

GKO.7230.77.2011.WTA

Rada Miejska Łomży

Informacja o stanie bezpieczeństwa na drogach w granicach Łomży

W załączeniu przedstawiam analizę bezpieczeństwa i organizacji ruchu na drogach zarządzanych przez Prezydenta Miasta Łomża za rok 2010. Zakres analizy jest ograniczony, co wynika z możliwości uzyskania danych o zdarzeniach drogowych.

Analiza zawiera wnioski dotyczące bezpieczeństwa ruchu.

Z up. PREZYDENTA MIASTA


mgr Benjamin J. Dobcysz
ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA



URZĄD MIEJSKI
W ŁOMŻY

ANALIZA
BEZPIECZEŃSTWA
I ORGANIZACJI
RUCHU DROGOWEGO
za rok 2010

Łomża: luty 2010 r

1. Wstęp

W granicach administracyjnych miasto Łomża zajmuje powierzchnię 3258 ha, w tym 40% powierzchni stanowią tereny zurbanizowane. Z punktu widzenia regionu, Łomża stanowi ważny drogowy węzeł komunikacyjny.

W Łomży, według stanu na dzień 31.12.2008r było zarejestrowanych 21265 samochodów osobowych, 4161 samochodów ciężarowych i 188 autobusów. Wskaźnik motoryzacji indywidualnej znajdował się na poziomie 436 samochodów/1000 mieszkańców. Do końca roku 2010 liczba samochodów osobowych wzrosła o około 20%. Urząd Miejski nie dysponuje dokładnymi danymi w tej sprawie.

2. Układ drogowy miasta

2.1. Sieć drogowo-uliczna

Sieć dróg publicznych w Łomży stanowią:

- ulice krajowe o długości 10,253 km,
- ulice wojewódzkie – 8.771 km,
- ulice powiatowe – 23,171 km, w tym:
 - nawierzchnia asfaltowa – 21,599 km
 - nawierzchnia gruntowa – 1,165 km
 - nawierzchnia z kostki – 0,415 km
- ulice gminne – 75,191 km, w tym:
 - nawierzchnie utwardzone – 61,194 km
 - nawierzchnia gruntowa – 14,004 km

Układ sieci ulicznej miasta jest ściśle związany z układem dróg zamiejskich. Podstawowe drogi krajowe i wojewódzkie przebiegające przez miasto obsługują główne kierunki ruchu wewnętrznego. Łomża jest węzłem dróg o znaczeniu tranzytowym są to 2 drogi krajowe

- droga Nr 61: (Warszawa) Ostrołęka – Łomża - Augustów, na terenie miasta przebiegająca ciągiem ulic: Wojska Polskiego - Plac Kościuszki – Zjazd - gr. miasta (kierunek Piątnica);
- droga Nr 63: Zambrów – Łomża – Giżycko - gr. z obwodem Kaliningradzkim (bez przejścia granicznego); w Łomży przebiega wzdłuż ciągu ulic: Szosa Zambrowska – Sikorskiego - Wojska Polskiego - Plac Kościuszki – Zjazd - gr. miasta (kierunek Piątnica);

oraz 3 drogi wojewódzkie:

- droga Nr 645: Myszyniec - Łomża, na terenie miasta przebiegająca ciągiem ulicy Nowogrodzkiej (od granicy miasta do ul. Sikorskiego) i ul. Sikorskiego (od Nowogrodzkiej do Wojska Polskiego);
- droga Nr 677: Sokołów Podl. - Ostrów Maz. - Łomża; przebieg od granicy miasta wzdłuż Al. Legionów do Placu Kościuszki;
- droga nr 679: Łomża - Mężenin (droga nr 8); w Łomży przebiega wzdłuż ciągu ulicy Szosa do Mężenina.

W bezpośrednim sąsiedztwie Łomży, w miejscowości Piątnica krzyżują się także:

- droga krajowa Nr 64: (Łomża) Piątnica - Jezewo; przebieg wzdłuż ulicy Szkolnej;
- droga wojewódzka Nr 668: (Łomża) Piątnica – Przytuły - droga nr 65;

11 odcinków ulic w mieście ma status ulic powiatowych, tj:

- Al. Piłsudskiego
- ul. na odcinku od ul. Sikorskiego do Wojska Polskiego;
- ul. Poznańska Giełczyńska
- ul. Sikorskiego na odcinku Szosa Zambrowskiej do gr. miasta (kierunek Piątница);
- ul. Dworna
- ul. Nowogrodzka od ul. Wojska Polskiego do ul. Sikorskiego;
- ul. Piękna
- ciąg ul. Polowa - Szosa Zambrowska
- ul. Rządowa
- ul. Spokojna - wraz z przedłużeniem do Al. Legionów
- ul. Zawadzka

199 ulic w Łomży zostało zaliczonych do dróg gminnych.

Układ ulic w Łomży ma charakter promienisto-obwodowy. Podstawę systemu stanowi 5 ciągów ulicznych usytuowanych promieniście w stosunku do centrum miasta, położonego w jego części północno-wschodniej i opartego na skarpie nad rzeką Narew. Podstawowe ciągi ulic to:

- Al. Legionów,
- ul. Zjazd i ul. Wojska Polskiego,
- ul. Sikorskiego
- ul. Nowogrodzka,
- ul. Szosa Zambrowska.

Ulice te zbiegają się w rejonie Pl. Kościuszki i decydują o jakości systemu komunikacji indywidualnej, z uwagi na funkcję jaką pełnią w obsłudze zarówno ruchu lokalnego, źródłowo-docelowego związanego z miastem, jak też ruchu tranzytowego.

Stosunkowo dobrze wykształcony promienisto-obwodowy układ ulic miasta stanowi ważny atut systemu w obsłudze ruchu wewnątrzmięjskiego i źródłowo – docelowego. Wobec braku tras obwodowych, obsługujących ruch zewnętrzny na drogach krajowych i wojewódzkich, stanowi jednak także bardzo poważny mankament. Prowadzi bowiem do konieczności obsługi ruchu tranzytowego ulicami miejskimi i tym samym do koncentrowania ruchu na głównych ciągach ulicznych, zbiegających się w rejonie Placu Kościuszki, pełniącego także funkcję kluczowego węzła przesiadkowego w komunikacji zbiorowej miasta. Niekorzystne ukształtowanie węzła dróg zewnętrznych powoduje:

- ograniczenie swobody prowadzenia ruchu lokalnego i pogorszenie bezpieczeństwa ruchu z uwagi na skrajnie niekorzystny brak segregacji ruchu na głównych ciągach ulicznych miasta,
- ograniczanie możliwości efektywnego prowadzenia miejskiej komunikacji autobusowej, co wpływa na standard podróżowania pasażerów oraz koszty funkcjonowania transportu zbiorowego (straty czasu),
- nadmierne niszczenie infrastruktury transportowej (nawierzchnia), obserwowane szczególnie na ulicach leżących w ciągu drogi krajowej Nr 61 (ul. Wojska Polskiego i Zjazd)

- uciążliwości wywołane ruchem samochodów (wibracje, hałas, emisje zanieczyszczeń),
- obniżenie jakości przestrzeni publicznej (utrudnienia w korzystaniu z przestrzeni przez pieszych, rowerzystów itp.).

2.2. Sterowanie ruchem

W sieci ulic miasta Łomży znajduje się 8 skrzyżowań i jedno przejście dla pieszych sterowane za pomocą sygnalizacji świetlnej:

- skrzyżowanie Al. Legionów z ul. Polową,
- skrzyżowanie Al. Legionów z ul. Skłodowskiej,
- skrzyżowanie Al. Legionów z ul. Sikorskiego,
- skrzyżowanie Al. Legionów z Dworcową,
- skrzyżowanie Al. Legionów z ul. Piłsudskiego,
- skrzyżowanie Al. Legionów z ul. Poznańską,
- skrzyżowanie ul. Wojska Polskiego z ul. Polową,
- skrzyżowanie ul. Wojska Polskiego z ul. Sikorskiego oraz
- przejście dla pieszych na ul. Piłsudskiego (wzbudzane przez pieszych).

Oprócz tego funkcjonuje jedna sygnalizacja na włączeniu ruchu ze sklepu Kaufland do ulicy Piłsudskiego.

Sygnalizacje na skrzyżowaniach ul. Al. Legionów z ulicami Polową, M.C. Skłodowskie, Sikorskiego, Dworcową i Poznańską są zrealizowane z zastosowaniem akomodacji ruchu i bezkolizyjnego rozdziału poszczególnych relacji. Na odcinku od ul. polowej do Dworcowej skrzyżowania pracują w systemie koordynacji (zielona fala). Drugi odcinek - od ul. Piłsudskiego do Poznańskiej, z nowym skrzyżowaniem z ul. Spokojną i Przykoszarową jest w trakcie przebudowy, po której ciąg tych skrzyżowań będzie pracował w koordynacji.

W roku 2010 przebudowano systemy sterowania ruchem na skrzyżowaniach Al. legionów z ulicami polowa i M.C. Skłodowskiej. Na skrzyżowaniach Al. legionów z ul. Sikorskiego i Dworcową zostały przeprogramowane sterowniki, co umożliwiło koordynację całego ciągu czterech skrzyżowań. Dzięki temu znacznej poprawie poprawiła się przepustowość i płynność ruchu na tym odcinku ulicy.

Na pozostałych skrzyżowaniach stosowane jest sterowanie cykliczne, stałoczasowe z ręcznym przełączaniem programów, co w praktyce oznacza wyświetlanie jednego programu sygnalizacji. Skrzyżowania z sygnalizacją świetlną na ciągu ulicy ul. Wojska Polskiego, nie funkcjonują jako ciąg skoordynowany.

2. Organizacja ruchu

W roku 2010 sporządzono i zatwierdzono 15 projektów stałej organizacji ruchu drogowego, z czego:

- 1 szt. - projekt związany z budową lub przebudową ulicy podstawowego układu komunikacyjnego (Al. Legionów) - istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego
- będzie wprowadzony w życie po wykonaniu robót drogowych

ANALIZA BEZPIECZEŃSTWA I ORGANIZACJI RUCHU DROGOWEGO
za rok 2010

- 7 szt. - projekty związane z budową ulic lokalnych - mające małe znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu,
- 3 szt. zmiana organizacji ruchu na ulicach lokalnych
- 4 szt. - projekty organizacji ruchu w związku z wyznaczenie nowych przejść dla pieszych,

3. Warunki ruchu drogowego

W obszarach zurbanizowanych stały wzrost motoryzacji, przy jednoczesnych ograniczeniach w zakresie rozwoju infrastruktury drogowej, prowadzi do pogarszania się warunków ruchu drogowego oraz warunków funkcjonowania komunikacji zbiorowej. Na podstawie wyników pomiarów ruchu przeprowadzonych w Łomży w latach 2006 i 2007 można stwierdzić, że w okresie godzin ruchu szczytowego warunki ruchu na podstawowym układ ulic centrum miasta są zróżnicowane:

- niekorzystne na ul. Al. Legionów i na części ul. Wojska Polskiego i ulicy Zjazd
- stosunkowo niekorzystne i korzystne na pozostałych badanych ulicach.

Natężenia ruchu na wybranych ciągach ulic. Oszacowanie poziomu swobody ruchu

Lp	Odcinek ulicy	P/h	Przepustowość p/h/przekrój	Poziom swobody ruchu
1	Al. Legionów - przy Sikorskiego	1659	1600	F
2	Wojska Polskiego - przy Poznańskiej	975	1600	C
	- przy Placu Kościuszki	1325	1600	D
3	Sikorskiego - rondo Lutostawskiego	1263	4400	C
4	Sikorskiego - przy Legionów	1281	4400	C
5	Al. Piłsudskiego - odc. jednojezdniowy	1016	1600	C
	- odc. dwujezdniowy	1981	4400	C
6	Zjazd	1383	1600	D
7	Poznańska	796	1600	C
8	Szosa Zambrowska	849	1600	C
9	Zawadzka	1607	4400	C

* poziomy swobody ruchu C i D są poziomami akceptowanymi przez kierowców, natomiast poziom swobody E oznacza, że ulica funkcjonuje na granicy przepustowości, a poziom F oznacza, że występujące natężenie ruchu przekracza jej przepustowość.

Powyższa tabela jest oparta na pomiarach ruchu wykonanych w latach 2006 i 2007. Od tego czasu nastąpił wzrost natężenia ruchu, szacowany na 30 - 40%. Oznacza to, że na niektórych ulicach nastąpiło znaczne pogorszenie warunków ruchu. Dotyczy to szczególnie:

- ulicy Wojska Polskiego, gdzie na odcinku od ul. Sikorskiego do Placu Kościuszki nastąpiło obniżenie poziomu swobody ruchu do E
- ulicy Zjazd, na której szacowany poziom swobody ruchu obniżył się do F
- ulicy Piłsudskiego od Al. Legionów do Spokojnej, gdzie również nastąpiło znaczne pogorszenie warunków ruchu - do poziomu D

Na podstawie analizy ruchu należy stwierdzić, że sytuacja pod względem przepustowości na ulicach Al. Legionów, Zjazd i Wojska Polskiego jest trudna, zwłaszcza na Al. Legionów, gdzie w rejonie stacji Statoil oraz na odcinku od ul. Kopernika do ul. Polowej okresowo występuje przekroczenie przepustowości.

Pomiary natężenia ruchu drogowego przeprowadzone w czerwcu 2002 na granicy miasta na północnym wlocie drogi nr 61 ujawniły stosunkowo duże obciążenie ruchem – na poziomie 18 100 pojazdów na dobę w obu kierunkach. Stwierdzono także duży udział samochodów

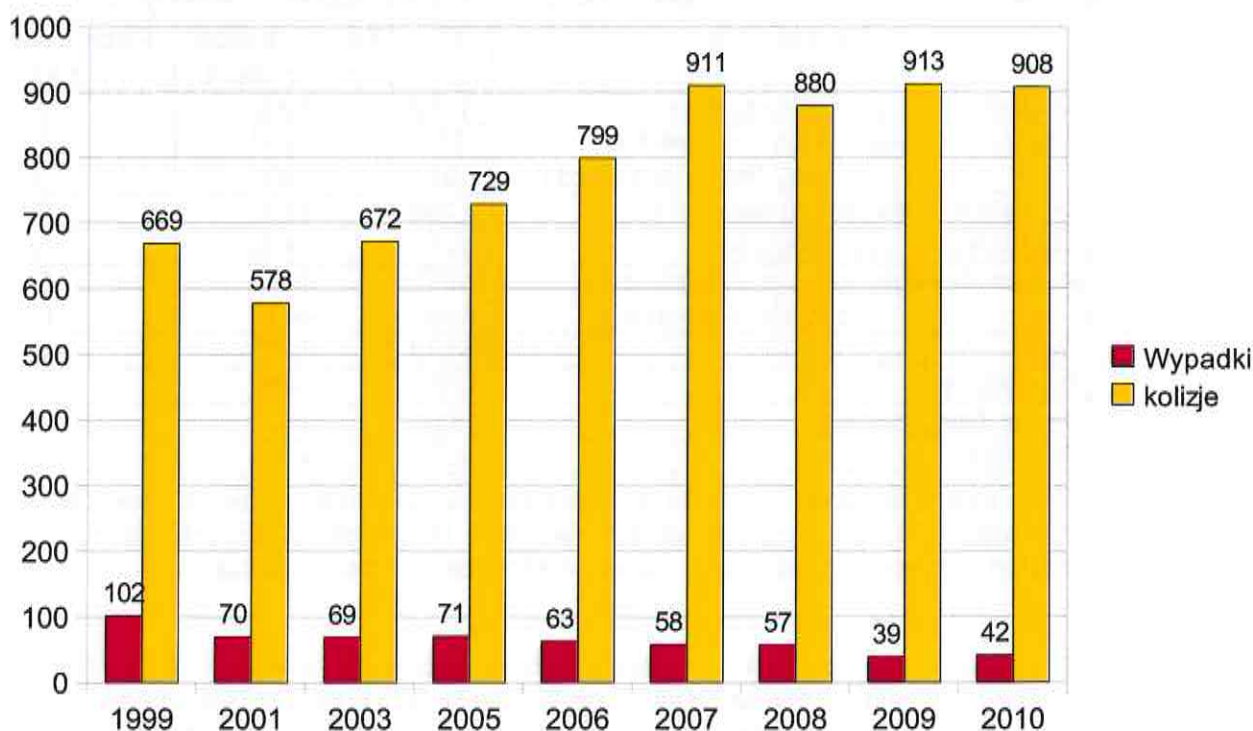
ciężarowych (16%), W roku 2010 liczba ciężkich samochodów ciężarowych wzrosła do ok. 4500 na dobę,

4. Stan bezpieczeństwa ruchu

Analiza jest przeprowadzana w oparciu o dane otrzymane z Komendy Miejskiej Policji w Łomży.

Według danych za lata ubiegłe liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych w Łomży zmniejszyła się z 6 w roku 1999 do 1 w roku 2002, 2003, 2004 i 2005. W roku 2006, 2007, 2008 i 2009 mamy informacje o 2 ofiarach w każdym roku. W roku 2010 w Łomży było 4 ofiary śmiertelne. Jeśli chodzi o ofiary z ostatnich kilku lat, po analizie okazuje się, że prawie za każdym razem wypadek był skutkiem brawury i braku ostrożności kierujących lub pieszych. Warunki na drodze (zwłaszcza organizacja ruchu) nie miały istotnego wpływu na ich zaistnienie. Przykładem są potrącenia pieszych w miejscach, gdzie chodnik jest oddzielony od jezdni barierą łańcuchową. Trzy ofiary wśród pieszych w roku 2010 są skutkiem wtargnięcia bezpośrednio przed lub pod pojazd.

Liczba zdarzeń drogowych w Łomży w poszczególnych latach



Na wykresie widoczne są wyraźnie dwie tendencje:

1. Liczba wypadków na ulicach miasta systematycznie maleje. **W stosunku do roku 1999 spadek liczby wypadków w roku 2009 wynosi 59%**. Największy spadek zanotowano w pierwszych latach po przejściu w zarząd przez Prezydenta Miasta dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych i po wprowadzeniu kilku istotnych zmian w organizacji ruchu (ul. Wojska Polskiego, Al. Legionów, skrzyżowanie ul. Piłsudskiego z Zawadzką, skrzyżowanie ul. Sikorskiego z Nowogrodzką). Pozytywnie należy ocenić fakt, że tendencja spadkowa utrzymuje się w całym analizowanym okresie. Mniejsza liczba wypadków, w uproszczeniu, oznacza mniejszą liczbę ofiar. Poza zmianami organizacji ruchu i inwestycjami drogowymi na zmniejszenie liczby wypadków wpływa wzrost natężenia ruchu. Wynika to z mniejszych prędkości rozwijanych przez pojazdy w godzinach szczytu.

2. Liczba zarejestrowanych kolizji systematycznie wzrastała od roku 2001 do roku 2007. W latach 2007 - 2010 widać wyraźną tendencję do stabilizacji liczby kolizji, pomimo znacznego pogorszenia warunków ruchu (przepustowość) na głównych ulicach. Zwiększenie liczby kolizji jest typowym zjawiskiem mającym miejsce przy wzroście natężenia ruchu do poziomów słabo akceptowanych przez kierowców - m.in. powoduje nerwowe zachowania i tracenie orientacji w ruchu przez mało doświadczonych kierowców w dużym ruchu.

Koncentracja wypadków i kolizji ma miejsce na podstawowych ciągach drogowych, stanowiących główny szkielet transportowy miasta, tj na:

- Al. Legionów - 8 wypadków i 187 kolizji
- ul. Szosa Zambrowska - 1 wypadki i 29 kolizji
- ul. Piłsudskiego - 5 wypadków i 72 kolizje
- ul. Sikorskiego - 3 wypadki i 81 kolizji
- ul. Wojska Polskiego - 5 wypadków i 56 kolizji
- ul. Nowogrodzka - 2 wypadki i 22 kolizje
- ul. Zawadza - 0 wypadków i 25 kolizji
- Plac Kościuszki - 1 wypadek i 19 kolizji
- ul. Zjazd - 2 wypadki i 22 kolizje

Na ulicach o znaczeniu lokalnym największa liczba zdarzeń drogowych wydarzyła się na:

- ul. Bernatowicza - 1 wypadek i 6 kolizji
- ul. Dworna - 0 wypadków i 11 kolizji
- ul. Kazańska - 0 wypadków i 10 kolizji
- ul. Ks. Anny - 0 wypadków i 11 kolizji
- ul. Ks. Janusza - 0 wypadków i 17 kolizji
- ul. Niemcewicz - 0 wypadków i 8 kolizji
- ul. por Łagody - 0 wypadków i 17 kolizji
- ul. Prusa - 0 wypadków i 10 kolizji
- ul. Przykoszarowa - 1 wypadek i 13 kolizji
- ul. Rycerska - 0 wypadków i 11 kolizji
- ul. M.C. Skłodowskiej - 0 wypadków i 10 kolizji
- ul. Ks. kard. St. Wyszyńskiego - 0 wypadków i 10 kolizji
- ul. Łukasińskiego - 1 wypadek i 2 kolizje

Najbardziej niebezpiecznymi miejscami są skrzyżowania, gdzie dochodzi do największej liczby zdarzeń, w których obrażenia odnosi największa liczba osób. Obecnie, po przebudowie najbardziej niebezpiecznych skrzyżowań i po zmianach w organizacji ruchu, nie można wskazać skrzyżowań szczególnie niebezpiecznych.

Na ulicach lokalnych wypadki zdarzają się sporadycznie i trudno wyciągnąć wnioski o konieczności poprawienia bezpieczeństwa ruchu na któreś ulicy.

