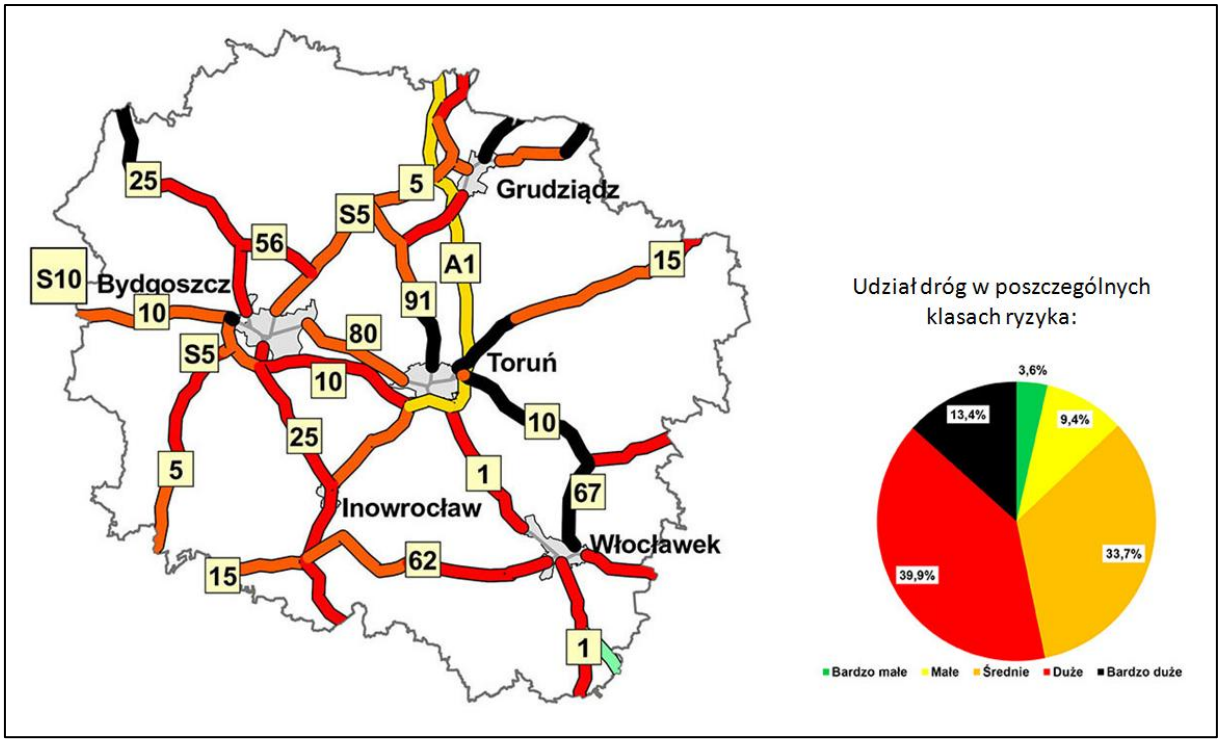
- stosowania środków separacji i segregacji ruchu (powstaje wiele potencjalnych punktów kolizji pomiędzy poszczególnymi użytkownikami dróg),
- stosowania środków regulacji prędkości,
- stosowania środków informujących i chroniących kierowców przed niebezpiecznymi miejscami na drodze,
- stosowania środków poprawiających widoczność i dostrzegalność miejsca oraz oznakowania drogowego.

Wyżej opisane wady podstawowej sieci drogowej województwa kujawsko-pomorskiego oraz duże natężenia ruchu drogowego na tych drogach powodują, że poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD) na tej sieci jest nadal niestety niezadawalający. Poziom ten ilustrują poniższe dane zamieszczone na rys. 4.12 i 4.13. Wynika z nich, że w latach 2010-2012:

- odcinki dróg o najwyższym poziomie ryzyka stanowią aż 13% długości,
- ponad połowa długości dróg krajowych to odcinki dróg o nieakceptowalnym poziomie ryzyka (ryzyko bardzo duże i duże),
- jedynie 13% długości dróg krajowych spełnia kryteria małego i bardzo małego ryzyka, przyjętego przez EuroRAP jako poziom ryzyka akceptowalnego dla podstawowej sieci dróg.

W stosunku do okresu 2005-2007 długość odcinków dróg krajowych o bardzo dużym ryzyku indywidualnym zmniejszyła się w latach 2010-2012 o ponad połowę (52%), natomiast długość odcinków dróg o bardzo dużym i dużym ryzyku zmniejszyła się o 37%. Dane te dowodzą



Rys. 4.12. Mapa ryzyka indywidualnego na drogach krajowych w województwie kujawsko-pomorskim w latach 2010-2012
(źródło: European Road Assessment Programme, www.eurorap.pl)

Projekt „Bydgosko-Toruńskie Partnerstwo na rzecz zrównoważonego transportu" jest finansowany z funduszy EOG, pochodzących z Islandii, Liechtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych