

WGK.720.36.2015.WTA

Rada Miejska w Łomży

Informacja o stanie bezpieczeństwa na drogach w granicach m. Łomży.

W załączeniu przedstawia się analizę bezpieczeństwa i organizacji ruchu na drogach zarządzanych przez Prezydenta Miasta Łomży w 2014 r..

Analiza zawiera wnioski dotyczące bezpieczeństwa ruchu na drogach m. Łomży.

z up. PREZYDENTA MIASTA

mgr Andrzej Zdzisław Garlicki
ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA

ANALIZA BEZPIECZEŃSTWA I ORGANIZACJI RUCHU DROGOWEGO

za rok 2014

Łomża: luty 2015 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 – 23,180 km, w tym:
 - nawierzchnia asfaltowa – 22,635 km
 - nawierzchnia z kostki – 0,545 km
- ulice gminne – 77,675 km, w tym:
 - nawierzchnie utwardzone – 65,655 km
 - nawierzchnia gruntowa – 11,196 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. Poznańska
- ul. 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

197 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 wewnątrzmijskiego 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 2014 w Łomży funkcjonowało 20,7 km ścieżek rowerowych. W trakcie realizacji jest 2,8 km ścieżek. Ścieżki rowerowe są projektowane i realizowane na wszystkich ulicach podstawowego układu komunikacyjnego miasta. W planach na najbliższe lata (zaprojektowane i w trakcie projektowania) jest realizacja ok 12,0 km ścieżek. Taka sieć ścieżek rowerowych w Łomży nie będzie jeszcze wystarczająca. Do stworzenia spójnego układu ścieżek rowerowych w mieście konieczne jest wybudowanie jeszcze conajmniej 12 km ścieżek, Dotyczy to głównie odcinków stanowiących połączenia istniejącego i zaplanowanego układu ścieżek, dla zapewnienia ciągłości tras rowerowych.

Dużym problemem z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego jest nieumiejętne korzystanie ze ścieżek rowerowych, jak np. poruszanie się rowerzystów po przyległym chodniku lub po jezdni ulicy, na której jest wybudowana ścieżka rowerowa.

1.2. Sterowanie ruchem

W sieci ulic miasta Łomży znajduje się 16 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
- ▲ skrzyżowanie ul. Sikorskiego i Zawadzkiej
- ▲ skrzyżowanie ul. Sikorskiego i Kard. Wyszyńskiego
- ▲ skrzyżowanie ul. Zawadzkiej i Ks. Anny
- ▲ dwa przejścia dla pieszych na ul. Piłsudskiego
- ▲ skrzyżowanie ul. Piłsudskiego z drogą wewnętrzną (zjazd do sklepu Kaufland)
- ▲ skrzyżowanie ul. Zawadzkiej z drogą wewnętrzną (zjazd do Galerii Veneda)

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. Od tego czasu nastąpiły istotne zmiany w natężeniu i strukturze kierunkowej ruchu i ten ciąg drogowy wymaga interwencji – zmiany organizacji ruchu na skrzyżowaniu z ul. Piłsudskiego i zmiany programów sygnalizacji na pozostałych skrzyżowaniach.

System akomodacji ruchowej jest zastosowany również na skrzyżowaniu ul. Poznańskiej z ul. Akademicką.

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

2. Organizacja ruchu

W roku 2014 sporządzono i zatwierdzono 7 projektów stałej organizacji ruchu drogowego. W życie zostało wprowadzonych 16 projektów organizacji ruchu, w tym 11 opracowane 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 - 2014 można stwierdzić, że 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	1726	1600	F
2	Wojska Polskiego - przy Poznańskiej - przy Placu Kościuszki	975 1325	1600 1600	C D
3	Sikorskiego - rondo Lutosławskiego	1263	4400	C
4	Sikorskiego - przy Legionów	1136	4400	C
5	Al. Piłsudskiego - odc. jednojezdniowy - odc. dwujezdniowy	1135 1542	1600 4400	C C
6	Zjazd	1383	1600	E
7	Poznańska	716	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.*

