

WGK.7230.13.2012.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 w r. 2011.

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 2011

Łomża: luty 2012 r

1. Układ drogowy miasta

1.1 . Sieć drogowo-uliczna

Sieć dróg publicznych w Łomży stanowią:

- ulice krajowe o długości 10,253 km,
- ulice wojewódzkie – 8.771 km,
- ulice powiatowe – 23,179 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 – 13,629 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: Sokółów 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 - Jeżewo; 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. Poznańska Giełczyńska
- ul. Sikorskiego na odcinku Szosy Zambrowskiej do gr. miasta (kierunek Piątnica);
- ul. Dworna
- ul. Nowogrodzka od ul. Wojska Polskiego do ul. Sikorskiego;
- ul. Piękna
- ciąg ul. Polowa - Szosa Zambrowska

- ul. Rządowa
- ul. Spokojna - od ul. Wojska Polskiego 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 wewnątrzmiastowego 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.).

Ścieżki rowerowe

Na koniec roku 2012 w Łomży funkcjonowało 12,165 km ścieżek rowerowych, w tym 7,980 km oddanych do użytku w roku 2011. Sieć ścieżek rowerowych w Łomży nie jest jeszcze wystarczająca. W roku 2012 planuje się budowę ok. 6,2 km nowych ścieżek rowerowych przy ulicach podstawowego układu komunikacyjnego.

1.2. Sterowanie ruchem

W sieci ulic miasta Łomży znajduje się 12 skrzyżowań i dwa przejścia 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 ul. Dworcową,
- skrzyżowanie Al. Legionów z ul. Piłsudskiego,
- skrzyżowanie Al. Legionów z ul. Przykoszarową i Spokojną
- skrzyżowanie Al. Legionów z ul. Poznańską,
- skrzyżowanie ul. Wojska Polskiego z ul. Polową,
- skrzyżowanie ul. Wojska Polskiego z ul. Sikorskiego
- skrzyżowanie ul. Poznańskiej z ul. Akademicką
- skrzyżowanie ul. Piłsudskiego i ul. Zawadzkiej
- dwa przejścia dla pieszych na ul. Piłsudskiego
- skrzyżowanie ul. Piłsudskiego z drogą wewnętrzną (zjazd do sklepu Kaufland)

Wszystkie sygnalizacje na skrzyżowaniach w ciągu ul. Al. Legionów są zrealizowane z zastosowaniem akomodacji ruchu i bezkolizyjnego rozdziału poszczególnych relacji. Pracują w systemie koordynacji (zielona fala).

W systemie koordynacji pracują również trzy sygnalizacje w ciągu ul. Piłsudskiego na odcinku od ul. Małachowskiego do zjazdu do sklepu Kaufland.

W roku 2010 i 2011 przebudowano lub przeprogramowano systemy sterowania ruchem na wszystkich skrzyżowaniach ul. Al. Legionów, co umożliwiło koordynację całego ciągu skrzyżowań. Dzięki temu znacznej poprawie poprawiła się przepustowość i płynność ruchu na 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 2011 sporządzono i zatwierdzono 30 projektów stałej organizacji ruchu drogowego. W życie zostało wprowadzonych 34 projekty organizacji ruchu, w tym 9 opracowanych we wcześniejszych latach. Ocena wpływu tych zmian w organizacji ruchu na poziom bezpieczeństwa ruchu będzie możliwa w późniejszym czasie.

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 - 2011 można stwierdzić, że

ANALIZA BEZPIECZEŃSTWA I ORGANIZACJI RUCHU DROGOWEGO
za rok 2011

w okresie godzin ruchu szczytowego warunki ruchu na podstawowym układzie 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 Lutosławskiego	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

* poziom 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:

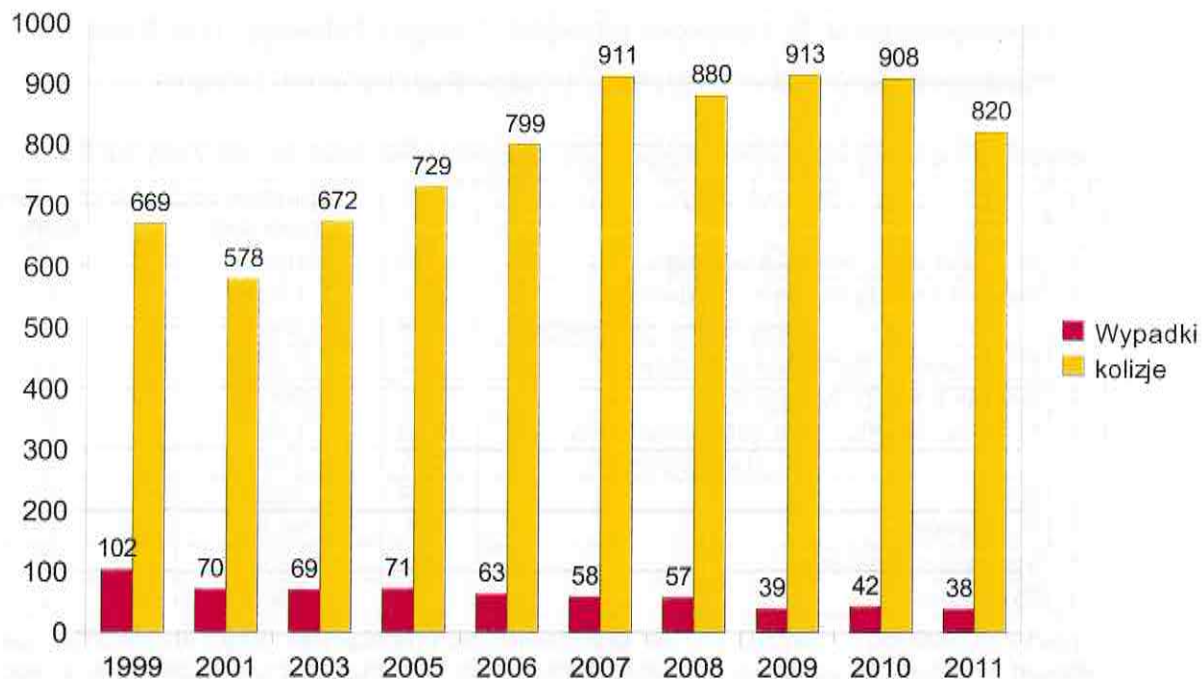
- ulicy Wojska Polskiego, gdzie na odcinku od ul. Sikorskiego do Placu Kościuszki nastąpiło obniżenie poziomu swobody ruchu do E
- Plac Kościuszki - czasowo występuje poziom swobody ruchu F
- ulicy Zjazd, na której szacowany poziom swobody ruchu obniżył się do F
- ulicy Piłsudskiego od Al. Legionów do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

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, a w roku 2011 - 5. W roku 2011 ofiarami śmiertelnymi byli piesi (3 osoby), motorowerzyści i rowerzyści (2 osoby). 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. Przykładem są potrącenia pieszych w miejscach, gdzie chodnik jest oddzielony od jezdni barierą łańcuchową.

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 62%. 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:

- Legionów - 8 wypadków i 143 kolizje
- Szosa Zambrowska - 1 wypadek i 28 kolizji
- Piłsudskiego - 4 wypadki i 88 kolizji
- Sikorskiego - 4 wypadki i 68 kolizji
- Wojska Polskiego - 4 wypadki i 79 kolizji
- Zawadzka - 1 wypadek 22 kolizje
- Plac Kościuszki - 1 wypadek i 23 kolizje
- Zjazd - 1 wypadek i 20 kolizji
- Rządowa - 1 wypadek i 4 kolizje

ANALIZA BEZPIECZEŃSTWA I ORGANIZACJI RUCHU DROGOWEGO
za rok 2011

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

- ul. Słowackiego - 1 wypadek i 4 kolizje
- Stary Rynek - 1 wypadek i 4 kolizje
- ul. Wyszyńskiego - 0 wypadków i 14 kolizji
- ul. Żeromskiego - 0 wypadków i 7 kolizji
- ul. Ks. Janusza - 1 wypadek i 9 kolizji
- ul. por Łagody - 0 wypadków i 13 kolizji
- ul. Ks. Anny - 1 wypadek i 10 kolizji
- ul. Przykoszarowa - 1 wypadek i 9 kolizji
- ul. Rycerska - 0 wypadków i 6 kolizji
- ul. Ks. kard. St. Wyszyńskiego - 0 wypadków i 14 kolizji

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.

Liczba zdarzeń na najważniejszych skrzyżowaniach

Skrzyżowanie	2001		2003		2005		2006		2007		2008		2009		2010		2011	
	wypadki	kolizje	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	1	23
Al. Legionów - Sikorskiego	1	14	7	11	0	18	1	14	0	25	1	21	0	13	1	16	2	16
Al. Legionów - Dworcowa	b.d	b.d	0	4	1	6	1	9	2	8	1	12	1	14	0	8	0	3
Al. Legionów - Piłsudskiego	3	13	2	16	1	15	1	15	1	19	3	25	5	24	0	17	0	10
Al. Legionów - Polowa	1	6	0	9	0	8	1	8	1	7	2	16	0	6	0	4	1	11
Piłsudskiego - Zawadzka	b.d	b.d	0	5	0	5	0	10	1	9	0	6	0	9	1	2	1	14
Sikorskiego - Zawadzka	b.d	b.d	0	7	1	10	3	14	1	12	1	11	1	12	0	6	2	11
Sikorskiego - Szosa Zambrowska	b.d	b.d	0	8	0	19	1	17	1	37	0	19	1	14	0	12	0	16
Sikorskiego - Wojska Polskiego	0	10	bd	b.d	0	15	2	17	0	14	3	13	2	30	2	19	1	14
Wojska Polskiego - Polowa	2	2	1	11	0	3	3	8	1	4	1	1	0	5	0	4	0	6

ANALIZA BEZPIECZEŃSTWA I ORGANIZACJI RUCHU DROGOWEGO za rok 2011

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 latach. Wskazuje to na konieczność jak najszybszej przebudowy skrzyżowania.

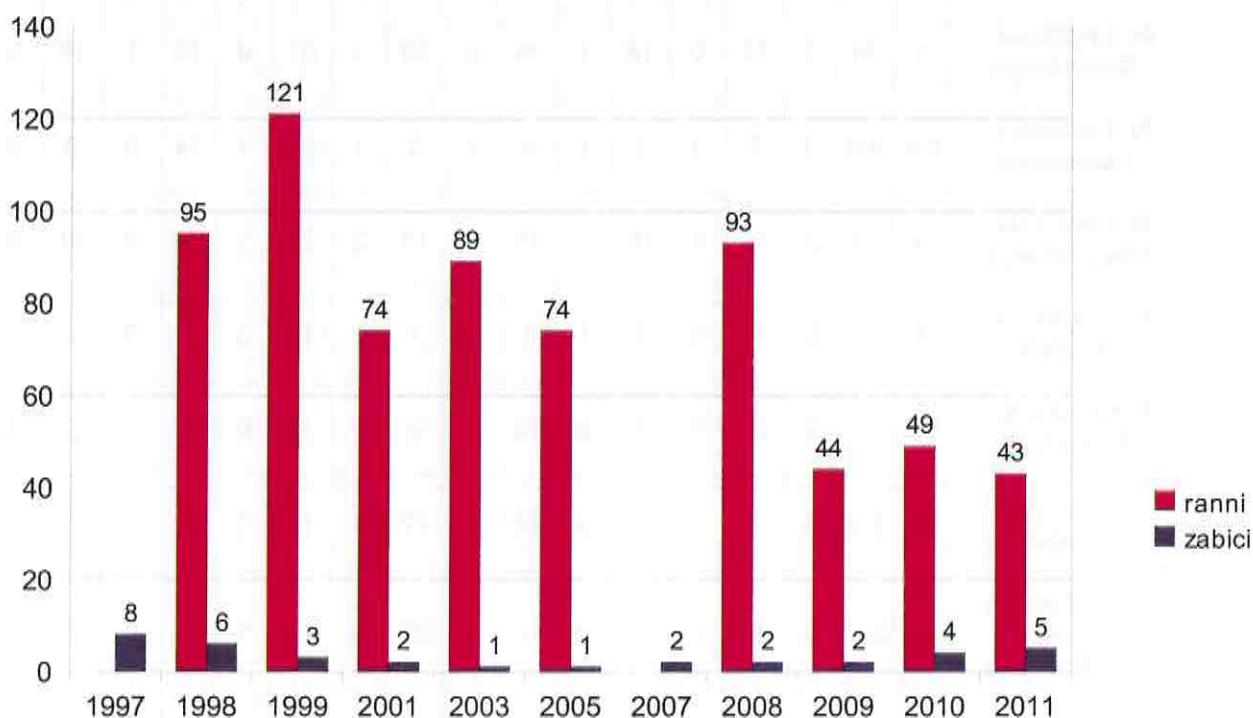
W latach 2008 i 2009 znacząco zwiększyła się liczba zdarzeń na skrzyżowaniu ul. Piłsudskiego i Al. Legionów. W roku 2010 i 2011 nie było tam żadnego wypadku. Skrzyżowanie to zostało przebudowane. Wykonany został dodatkowy pas ruchu na jednym z wlotów i wymieniona sygnalizacja.

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

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 i 2011 wskaźnik ten wyniósł 1,13, a w 2010 - 1,17.

Liczba ofiar śmiertelnych w roku 2010 wzrosła do 4, a w 2011 - do 5. Według danych policji, ofiarami są wyłącznie piesi, rowerzyści, motorowerzyści i motocykliści.

W roku 2011 trzy z głównych ciągów ulic (Piłsudskiego, Al. Legionów i Spokojna) były przebudowywane. Miało to wpływ na liczbę zdarzeń nie tylko na tych ulicach, ale również na ulicach, którymi odbywały się objazdy.

5. Zrealizowane działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu

W latach 1999 – 2011 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, M.C. Skłodowskiej, Piłsudskiego, Przykoszarową i Poznańską, z wprowadzeniem "zielonej fali",
- przebudowa ulicy Piłsudskiego ze skrzyżowaniem z ul. Zawadzka, przy zastosowaniu sygnalizacji świetlnej na tym skrzyżowaniu i na przejściu dla pieszych przy ul. Małachowskiego,
- 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,
- budowa ścieżek rowerowych,
- 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. Statystyki policji za okres 1998-2011 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

ANALIZA BEZPIECZEŃSTWA I ORGANIZACJI RUCHU DROGOWEGO
za rok 2011

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, ul. Sikorskiego z ul. Zawadzka (ze sterowanie ruchem sygnalizacją świetlną) oraz ul. Wojska Polskiego z Sikorskiego.
5. Ofiary śmiertelne wypadków to głównie niechronieni uczestnicy ruchu drogowego (piesi i rowerzyści). Wśród rannych stanowią oni blisko połowę ofiar wypadków (w roku 2011 - 21 z 43). Z tego względu konieczne jest konsekwentne wprowadzanie rozwiązań powodujących uspokojenie ruchu na zagrożonych ciągach dróg, budowa sygnalizacji świetlnej, obejmujących zagrożone przejścia dla pieszych i budowa ścieżek rowerowych.
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 w ciągu ul. Wojska Polskiego 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
 - 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 (ul. Wojska Polskiego), monitorowania ruchu i dostosowywania systemu do zmiennych obciążeń ruchem.

Sporządził:

Andrzej Karwowski

NACZELNIK
Wydziału Gospodarki Komunalnej
mgr inż. E. Andrzej Karwowski

