

Začátkem roku 2007 (po vydání a nabytí účinnosti ČSN CEN/TR 13201-1) bude v ČR platit norma pro osvětlení pozemních komunikací složená z následujících čtyř částí:

- **ČSN CEN/TR 13201-1** Osvětlení pozemních komunikací – Část 1: Výběr tříd osvětlení,
- **ČSN EN 13201-2** Osvětlení pozemních komunikací – Část 2: Požadavky,
- **ČSN EN 13201-3** Osvětlení pozemních komunikací – Část 3: Výpočet,
- **ČSN EN 13201-4** Osvětlení pozemních komunikací – Část 4: Metody měření.

Zároveň s nabytím účinnosti ČSN CEN/TR 13201-1 budou zrušeny staré normy pro veřejné osvětlení (ČSN 36 0400, ČSN 36 0410 a ČSN 36 0411).

Práce provedené v roce 2006 v rámci smlouvy o gestorské činnosti zahrnovaly projednání a zapracování připomínek členů NAT a TNK 76 k převodu CEN/TR 13201-1 z anglického originálu do češtiny a k návrhům národních příloh k ČSN CEN/TR 13201-1, ČSN EN 13201-2, dále doplnění identifikačních karet k normám ČSN CEN/TR 13201-1, ČSN EN 13201-2, ČSN EN 13201-3 a ČSN EN 13201-4.

WG 6 „Zařízení ke snížení hluku“, Ing. Novotný

V této pracovní skupině jsou aktivity na rok 2007 zaměřeny na následující normy

prEN 14389-1 Zařízení pro snížení hluku silničního provozu – Dlouhodobá účinnost těchto zařízení – Část 1: Akustické vlastnosti.

ADRIENNE 2 –WG 6 připravuje výzkum pro standard, ve kterém bude definována praktická zkušební metoda, která umožní charakterizovat a porovnat zařízení pro snížení hluku, která jsou volně k dispozici na evropském trhu.

V kontextu s prezentací standardů **1793-5 a 1793-4** je připraven mezinárodní tým, který bude mít za úkol vyhodnotit výměnu výsledků měření a výzkum.

Za Českou republiku bylo mezi spolupracujícími laboratoře zahrnuto VUT Brno, reprezentované docentem RNDr. Miroslavem Doložilkem z Ústavu fyzikálního inženýrství (Fakulta strojního inženýrství VUT Brno). Předpoklad realizace – max. 3 roky.

Předpoklad prací v plánu normalizace (převod ČSN EN a tvorba dalších předpisů) se vztahuje na **revize standardů EN 1794 – 1 a EN 1794 – 2**. V pětiletém období 2003 – 2008 je nutné přehledně zpracovat souhrn všech otázek, které je třeba revidovat. V této souvislosti se diskutovalo o směrnici Evropské komise („Guidance paper“).

ADRIENNE 2 – přípravné jednání

Projednání prvního návrhu. Stanoviska zúčastněných národních delegátů ke spolupráci.

Základní otázky k zařazení výzkumu do programu v rámci TC 226/WG6:

- kdo stanovuje podmínky pro konstrukční výrobky,
- CPD,
- hluk v životním prostředí,
- vliv dopravy na životní prostředí,
- kdo může vyžadovat související informace

Evropská instituce pro záležitosti životního prostředí, velké silničářské firmy (AUTOSTTRADE – Itálie) atd.

Otázka bezpečnosti a účinnosti protihlukových clon. Aktivity EU – hlukové projekty. Projekt QCITY (Tiché město).

Technické podmínky výzkumu:

- spolupracující laboratoře
- možnost vyrobit potřebné množství vhodných a stejných vzorků pro zkoušky
- vhodný prostor pro zkoušky (hala)
- testovací úsek na komunikaci

Po předchozím jednání v Bruselu byl vypracován program (pracovní balíčky), zodpovědné osoby a potencionální partnerská pracoviště. Schéma balíků a návrh programu výzkumu bude přílohou závěrečné zprávy za rok 2006.

Základní složení **NAT** pro otázky akustické (TG1) a neakustické (TG2) zůstává nezměněno. Vybraní členové, kteří jsou i nadále ochotni ke spolupráci jsou informováni elektronickou poštou a stejným způsobem jsou vyzýváni ke zpracování připomínek k dokončeným standardům předkládaným ČNI. Tento způsob kontaktu a spolupráce je akceptován jako dostatečně efektivní a operativní.

- **prEN 14388** – Zařízení pro snížení hluku silničního provozu – **specifikace**, účast na připomínkovém řízení a konzultace k finálním úpravám,
- **prEN 14389-1** Zařízení pro snížení hluku silničního provozu – Dlouhodobá účinnost těchto zařízení – Část 1: Akustické vlastnosti, konzultace k připomínkovanému návrhu,
- spolupráce s VUT Brno – doc. RNDr. Miroslav Doložilek z ústavu fyzikálního inženýrství.

V roce 2007 je předběžně plánováno pracovní jednání na březen (22. – 23. 3.2007). Místem konání má být Bologna (Itálie).

Z aktuálního postupu zpracování EN ve WG6 nevznikají pro Českou republiku žádná zjevná rizika.

WG 7 „Clony proti oslnění“, Ing. Rokytová
Zpráva o činnosti za rok 2006 nebyla zpracována.

WG 9 „Zařízení ke kontrole parkování vozidel“, Ing. Říha
Zpráva o činnosti za rok 2006 nebyla zpracována.

WG 10 „Zařízení podporující pasivní bezpečnost“, Ing. Skládaný
Zpráva o činnosti za rok 2006 nebyla zpracována.

Gestoři se zúčastnili výroční porady gestorů, doplnili terminologický slovník včetně oprav a revize stávajících definicí, dále aktualizovali identifikační karty norem a vypracovali závěrečné zprávy o gestorské činnosti.

Závěrem lze konstatovat, že s ohledem na výše uvedené informace o činnosti gestorů, bude také v příštím roce potřeba pokračovat v činnostech spojených s tvorbou a revizí nebo modifikací celé řady evropských norem. Na základě získaných zkušeností v této oblasti normalizace je třeba zdůraznit, že je nezbytně nutné se aktivně zapojit do dílčích prací již na samém začátku revizí a tvorby norem, neboť uplatňování stanovisek České republiky v pozdějších stádiích nepřináší očekávané výsledky, protože připomínky nejsou často akceptovány.

V Brně, dne: 17.11.2006

Zpracovala: Ing. Irena Šašinková, CSc., vedoucí TC 226
Silniční vývoj – ZDZ spol. s r.o.