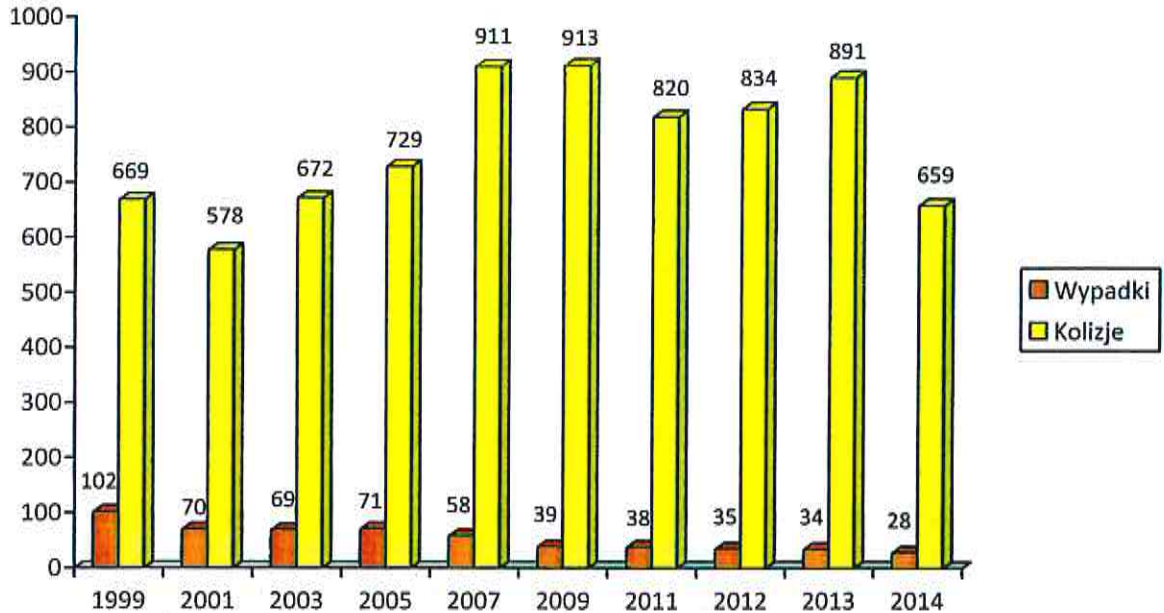
Powyższa tabela jest oparta na pomiarach ruchu wykonanych w latach 2006, 2007 (Zjazd i Szosa Zambrowska) oraz 2012r (pozostałe ulice). Od roku 2007 nastąpił wzrost natężenia ruchu, szacowany na 30 - 40%. Oznacza to, że na niektórych ulicach nastąpiło znaczne pogorszenie warunków ruchu. Dotyczy to szczególnie:

- 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, w roku 2011 - 5, w roku 2012 nie było ofiar śmiertelnych, w roku 2013 zginęła 1 osoba a w roku 2014 - 4 osoby, w tym, w jednym przypadku było to prawdopodobnie samobójstwo (ustalenia policji). 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 2014 wynosi 72%. 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 jest trwała i utrzymuje się w całym analizowanym okresie. Mniejsza liczba wypadków oznacza mniejszą liczbę ofiar. Potwierdzają to dane o liczbie 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 - 2013 widać tendencję do stabilizacji liczby kolizji, pomimo znacznego pogorszenia warunków ruchu (przepustowość) na głównych ulicach. W roku 2014 nastąpił wyraźny spadek liczby kolizji. 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 przez mniej doświadczonych kierowców w dużym ruchu.

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

- Al. Legionów – 138 zdarzeń
- ul. Szosa Zambrowska – 20 zdarzeń
- ul. Piłsudskiego – 88 zdarzeń
- ul. Sikorskiego – 50 zdarzeń
- ul. Wojska Polskiego – 48 zdarzeń
- ul. Zawadzka – 33 zdarzenia
- Plac Kościuszki – 18 zdarzeń
- ul. Zjazd – 25 zdarzeń
- ul. Nowogrodzka – 11 zdarzeń
- ul. Polowa - 12 zdarzeń
- ul. Poznańska – 12 zdarzeń

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

- ul. Bernatowicza – 6 zdarzeń
- ul. Kazańska – 10 zdarzeń
- ul. Ks. Anny – 14 zdarzeń
- ul. Małachowskiego – 6 zdarzeń
- ul. Przykoszarowa – 9 zdarzeń
- ul. Rybaki – 8 zdarzeń
- ul. Senatorska – 9 zdarzeń
- ul. Sybiraków – 8 zdarzeń

Na ulicach podstawowego układu komunikacyjnego najwięcej zdarzeń, jak w poprzednich latach, występuje na Al. Legionów i ul. Piłsudskiego.

Jeśli chodzi o ulice o mniejszym natężeniu ruchu, rozkład zdarzeń jest przypadkowy, poza ulicą Ks. Anny, na której występuje stosunkowo duża liczba zdarzeń w kolejnych latach.

