

Problematyka unifikacji oznakowania na drogach UE

Problematyka różnic w wyglądzie, lokalizacji, a niekiedy i w znaczeniu znaków drogowych w różnych europejskich krajach jest elementem utrudniającym zarówno sprawność, jak i bezpieczeństwo ruchu drogowego. Bez wątplenia unifikacja zasad, a niekoniecznie wszystkich znaków, byłaby ze wszech miar pożądana.

Problematyka różnic w wyglądzie, lokalizacji, a niekiedy i w znaczeniu znaków drogowych w różnych europejskich krajach jest elementem utrudniającym zarówno sprawność, jak i bezpieczeństwo ruchu drogowego. Bez wątplenia unifikacja zasad, a niekoniecznie wszystkich znaków, byłaby ze wszech miar pożądana.

Współczesny rozwój motoryzacji, za czym idzie, łatwość podróżowania i przekraczania granic powoduje, że kierowca może się poruszać w dość różnych regionach świata i po bardzo różnych drogach. Na drogach Europy obserwujemy wzrost międzynarodowego, samochodowego ruchu drogowego, zwłaszcza po powstaniu w 1985 roku strefy Schengen, ułatwiającej przekraczanie granic między państwami – sygnatariuszami.

Wjazd każdego kierowcy na drogi obcego państwa powoduje konieczność dostosowania się do lokalnych rozwiązań infrastruktury drogowej, do nieco odmiennego oznakowania oraz do różnic w kulturze na drodze. Z czasem kierowca poznaje drogowe zwyczaje i w miarę upływu czasu porusza się coraz sprawniej.

Różnice w oznakowaniu, choćby w ramach Europy, bywają w niektórych zakresach znaczące, pomimo że prawie wszystkie kraje są sygnatariuszami Konwencji Wiedeńskiej.

Interesującą kwestią byłoby znać odpowiedź na pytanie, na ile wypadki

i kolizje powodowane przez obcokrajowców mogą być powiązane z różnicami w infrastrukturze drogowej, zwłaszcza w oznakowaniu w danych krajach, w porównaniu z krajem ojczystym.

Badania kierowców wykazują, że nie wszystkie znaki bywają przez nich rozumiane. Sporo znaków, w tym ostrzegawcze i zakazu, są rozumiane przez 90% respondentów, niemniej bywają też znaki, których nie rozumie co trzeci, a nawet co drugi kierowca. Jednak problemy ogólne w oznakowaniu sprawia zbyt duża liczba znaków, zbyt duża ilość informacji na niejednym znaku (fot. 1), znaki ze sprzecznymi lub niejasnymi informacjami oraz różne znaczenie tych samych znaków w różnych krajach, a także zagłuszanie znaków przez roślinność bądź billboardy.

Robiąc badania porównawcze oznakowania w różnych krajach Europy, autor doszedł do wniosku, że praktycznie w każdym kraju istnieją interesujące i wartościowe rozwiązania. Równocześnie jednak napotykamy na znaki zbędne i zauważamy brak znaków potrzebnych.

Pojawia się zatem pytanie, co powinno być ujednolicone. Otóż pojedyncze znaki, czyli ostrzegawcze, zakazu, nakazu czy informacyjne itp. mogłyby być ujednolicane, ale nie jest to najważniejsze. Mniej istotne będzie to, czy sylwetki samochodu na znaku

„droga ekspresowa” będą się różnić w poszczególnych krajach. Ważne, żeby były czytelne. Z kolei znak ostrzegawczy „przejazd kolejowy” pręcej nadawałby się do ujednolicenia, aby każdy kierowca identyfikował go bezbłędnie, gdziekolwiek jest. Tu jednak potrzeba znaku – piktogramu, który będzie wizualnie adekwatny, podkreślający zagrożenie oraz możliwy do szerokiej akceptacji.

W oznakowaniu każdego kraju istnieją przekazy wyrażane słownie, wymagające ujednolicenia. Bez wątplenia ważnym elementem, który doczekał się ogólnoświatowej unifikacji, jest trójkolorowa sygnalizacja świetlna (czerwone, żółte, zielone). Przykładem pokrewnym jest znak „Stop”, który ma zawsze identyczny kształt i kolor, ale nie zawsze zawiera napis „STOP”. Następnym przykładem może być kwestia kolorystyki oznakowania na autostradach. Dotychczasowe zmiany polegające na ulepszaniu oznakowania zarówno w poszczególnych krajach, jak i w Europie, powstają w sposób niekoniecznie skoordynowany. Bez wątplenia „koordynatorem” powinna być „Konwencja Wiedeńska”, jednak można mieć wątpliwości, czy dziś może spełniać taką rolę. Unifikacja oznakowania byłaby szeroko zakrojonym i długofalowym działaniem, ale z pewnością jej skutki byłyby pożądane. □