



Oznakowanie pionowe, czyli tzw. znaki drogowe, to niezbędny element nowoczesnej i dobrze utrzymanej infrastruktury drogowej. Pomaga regulować ruch, dostarcza odpowiednich wskazówek, ostrzega przed potencjalnymi zagrożeniami. Funkcjonalność znaków zależy głównie od ich widoczności i rozpoznawalności. To wymaga stosownych działań związanych z ich utrzymaniem, naprawą lub wymianą.

Niestety na to często brakuje pieniędzy. Np. Niemcy mają 25 mln znaków drogowych, z których około 33 proc. uznano za niewidoczne, a 25 proc. ma więcej niż 15 lat. W praktyce oznacza to, że wiele z nich nie spełnia swojej funkcji i sprawia, że drogi stają się niebezpieczne, zwłaszcza dla kierowców, którzy ich nie znają.

Widoczność znaków staje się tym ważniejsza, że europejskie społeczeństwo się starzeje, więc muszą one odpowiadać na potrzeby kierowców, którzy mają obniżoną sprawność wzroku i jednocześnie dłuższy czas reakcji. Poza tym rośnie natężenie ruchu, zwłaszcza transgranicznego, co wymusza osiągnięcie wyższego stopnia harmonizacji oznakowania (mimo że znaki w Europie są regulowane Konwencją Wiedeńską). Pomoże to w osiągnięciu wyższych standardów bezpieczeństwa, również w obliczu nowych technologii, które umożliwiają automatyczne rozpoznawanie znaków drogowych w nowych pojazdach. ERF (European Union Road Federation) opublikowała stanowisko, w którym sygnalizuje potrzebę ujednolicenia oznakowania, odpowiedniego utrzymywania i konieczności dostosowywania go do starzejącego się społeczeństwa.

W 2011 roku Komisja Europejska zaprezentowała 4. Program Działań na rzecz Bezpieczeństwa Drogowego, w którym ustanowiła ambitny cel zmniejszenia liczby śmiertelnych ofiar wypadków w całej UE o połowę do 2020 roku (w porównaniu z 2010). Oznacza to, że liczba zgonów powinna spadać o około 7,5 proc. rocznie. Najnowsze dane wskazują, że mimo postępu odnotowanego w ciągu ostatnich 4 lat (18 proc. różnicy między 2010 a 2014 rokiem), nie uda się osiągnąć wyznaczonego celu, jeśli obecny trend będzie się utrzymywał. Poza tym każdego roku na drogach UE 1,5 mln osób zostaje rannych, z czego około 1/6 poważnie. Każdego dnia na europejskich drogach umiera 70 osób, a ponad 650 zostaje rannych.

Nawet jeśli w Europie panuje kryzys, to zmniejszanie środków na bezpieczeństwo ruchu drogowego jest krótkowzroczną polityką, ponieważ roczny koszt wypadków w UE szacowany jest na około 300 mld euro. To ogromna kwota, która przewyższa PKB niektórych państw członkowskich i stanowi około 2 proc. PKB całej Unii Europejskiej. Teraz bardziej niż kiedykolwiek trzeba zminimalizować ten koszt i przeznaczyć pieniądze na inwestycje stymulujące wzrost gospodarczy i zatrudnienie w Europie. Dalsze ograniczanie liczby ofiar śmiertelnych będzie coraz trudniejsze, więc ważne jest, aby politycy rozważyli rozwiązania łatwo dostępne i opłacalne. ERF, jako stowarzyszenie działające na rzecz poprawy infrastruktury drogowej, rekomenduje stosowanie właśnie dostępnych i opłacalnych rozwiązań, m.in. poprawy oznakowania drogowego.