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	2003		2005		2007		2008		2009		2010		2011		2012		2013		2014	
	wypadki	kolizje	wypadki	kolizje	wypadki	kolizje	wypadki	kolizje	wypadki	kolizje	wypadki	kolizje	wypadki	kolizje	wypadki	kolizje	wypadki	kolizje	wypadki	kolizje
Plac Kościuszki	2	4	4	3	1	33	0	26	1	20	1	19	1	23	0	19	0	25	0	9
Al. Legionów - Sikorskiego	7	11	0	18	0	25	1	21	0	13	1	16	2	16	0	19	0	14	0	19
Al. Legionów - Dworcowa	0	4	1	6	2	8	1	12	1	14	0	8	0	3	0	5	0	2	0	4
Al. Legionów - Piłsudskiego	2	16	1	15	1	19	3	25	5	24	0	17	0	10	1	21	0	12	0	18
Al. Legionów - Polowa	0	9	0	8	1	7	2	16	0	6	0	4	1	11	0	5	0	7	0	0
Piłsudskiego - Zawadzka	0	5	0	5	1	9	0	6	0	9	1	2	1	14	0	12	0	25	4	10
Sikorskiego - Zawadzka	0	7	1	10	1	12	1	11	1	12	0	6	2	11	1	5	0	12	0	9
Sikorskiego - Szosa Zambrowska	0	8	0	19	1	37	0	19	1	14	0	12	0	16	0	13	0	5	0	2
Sikorskiego - Wojska Polskiego	bd	b.d	0	15	0	14	3	13	2	30	2	19	1	14	0	12	0	11	2	15
Wojska Polskiego -	1	11	0	3	1	4	1	1	0	5	0	4	0	6	0	3	0	2	0	2

Polowa																			
Szosa Zambrowska - Ks. Anny										0	11	0	8	1	8	0	1	0	3

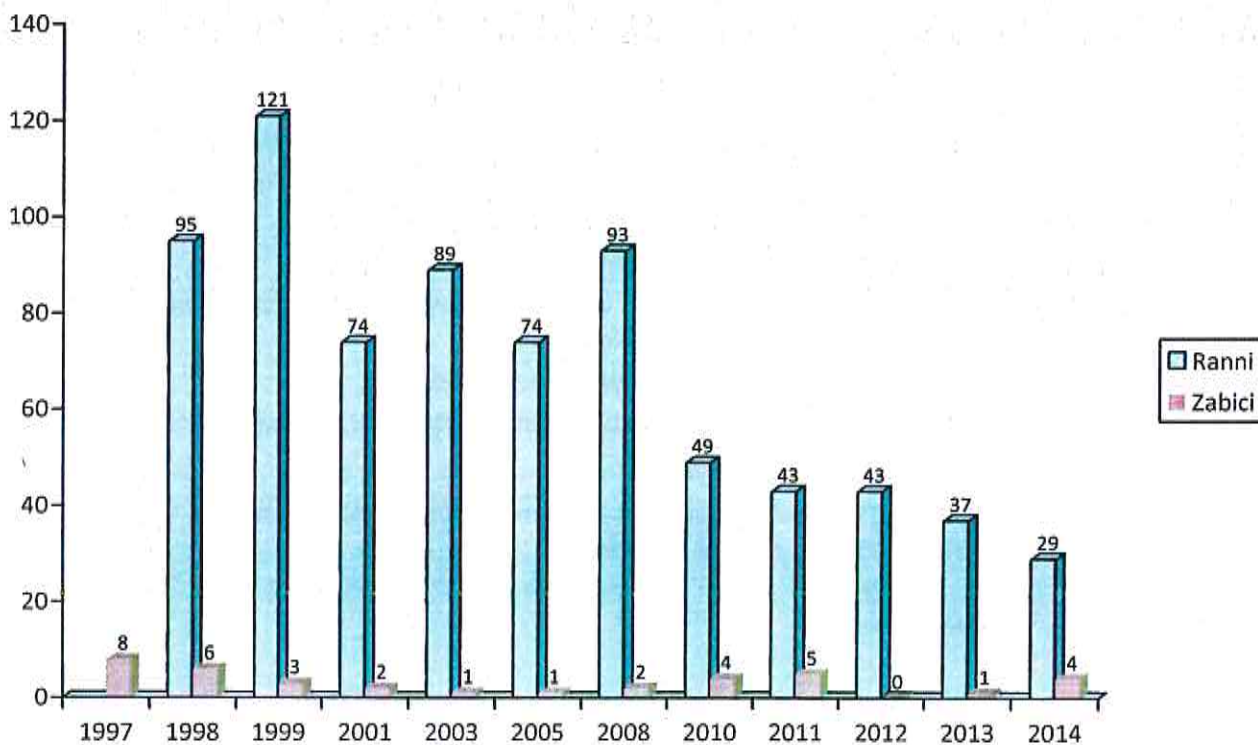
W danych w tabeli widać wyraźną tendencję do spadku liczby wypadków i kolizji na najważniejszych i najbardziej obciążonych ruchem skrzyżowaniach.

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, a w roku 2012 - 1 wypadek. Skrzyżowanie to zostało przebudowane i mają tam miejsce jedynie kolizje.

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. Wyjątkiem jest skrzyżowanie ulicy Piłsudskiego z ul. Zawadzką, gdzie w roku 2014 wydarzyły się 4 wypadki, przy zerowej ich liczbie w latach 2012 - 2013. W tym czasie nie wprowadzano żadnych zmian w organizacji ruchu na skrzyżowaniu. Konieczna jest analiza przyczyn i interwencja.

Wyraźna poprawa bezpieczeństwa ruchu nastąpiła natomiast na skrzyżowaniu ul. Sikorskiego z Szosą Zambrowską, po przebudowie na koszt inwestora Galerii Veneda.



Liczba ofiar w wypadkach drogowych

Liczba ofiar w wypadkach drogowych ma ścisły związek z liczbą wypadków. Wykres pokazuje wyraźną tendencję spadku liczby rannych – ponad czterokrotny spadek w stosunku do najgorszego pod tym względem roku 1999 (był to pierwszy rok po przejściu głównych ulic przez miasto).

Liczba ofiar śmiertelnych w roku 2010 wzrosła do 4, a w 2011 - do 5. Według danych policji, ofiarami byli wyłącznie piesi, rowerzyści, motorowerzyści i motocykliści. W roku 2012, po raz pierwszy w badanym okresie od 1997 roku, nie było ofiar śmiertelnych. W roku 2014 było 4 osoby zabite. Rozkład liczby zabitych w poszczególnych latach, w rozumieniu statystycznym, jest przypadkowy, nie widać wyraźnej tendencji.

Wśród 43 rannych w wypadkach w roku 2012 znaczny udział mieli niechronieni uczestnicy ruchu drogowego, w tym 15 pieszych. 7 osób stanowili rowerzyści, motorowerzyści i motocykliści, a 21 osób - kierowcy i pasażerowie samochodów osobowych. Podobnie było w latach następnych.

5. Zrealizowane działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu

W latach 1999 – 2014 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
- przebudowa ul. Sikorskiego od Szosy Zambrowskiej do ul. Kard. Wyszyńskiego, wraz z sygnalizacją świetlną na skrzyżowaniach
- przebudowa ul. Zawadzkiej od ul. Ks. Janusza do ul. Sikorskiego, wraz z sygnalizacją świetlną na skrzyżowaniu z ul. Ks. Anny
- 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 1998-2014 wskazują na zmniejszającą się liczbę wypadków i 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, ul. Piłsudskiego i ul. Wojska Polskiego. Koncentracja zdarzeń 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. Rozkład liczby zdarzeń, zwłaszcza wypadków, na skrzyżowaniach i ulicach, na których zdarza się ich najwięcej, jest dość przypadkowy.
4. Wyraźny spadek liczby zdarzeń drogowych wystąpił szczególnie na skrzyżowaniach i ulicach, na których wprowadzono zmiany w organizacji ruchu.
5. Na skrzyżowaniach, na których nie dokonywano przebudów i zmian organizacji ruchu nie następuje widoczny wzrost liczby notowanych zdarzeń. Mimo to istnieje konieczność jak najszybszej przebudowy i zmian organizacji ruchu na tych skrzyżowaniach. Dotyczy to w szczególności Placu Kościuszki i skrzyżowania ul. Wojska Polskiego z Sikorskiego.
6. Ofiary śmiertelne wypadków to głównie niechronieni uczestnicy ruchu drogowego (piesi i rowerzyści). Wśród rannych stanowią oni więcej niż połowę ofiar wypadków. 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.
7. 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 na głównych ciągach komunikacyjnych w mieście.
 - Dokończenie rozbudowy podstawowego układu drogowego miasta - budowę nowych połączeń, co wpłynie na zmniejszenie natężenia ruchu na istniejących ulicach:
 - ul. Meblowa - do ul. Nowogrodzkiej
 - ul. Browarna - do ul. Nowogrodzkiej
 - przedłużenie ulicy Zawadzkiej do Szosy do Mężenina
 - 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