Realizacja wniosków mieszkańców niektórych ulic w sprawie wykonania progów zwalniających służy w tej sytuacji bardziej poprawie komfortu zamieszkania (hałas) i poczucia bezpieczeństwa mieszkańców niż samej poprawie bezpieczeństwa ruchu. Rzeczywiste korzyści o których wspomniano są jednak również istotne dla mieszkańców.

ANALIZA BEZPIECZEŃSTWA I ORGANIZACJI RUCHU DROGOWEGO
za rok 2010

Liczba zdarzeń na najważniejszych skrzyżowaniach

Skrzyżowanie	2001		2003		2005		2006		2007		2008		2009		2010	
	wypadki	kolizje	wypadki	kolizje	wypadki	kolizje	wypadki	kolizje	wypadki	kolizje	wypadki	kolizje	wypadki	kolizje	wypadki	kolizje
Plac Kościuszki	1	16	2	4	4	3	0	13	1	33	0	26	1	20	1	19
Al. Legionów - Sikorskiego	1	14	7	11	0	18	1	14	0	25	1	21	0	13	1	16
Al. Legionów - Dworcowa	b.d.	b.d.	0	4	1	6	1	9	2	8	1	12	1	14	0	8
Al. Legionów - Piłsudskiego	3	13	2	16	1	15	1	15	1	19	3	25	5	24	0	17
Al. Legionów - Polowa	1	6	0	9	0	8	1	8	1	7	2	16	0	6	0	4
Piłsudskiego - Zawadzka	b.d.	b.d.	0	5	0	5	0	10	1	9	0	6	0	9	1	2
Sikorskiego - Zawadzka	b.d.	b.d.	0	7	1	10	3	14	1	12	1	11	1	12	0	6
Sikorskiego - Szosa Zambrowska	b.d.	b.d.	0	8	0	19	1	17	1	37	0	19	1	14	0	12
Sikorskiego - Wojska Polskiego	0	10	b.d.	b.d.	0	15	2	17	0	14	3	13	2	30	2	19
Wojska Polskiego - Polowa	2	2	1	11	0	3	3	8	1	4	1	1	0	5	0	4
Wojska Polskiego - Poznańska	0	3	3	2	3	3	0	5	0	3	0	2	0	1	0	1

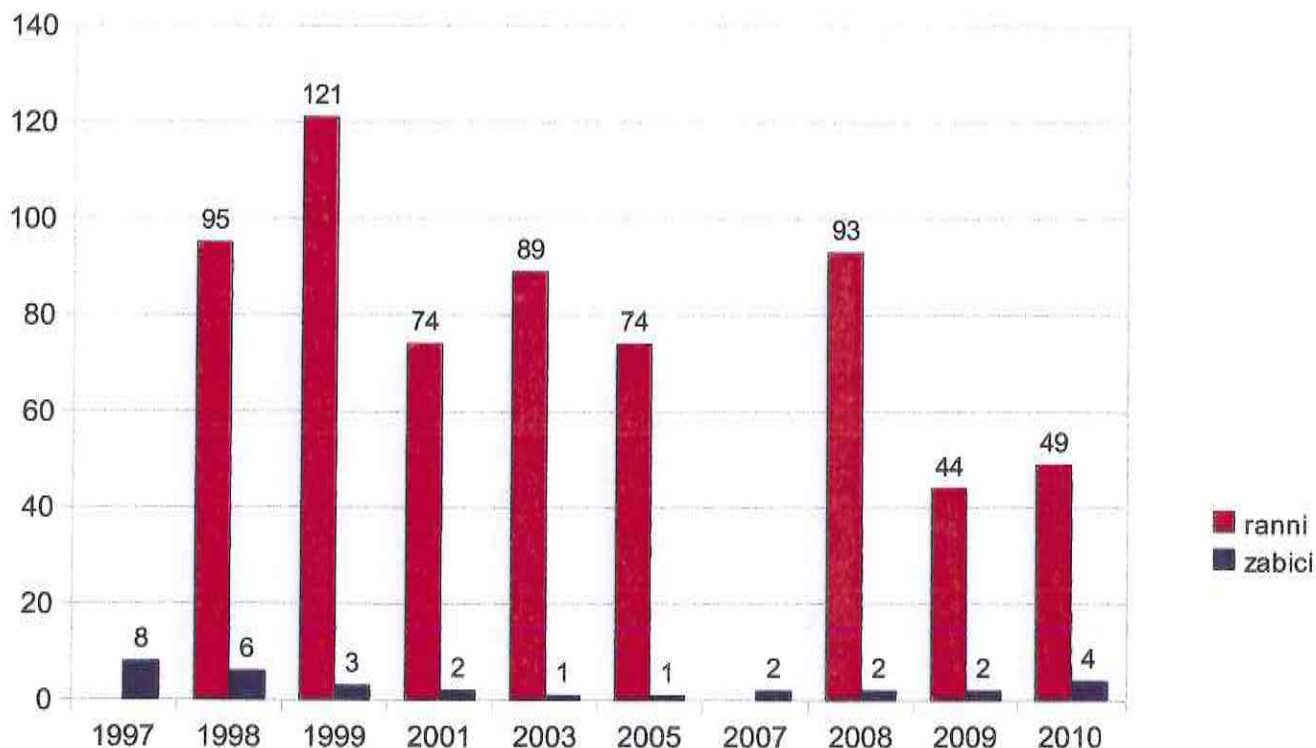
W danych w tabeli widać wyraźną tendencję do spadku liczby wypadków i kolizji na najważniejszych i najbardziej obciążonych ruchem skrzyżowaniach, za wyjątkiem skrzyżowania ul. Wojska Polskiego z ul. Sikorskiego, gdzie widoczny jest wyraźny wzrost liczby zdarzeń w ostatnich trzech latach. Wskazuje to na konieczność jak najszybszej przebudowy skrzyżowania.

W latach 2008 i 2009 znacząco zwiększyła się liczba zdarzeń na skrzyżowaniu ul. Piłsudskiego i Al. Legionów. W roku 2010 nie było tam żadnego wypadku. Skrzyżowanie to jest w trakcie przebudowy. Wykonany zostanie dodatkowy pas ruchu na jednym z wlotów i wymieniona sygnalizacja.

ANALIZA BEZPIECZEŃSTWA I ORGANIZACJI RUCHU DROGOWEGO za rok 2010

Dane o liczbie zdarzeń na skrzyżowaniach i ulicach, które zostały przebudowane lub na których wprowadzono zmiany organizacji ruchu potwierdzają skuteczność tych działań, jeśli chodzi o poziom bezpieczeństwa ruchu. Dotyczy to w szczególności skrzyżowań przebudowanych na małe ronda i wprowadzania systemów sygnalizacji z bezkolizyjnym rozdziałem potoków ruchu.

Liczba ofiar w wypadkach drogowych



Liczba ofiar w wypadkach drogowych ma ścisły związek z liczbą wypadków. Wykres pokazuje wyraźną tendencję spadku liczby rannych.

Nastąpiła bardzo istotna zmiana wskaźników ciężkości wypadków. W roku 2008 wskaźnik liczby rannych w przeliczeniu na 1 wypadek wyniósł 1,72. W roku 2009 wskaźnik ten wyniósł 1,13, a w 2010 - 1,17. Tego korzystnego zjawiska nie da się w sposób racjonalny wytłumaczyć do końca. Na pewno wpływ miały pogorszone warunki ruchu (natężenia), powodujące obniżenie prędkości pojazdów, a tym samym złagodzenie skutków wypadku. Jednak, biorąc pod uwagę, że wzrost natężenia ruchu jest w miarę stały w ostatnich latach, zastanawiające jest co jest przyczyną tak szybkiej zmiany wskaźnika.

Na pewno wielki wpływ na poziom bezpieczeństwa mają działania Policji, jednak ze względu na brak danych i zakres analizy, ten aspekt nie jest rozważany.

Liczba ofiar śmiertelnych w roku 2010 wzrosła do 4. W trzech przypadkach wypadki te były spowodowane przez pieszych - wtargnięcia na jezdnię i wejście bezpośrednio pod pojazd.

5. Zrealizowane działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu

W latach 1999 – 2010 zrealizowano cały szereg robót mających na celu między innymi poprawę bezpieczeństwa ruchu. Podstawowe z nich to:

- zmiana organizacji ruchu na skrzyżowaniach ul. Piłsudskiego/Zawadzkiej oraz Szosa Zambrowska/Sikorskiego,

