

Vi vil med vort indlæg gøre vejstriber spændende, redegøre for nuværende materialevalg i Danmark og Europa og kort vende nedenstående punkter.

Stor fokus vil være på teksten om (Nye biler er afhængige af tydelige vejmarkeringer)

- Hvilke materialer anvendes der i Danmark
- Hvordan får man retrorefleksion
- Hvad sker der i regnvej – eventuel brug af video
- Hvordan får man friktion – afliv myten om at blå cykelfelter er glatte (mere friktion end i en pulverasfalt)
- Hvilke funktionskrav stilles der i Danmark
- Hvem og hvordan testes funktionskrav
- **Hvem stiller funktionskrav**
- Godkendelser i andre lande
- Kontrol af godkendelser
- Prøvestrækninger/certificering med prøveudtag og reproduktion

Nye biler er afhængige af tydelige vejmarkeringer

Advanced Driver Assistance Systems (ADAS) vil ændre og har allerede ændret vores køreadfærd. Et af de større systemer er Lane Keeping Assistance (LKA), hvor sensorteknologi med kameraer og Lidar kombineret med HD-kort er afhængig af synlige vejmarkeringer for at kunne navigere i trafikken. Vejmarkeringerne er et økonomisk værktøj, der skal sikre, at bilen bliver på vejbanen. Forskning foretaget af Trafikverket i Sverige viser, at antallet af ulykker reduceres med 50 % (sammenstød og eneulykker), når der anvendes LKA-teknologi.

CEN/TC226/AHAG har allerede etableret en arbejdsgruppe, der skal koordinere forskning og implementering af retningslinjer for infrastrukturen, som også vil blive implementeret i Danmark på et senere tidspunkt. Forskning foretaget af TTI i USA, VTI i Sverige og Potters i USA viser, at der under normale forhold kun er begrænsede problemer med vejmarkeringer, hvis de bliver vedligeholdt ordentligt. En af de udfordringer, man har identificeret er at aflæse markeringerne om natten i vådt føre og regnvej. Dette er ikke alene et problem for maskinernes aflæsning, men også for os som førere. Mangelfuld vejledning indebærer en højere risiko for ulykker og gør kørslen mere anstrengende og stressende. Bilkørsel vil måske i de næste 50 år være afhængig af, at der sidder mennesker bag rattet, og dermed vil der være behov for visuel vejledning.

EURONCAP og European Road Federation har udarbejdet retningslinjer om best practice samt minimumsydeevne, hvad angår synlighed om natten i både tørt og vådt føre (angivet i den gule boks nedenfor) I betragtning af den forringede kvalitet af vejmarkeringer i Danmark er vi glade for to vigtige initiativer fra Vejdirektoratets side. 1) Den nye bestemmelse (AAB kørebaneafmærkning) medfører krav til kørsel i vådt føre i overensstemmelse med boksen nedenfor. Men endnu vigtigere er måske, at der også kommer 2) certificeringskrav (testet på danske veje siden 2015) til de materialer, der anvendes til vejmarkeringer. Den såkaldte Type II – markering vil forhåbentlig også blive anvendt på veje, som ikke administreres af Vejdirektoratet.

DE NØDVENDIGE STANDARDER FOR VEJMARKERING

Baseret på indsamlingen af data for interventions- og vedligeholdelsesstandarder fra en række europæiske lande har ERF besluttet, at en god vejmarkering er en afmærkning, som har en minimumsydeevne i tørt føre på 150 mcd/lux/m³ og en minimumsbredde på 150 mm på alle veje. I vådt føre skal minimumsydeevnen være 35 (RW2). Da disse krav allerede fungerer i praksis i nogle EU-medlemslande, mener ERF, at forslaget er realistisk, økonomisk og teknisk gennemførligt.