Wydziału Gospodarki Komunalnej

mgr inż. E. Andrzej Karwowski



STRAŻ MIEJSKA ŁOMŻY
ul. Gen. W. Sikorskiego 176 A
18-400 Łomża
tel./fax (0-86) 215-67-56
e-mail: straz.miejska@um.lomza.pl

INFORMACJA O DZIAŁANIACH STRAŻY MIEJSKIEJ ŁOMŻY W ZAKRESIE WSPÓLDZIAŁANIA ZE SŁUŻBAMI NA RZECZ POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA W RUCHU DROGOWYM

Działania Straży Miejskiej Łomży w zakresie poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym prowadzone są w oparciu o uprawnienia wynikające bezpośrednio z **Ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 roku o strażach gminnych / miejskich /** a także głównie z **Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym, Ustawy z dnia 20 maja 1971 r. Kodeks Wykroczeń, Ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia** oraz rozporządzeń i innych przepisów wykonawczych regulujących zakres kompetencyjny, obowiązki i prawa strażników w tym zakresie.

Czuwanie nad porządkiem i kontrola ruchu drogowego przez strażników odbywać się może jedynie w obszarach kontroli kierujących pojazdami:

- niestosujących się do zakazu ruchu w obu kierunkach
- naruszających przepisy ruchu drogowego w przypadku ujawnienia i zarejestrowania czynu przy użyciu urządzenia samoczynnie rejestrującego
- naruszających przepisy o zatrzymaniu lub postoju pojazdu
- ruchu motorowerów, rowerów i pojazdów zaprzęgowych

oraz wobec pieszych uczestników ruchu nie stosujących się do określonych norm regulujących ich udział w ruchu drogowym. Wszelkie innego rodzaju naruszenia przepisów ruchu drogowego ujawniane przez strażnika podlegają podobnie jak stwierdzone w toku wykonywanych czynności fakty uzasadnionego podejrzenia zaistnienia przestępstwa, niezwłocznemu zgłoszeniu Policji.

Łomżyńska Straż Miejska realizując zadania mające poprawiać poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego w naszym mieście włącza się i współpracuje we wszystkich obszarach i przedsięwzięciach kształtujących ten rodzaj bezpieczeństwa a odnoszących się do kontroli przestrzegania obowiązującego prawa, infrastruktury i inżynierii drogowej oraz prewencji ogólnej i edukacji.

W swoich założeniach kontrola zawiera się w reakcji na zgłaszane bądź stwierdzone w toku pracy patroli wykroczenia, kontrolę prędkości z wykorzystaniem posiadanego fotoradaru na wyznaczonych odcinkach ulic, elastyczne stosowanie przewidzianych środków oddziaływania wychowawczego i represyjnego w postępowaniu mandatowym oraz w ramach postępowań w sprawach o wykroczenia skutkujących kierowaniem do Sądu Rejonowego wniosków o ukaranie. W zakresie inżynierii drogowej strażnicy monitorują sytuację na ulicach reagując na stwierdzone uszkodzenia w infrastrukturze drogowej, oznakowaniu i sygnalizacji oraz innych stwierdzanych nieprawidłowości i utrudnieniach przekazując informacje właściwym służbom usuwającym awarie, które mają bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo użytkowników dróg. Często też wykorzystują posiadany sprzęt do czasowego oznakowania miejsc niebezpiecznych bądź zabezpieczają fizycznie zdarzenia i działania utrudniające ruch. Prewencyjne i edukacyjne działania strażników sprowadzają się do obecności patroli w miejscach uznawanych za zagrożone z punktu widzenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz sprawdzania tych rejonów miasta, gdzie istnieją przypadki niewłaściwych zachowań kierujących pozostawiających swoje pojazdy bez właściwej dbałości o poszanowanie obowiązującego prawa i zasad

uznawanych i przestrzeganych przez większość kierujących, mieszkańców miasta. W ograniczonym ale możliwym organizacyjnie, kadrowo i w ramach posiadanych środków zakresie, straż włącza się także w działania edukacyjne szczególnie w szkołach, współuczestnicząc z policjantami w realizacji akcji o charakterze kształtującym właściwe postawy i zachowania młodych uczestników ruchu drogowego i dzieci.