- zmiana organizacji ruchu na ul. Wojska Polskiego – w tym azyle dla pieszych,
- zmiana organizacji ruchu na ul. Al. Legionów – w tym azyle dla pieszych
- przebudowa skrzyżowania ul. Sikorskiego/Nowogrodzka,
- przebudowa skrzyżowań Al. Legionów z ul. Sikorskiego, Dworcową, Polową i M.C. Skłodowskiej z wprowadzeniem "zielonej fali",
- budowa rond w węźle ulic Polowa, Giełczyńska, Szosa Zambrowska, Zawadzka,
- budowa ronda w węźle ulic Zawadzka, Ks. Janusza z wprowadzeniem ul. Żeromskiego
- budowa ronda na skrzyżowaniu ul. Poznańskiej i Wojska Polskiego
- zmiany organizacji ruchu na innych skrzyżowaniach,
- sygnalizacja świetlna na przejściu dla pieszych na ul. Piłsudskiego,
- specjalne oznakowanie przejść dla pieszych (znaki „Agatka” i czerwone tło), z których korzystają dzieci w drodze do szkoły,
- progi zwalniające, strefy zamieszkania i strefy ograniczonej prędkości na osiedlach mieszkaniowych,

6. Podsumowanie

Wnioski dotyczące bezpieczeństwa ruchu

1. Stopień bezpieczeństwa ruchu w Łomży należy uznać za dość dobry. Obserwacje przeprowadzone w okresie 1998-2010 wskazują na zmniejszającą się liczbę wypadków oraz na stabilizację liczby odnotowanych kolizji.
2. Koncentracja wypadków i kolizji ma miejsce na podstawowych ciągach drogowych, stanowiących główny szkielet transportowy miasta, przy czym do wypadków dochodzi najczęściej w rejonie skrzyżowań, natomiast do kolizji - najczęściej na odcinkach ulic pomiędzy skrzyżowaniami. Najbardziej zagrożone są ulice na których odbywa się ruch tranzytowy, a przede wszystkim Aleja Legionów i ul. Wojska Polskiego. Koncentracja kolizji na skrzyżowaniach ma ścisły związek z występującymi natężeniami ruchu.
3. Najbardziej niebezpiecznymi miejscami są skrzyżowania, gdzie dochodzi do największej liczby wypadków, w których obrażenia odnosi największa liczba osób. Mimo to trudno jest wskazać skrzyżowania szczególnie niebezpieczne, na których widoczna jest koncentracja najbardziej niebezpiecznych zdarzeń. Wypadki rozkładają się równomiernie na obszarze całego miasta.
4. Wyraźny spadek liczby zdarzeń drogowych wystąpił szczególnie na skrzyżowaniach i ulicach, na których wprowadzono zmiany w organizacji ruchu. Na skrzyżowaniach, na których nie dokonywano przebudów i zmian organizacji ruchu, wraz ze wzrostem natężenia ruchu, następuje wzrost liczby notowanych zdarzeń. Potwierdza to konieczność jak najszybszej przebudowy i zmian organizacji ruchu na tych skrzyżowaniach. Dotyczy to w szczególności Placu Kościuszki i skrzyżowań Szosy Zambrowskiej z ul. Sikorskiego, Al. Legionów z ul. Piłsudskiego oraz ul. Wojska Polskiego z Sikorskiego.
5. Konieczne jest podejmowanie prób ustalenia głównych przyczyn występowania wypadków i kolizji, występujących po stronie warunków drogowych i ich eliminowania.
6. Rezerwy proste, pozwalające na poprawę bezpieczeństwa ruchu poprzez działania niskonakładowe zostały praktycznie wyczerpane. W obecnym stanie poprawę bezpieczeństwa można osiągnąć przede wszystkim poprzez:

- budowę obwodnicy miasta w celu ograniczenia ruchu tranzytowego z głównych ciągów komunikacyjnych w mieście.
- modernizację systemów sygnalizacji świetlnej z wydzieleniem głównych relacji kierunkowych w osobnych fazach, z zastosowaniem systemów automatycznej detekcji i dostosowujących pracę sygnalizacji do zmiennych warunków. Dotyczy to zwłaszcza skrzyżowań:
 - Wojska Polskiego/Sikorskiego
 - Wojska Polskiego/Polowa
 - Al. Legionów/Piłsudskiego
 - Al. Legionów/Polowa
- przebudowy skrzyżowań na małe ronda – w przypadkach, kiedy spełnione będą warunki przepustowości
- wprowadzanie nowoczesnych systemów sterowania ruchem drogowym, w tym pełnej koordynacji sygnalizacji na głównych ciągach (przede wszystkim Al. Legionów), monitorowania ruchu i dostosowywania systemu do zmiennych obciążeń ruchem.

Sporządził:

Andrzej Karwowski

NACZELNIK
Wydziału Gospodarki Komunalnej
Ochrony Środowiska i Rolnictwa
mgr inż. Andrzej Karwowski