Utrzymanie infrastruktury drogowej

Drogi w Europie nie będą bezpieczne w długim okresie czasu, jeśli rządy państw członkowskich nie zapewnią trwałych źródeł dochodów na ich utrzymanie. W ciągu ostatnich dziesięcioleci o ponad połowę spadła liczba ofiar śmiertelnych wypadków ze względu na liczne inwestycje w infrastrukturę drogową, poprawę bezpieczeństwa pojazdów, a także egzekwowanie prawa i szkolenia kierowców. Jednak, począwszy od 2009 roku, w wyniku znacznych cięć w wydatkach publicznych związanych z kryzysem, budżety na utrzymanie infrastruktury zostały znacznie ograniczone. Według Międzynarodowego Forum Transportu (ITF – International Transport Forum), zwłaszcza w ostatnich latach [spadają wydatki na utrzymanie infrastruktury drogowej](#). Procentowy udział kosztów na utrzymanie spadł do 30 proc. w porównaniu z 36 proc. na początku XXI wieku. Począwszy od 2008 roku wydatki na drogi w Unii Europejskiej spadają, natomiast korzystają na tym inwestycje kolejowe.

To niewątpliwie miało wpływ na znaki drogowe, które, nie naprawiane i nie wymieniane, stawały się nieczytelne. Gdy poziom czytelności znaków spada, stają się one zbędne lub nawet niepotrzebnie komplikują otoczenie dróg.

W Chorwacji w 2014 roku przeprowadzono rozległe badanie znaków drogowych, oceniając ich odblaskowość, stan techniczny i ich zgodność z przepisami. W sumie zbadano prawie 12 tys. znaków na ponad 625 kilometrach dróg. W podsumowaniu stwierdzono, że 20 proc., czyli prawie 2,5 tysiąca nie spełnia podstawowych wymogów odblaskowości, co oznacza, że w praktyce przynoszą niewielką lub żadną korzyść użytkownikom dróg. Średni wiek znaków wynosił 11 lat. Ponadto, 12 proc.,

ERF: znaki to niezbędny element infrastruktury drogowej

Utworzono: wtorek, 17, listopad 2015 09:04

czyli prawie 1400 znaków nie spełniało wymagań z innych powodów. To w sumie prawie 1/3 całego oznakowania pionowego. Z kolei we Francji średnia wieku znaków wynosi około 17 lat, a ich wydajność szacuje się między 8 a 12 lat. Wynika z tego, że około 40-50 proc. francuskich znaków nie spełnia już wymagań określonych przepisami.

Do tej pory braki w kwotach na utrzymanie nie miały wpływu na ogólny poziom bezpieczeństwa na poziomie UE. Wystarczające środki, które przeznaczano na utrzymanie do 2008 roku, w połączeniu z nowymi technologiami w pojazdach i skuteczniejszym egzekwowaniem prawa, sprawiły, że w 2013 roku ofiar śmiertelnych na drogach było mniej niż kiedykolwiek wcześniej. Pozytywny wpływ miało też zmniejszenie natężenia ruchu, zwłaszcza na południu Europy, związane z kryzysem gospodarczym. Jest natomiast nieuniknione, że jeżeli obecne niedoinwestowanie w utrzymaniu dróg nadal będzie się utrzymywało, zarówno bezpieczeństwo użytkowników, jak i wydajność sieci drogowej zostaną zagrożone. A ponieważ Europa podnosi się z kryzysu, natężenie ruchu nieodwołalnie wzrośnie. Konieczne jest zatem, aby rządy państw członkowskich ponownie umieściły utrzymanie na liście priorytetów. Inwestowanie w infrastrukturę drogową jest w rzeczywistości jednym z bardziej opłacalnych działań, jakie władza publiczna może podjąć. Oprócz korzyści takich jak zwiększenie mobilności, handlu, poprawy połączeń, ogromne zyski może przynieść ograniczenie ofiar śmiertelnych i rannych. Znaki są niezbędnym elementem nowoczesnej i bezpiecznej infrastruktury drogowej. To prosta i opłacalna interwencja, która może przynieść imponujące stopy zwrotu w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, a tym samym zmniejszenia skutków społeczno-gospodarczych.

Źródło: "An ERF Position Paper towards improving Traffic Signs in European Roads"
Tł. IH