Rozpatrując współpracę i efekty działań służb w tworzeniu poczucia bezpieczeństwa w ruchu drogowym w naszym mieście, należy uwzględnić ustalenia odnoszące się do sytuacji w kraju i województwie podlaskim.

W 2014 roku na terenie Polski zanotowano łącznie 34875 /35752-2013r./ wypadków drogowych z 3183 /3334-2013r./ ofiarami śmiertelnymi i 42408 /43963-2013r./ osobami rannymi oraz 346683 /354381-2013r./ kolizji drogowych zgłoszonych Policji. Analogicznie w województwie podlaskim odnotowano 691 /735-2013r./ wypadków drogowych ze 126 /135-2013r./ ofiarami śmiertelnymi i 791 /870-2013r./ osobami rannymi. W większości winnymi spowodowania wypadku byli kierujący pojazdami ale już w około 10% sprawcami byli piesi, w mniejszym zakresie zaistniały inne okoliczności skutkujące wypadkiem. Kierujący sprawcy wypadków najczęściej popełniali je w wyniku:

- niedostosowania prędkości do warunków ruchu
- nieprzeprzeżegania pierwszeństwa przejazdu
- nieprawidłowego zachowania wobec pieszego
- niezachowania bezpiecznej odległości
- nieprawidłowych manewrów w ruchu oraz zatrzymania i postoju.

Ustaleni jako piesi sprawcy wypadków doprowadzili natomiast do tych zdarzeń drogowych w wyniku:

- nieostrożnego wejścia na jezdnię przed jadący pojazd
- przekraczania jezdni w miejscu niedozwolonym
- nieprzeprzeżegania sygnalizacji świetlnej.

Zdecydowanie podobne tendencje odnoszą się także do naszego województwa i miasta.

Współdziałanie łomżyńskiej Straży Miejskiej ze służbami zajmującymi się poprawą bezpieczeństwa w ruchu drogowym prowadzone jest zgodnie z uprawnieniami i adekwatnie do posiadanych sił i środków w kierunkach ograniczania zagrożeń ale także uciążliwości powodowanych przez osoby nie stosujące się do ustalonych norm prawnych. W praktyce największe zaangażowanie kierowane jest na współdziałanie z miejscową Komendą Policji, która określa poziom i kierunki głównych zagrożeń i przejawów wszelkich nagannych zachowań uczestników ruchu drogowego. Organizuje też szerokie działania profilaktyczno – edukacyjne, akcje i inne formy oddziaływania ukierunkowane na ograniczenie zdarzeń drogowych i ich skutków gdzie uwzględniany jest także udział Straży Miejskiej. Cyklicznie podejmowane są działania w ramach akcji *Bezpieczna Droga do Szkoły*, *Znicz*, *Prędkość*, *Błysk*, *Pieszcy*, *Trzeźwy Poranek* i inne.

Stałym rozwiązaniem we współdziałaniu są comiesięczne odprawy Zespołu Zadaniowego d/s Koordynacji Służby Patrolowej w Komendzie Miejskiej Policji, podczas których omawiana jest także problematyka zagrożeń i tendencji kształtujących je a będących wynikiem analizy zdarzeń w ruchu drogowym na terenie miasta, ocen z kontroli i wszelkich działań sprawdzających, zgłoszeń mieszkańców i wniosków z przebiegu służb jak też uwag wnoszonych przez uczestników posiedzeń. Straż Miejska przekazuje też wszelkie ujawnione w toku czynności własnych sprawy o przestępstwa związane z ruchem drogowym takie jak podejrzenia o kierowanie pod działaniem alkoholu, prowadzenie pojazdów w warunkach zakazu sądowego lub podrabiania, fałszowania dokumentów.

W okresie ubiegłego roku strażnicy z naszej jednostki ujawnili ponad 1600 wykroczeń w ruchu drogowym z czego blisko 800 rozpatrzono w trybie postępowania mandatowego na kwotę ponad 106 000 złotych, stosowano też środki oddziaływania wychowawczego w formie pouczeń /upomnień, zwrócenia uwagi/ oraz kierowano wnioski o ukaranie do miejscowego Sądu Rejonowego.

Ujawnione wykroczenia zawierają między innymi blisko 400 wykroczeń ujawnionych fotoradarem, pozostałe dotyczyły najczęściej przypadków niewłaściwego stosowania się do znaków drogowych ograniczających postój i zatrzymanie oraz wjazd w miejsca objęte zakazem. W swoich zadaniach strażnicy mają obowiązek podejmowania reakcji na widoczne wykroczenia związane z parkowaniem pojazdów przekładające się bezpośrednio na bezpieczeństwo innych uczestników ruchu drogowego. Najwięcej jest przypadków dowolności w parkowaniu ograniczającym widoczność tak kierującym jak i pieszym w obrębie skrzyżowań i przejść dla pieszych, zastawianie i jazda po chodnikach uniemożliwiająca poruszanie się lub zmuszające wręcz do omijania niewłaściwie parkującego pojazdu ulicą. Kolejną grupą wykroczeń związanych z niewłaściwym parkowaniem jest korzystanie z miejsc parkingowych wyznaczonych dla osób posiadających karty parkingowe z tytułu ograniczeń zdrowotnych. Należy tu wskazać, że skala zjawiska doprowadziła do zmiany przepisów w tym zakresie obowiązujących już od początku lipca br. z okresem przejściowym na aktualizację dokumentów. Ilość wydanych mieszkańcom Łomży uprawnień do korzystania z tych miejsc w ostatnim okresie i według jeszcze obowiązujących przepisów wynosiła ponad 2000 a dla porównania jeszcze w roku 2007 tylko około 100 mieszkańców korzystało z tego typu uprawnień. Przygotowane zmiany prawa w zakresie dostępności kart i uprawnień do korzystania z miejsc parkingowych dla kierujących, korzystających z pojazdu kolejny raz zostały odroczone, najprawdopodobniej do połowy bieżącego roku. Z całą pewnością ilość wyznaczonych w naszym mieście miejsc dla przewożonych niepełnosprawnych i kierujących nie zabezpiecza potrzeb wszystkich posiadaczy tego typu kart.

Inne rodzaje wykroczeń związanych z niewłaściwym parkowaniem ujawniane są na wniosek, zgłoszenie mieszkańców i dotyczą one niewłaściwego parkowania w strefach ruchu i zamieszkania, czasowego utrudnienia wyjazdu przez inny pojazd oraz naruszanie infrastruktury wyłączanej z możliwości wjazdu pojazdów. Zdarzają się ale już coraz rzadziej, przypadki niezgodnego z prawem parkowania ciągników siodłowych i wielkogabarytowych pojazdów z naczepami. Ciągłe jeszcze ujawniane są przypadki niezgodnego z przepisami lub zbyt daleko idącego oznakowania terenów nie podlegających zarządowi miasta, gdzie oznakowanie sprowadza się do ustawienia znaków eliminujących możliwość korzystania z danego terenu wszystkich użytkowników pojazdów, ograniczając wjazd dla wąskiej grupy mieszkańców, współwłaścicieli terenu oczekujących od służb egzekwowania tego typu ograniczeń. Stwarza to sytuacje niezrozumienia możliwości prawnego działania straży.

Znaczącym ale nie priorytetowym zadaniem stałym od 2004 roku jest wykorzystanie posiadanego fotoradaru. W ubiegłym roku ustawiono 30 punktów pomiaru prędkości w ciągu około 90 godzin pracy urzędnika i zarejestrowano ponad 600 wykroczeń, gdzie kierujący przekroczyli dopuszczalną prędkość o nie mniej niż 21 km/h w miejscach i czasie ściśle uzgodnionym z Wydziałem Ruchu Drogowego KMP na ulicach Piłsudskiego, Szosie Zambrowskiej i Sikorskiego. Bardziej istotnym od oddziaływania typowo represyjnego w stosunku do sprawców tego rodzaju wykroczeń jest działanie prewencyjne, gdzie kierujący wiedzą i zdają sobie sprawę z możliwości pomiaru prędkości, dostosowując sposób jazdy do obowiązujących przepisów. Wykorzystywanie fotoradaru stanowi od 2005 roku element udziału naszego miasta w Krajowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „GAMBIT 2005.„ Pracę naszej straży, między innymi także działania w tym zakresie kontrolowała Najwyższa Izba Kontroli uznając wykonywane czynności za zgodne z obowiązującymi przepisami i przyjętymi zasadami postępowania. Istotnym jest też fakt, że obecnie tylko fotoradar Straży Miejskiej pozostał jako stałe urządzenie wykorzystywane na terenie miasta do systematycznego pomiaru prędkości poruszających się pojazdów, nie ma i najprawdopodobniej nie będzie wykorzystywania masztów wcześniej przeznaczonych do montowania w nich fotoradarów.

Ważnym elementem pracy strażników w ubiegłym roku, we współdziałaniu z innymi służbami i instytucjami w mieście była właściwa reakcja na okresowe zmiany w organizacji ruchu, upominanie kierujących, zwracanie uwagi na zmiany. Przykładem są liczne remonty ulic

i czasowe lub stałe ograniczenia prowadzące do częstych utrudnień dla poruszających się według nowych zasad. Współpraca między innymi z dyspozytorem MPK i samymi kierowcami eliminowała utrudnienia powodowane niewłaściwie parkującymi swoje pojazdy. Stałe zasady współpracy prowadzone od lat z administracjami Spółdzielni Mieszkaniowych, miejskim Zakładem Gospodarki Mieszkaniowej i zarządcami wspólnot mieszkaniowych ograniczają przypadki utrudnień na ulicach osiedlowych, w strefach ruchu i zamieszkania, zapobiegają też niszczeniu zieleni i innej infrastruktury osiedlowej. Działania strażników ograniczają też utrudnienia dla służb komunalnych i pracowników przedsiębiorstw utrzymujących czystość, porządek i usuwających awarie techniczne oraz funkcjonujących w sytuacjach wymuszonych warunkami atmosferycznymi. Pozostawiane często niewłaściwie zaparkowane pojazdy uniemożliwiają działania tych służb korzystających wówczas z bezpośredniej pomocy patroli strażników.

Kolejnym ważnym działaniem w ostatnich latach jest reakcja na pojawiające się pojazdy nie wykorzystywane przez długi czas, zniszczone i zaniedbane w miejscu parkowania. Czynności strażników prowadzą do ustalania właścicieli i mobilizowania ich do usuwania takich samochodów z miejsc publicznych. Jest to od lat kilka, kilkanaście przypadków w ciągu roku. Elementem współpracy na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym są także bezpośrednie kontakty z przedstawicielami Osiedlowych Rad Mieszkańców oraz wnioski Radnych.

Podjętą współpracę z wieloma podmiotami Straż Miejska samodzielnie lub we współdziałaniu z policjantami ruchu drogowego zabezpieczyła imprezy wymagające czasowego ograniczania ruchu drogowego lub jego zmiany. Wiązało się to między innymi ze wszelkiego rodzaju uroczystościami religijnymi i okolicznościowymi, imprezami sportowo-rekreacyjnymi także o szerokim zakresie jak Kolarski Wyścig Dookoła Mazowsza z przejazdem ulicami miasta oraz uliczne Wyścigi Samochodowe "Night Power", biegi i przemarsze, parady, przejazdy motocyklistów i wszelkiego rodzaju inne uroczystości i imprezy wymagające czasowej zmiany organizacji ruchu lub innej formy zabezpieczenia.

W praktyce Straż Miejska w różnym zakresie prowadzi współpracę z wieloma służbami i instytucjami działając w kierunku poprawy porządku i bezpieczeństwa w ruchu drogowym na terenie miasta. Przede wszystkim z miejscową Komendą Policji, firmami miejskimi i komunalnymi działającymi w sferze infrastruktury drogowej, pracownikami urzędu merytorycznie planującymi organizację ruchu w mieście i odpowiedzialnymi za inżynierię drogową miasta ale też z administracjami terenów oddanych do użytku publicznego w tym na potrzeby ruchu drogowego, placówkami oświatowo-wychowawczymi i także bezpośrednio z samymi mieszkańcami Łomży lub z ich przedstawicielami samorządowymi.

Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym jak wynika z przyjętego w ostatnim czasie Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020, stanowić musi także w naszym mieście duże znaczenie. Obserwowane w sferze publicznej tendencje do często poszukiwania możliwości unikania kary za popełniane naruszenia obowiązujących norm prawnych lub wręcz działań uniemożliwiających wszelką kontrolę, negowanie zasadności stosowania się do przepisów wykazuje niedostateczne efekty dotychczasowych przedsięwzięć mających zapobiegać tragediom na drogach. Podobnych sygnałów można doszukać się także w naszym mieście, gdzie rośnie liczba uczestników ruchu drogowego, obecnie zarejestrowanych jest w Łomży ponad 39.000 pojazdów. Należy stwierdzić, że bez systematycznej pracy na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym, uczenia i egzekwowania szeroko rozumianej kultury jazdy, prowadzonych systemowo i spójnie działań we wszystkich możliwych sferach, widoczne korzystne efekty dotychczasowych rozwiązań mogą bardzo szybko ulegać negatywnym wpływom.

SPORZĄDZIŁ

KOMENDANT
STRAŻY MIEJSKIEJ ŁOMŻY

mgr Bogdan Kukowski