Łomża, dnia 09.04.2025 r.

PREZYDENT
MIASTA ŁOMŻA
Stary Rynek 14, 18-400 Łomża

WGK.066.1.2025.MW

DRUK Nr 197

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 Łomża w 2024 r.

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

Z up. Prezydenta Miasta
inż. Przemysław Chełstowski
Naczelnik Wydziału Gospodarki
Komunalnej i Ochrony Środowiska

Akceptował: *Przemysław Chełstowski – z-ca naczelnika – WGK – tel. służbowy 086-215-67-88*

Opracował: Mariusz Wachuta – *Główny Specjalista – WGK – tel. służbowy 086-215-84*

ANALIZA BEZPIECZEŃSTWA
I ORGANIZACJI RUCHU DROGOWEGO
za rok 2024

Łomża: kwiecień 2025 r

1. Układ drogowy miasta

1.1 . Sieć drogowo-uliczna

Sieć dróg publicznych w Łomży stanowią:

- ulice krajowe o długości 6,346 km,
- ulice wojewódzkie – 13,005 km,
- ulice powiatowe – 25,979 km,
- ulice gminne – 89,9 km,

Droga krajowa nr 63 została zakwalifikowana do dróg wojewódzkich z powodu otwarcia obwodnicy Łomży. 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);

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); Zambrów – Łomża – Giżycko - gr. z obwodem Kaliningradzkim (bez przejścia granicznego);
- droga Nr 677: Sokołów Podl. - Ostrów Maz. - Łomża; przebieg od granicy miasta wzdłuż Obwodnicy Konarzyc, 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;

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

- Zamiejska, Nadnarwiańska, Grobla Jednaczewska;
- Rybaki, Zdrojowa;
- Aleja Piłsudskiego;
- Poznańska;
- Giełczyńska, Stary Rynek;
- Sikorskiego na odcinku Szosy Zambrowskiej do gr. miasta (kierunek Piątnica);
- Dworna;
- Nowogrodzka od Wojska Polskiego do Sikorskiego;
- Piękna
- ciąg ul. Polowa - Szosa Zambrowska
- Rządowa
- Spokojna, Rotmistrza Witolda Pileckiego - od ul. Wojska Polskiego do Al. Legionów;
- ul. Zawadzka.
- Zachodnia

206 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 wewnątrzmiejskiego i źródłowo – docelowego. Otwarcie nowej obwodnicy Łomży znacznie odciążyło główne ciągi komunikacyjne miasta zwłaszcza z ruchu tranzytowego i przyczyniło się do poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

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),
- 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 2024 w Łomży funkcjonowało 42,83 km ścieżek rowerowych. Ścieżki rowerowe są projektowane i realizowane na wszystkich ulicach podstawowego układu komunikacyjnego miasta. Taka sieć ścieżek rowerowych w Łomży nie jest jeszcze wystarczająca. Do stworzenia spójnego układu ścieżek rowerowych w mieście konieczna jest dalsza rozbudowa systemu. Dotyczy to głównie odcinków stanowiących połączenia istniejącego i zaplanowanego układu ścieżek, dla zapewnienia ciągłości tras rowerowych. Ścieżki rowerowe są projektowane przy budowie i przebudowie wszystkich ulic podstawowego układu komunikacyjnego oraz przy innych ulicach o dużym natężeniu ruchu.

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 oraz korzystanie ze ścieżek przez pieszych. Należy dążyć do oddzielenia ścieżek od chodników oraz odróżnianie nawierzchni ścieżki i chodnika np. asfalt/kostka polbruk.

Obecnie sporządzono inwentaryzacji istniejących ścieżek rowerowych oraz wykonano projekt koncepcyjny dla rozbudowy i połączenia już istniejących ciągów rowerowych.

1.2. Sterowanie ruchem

W sieci ulic miasta Łomża znajdują się 22 skrzyżowania i 6 przejść dla pieszych sterowanych za pomocą sygnalizacji świetlnej:

1. skrzyżowanie Al. Legionów z ul. Polową,
2. skrzyżowanie Al. Legionów z ul. Skłodowskiej,
3. skrzyżowanie Al. Legionów z ul. Sikorskiego,
4. skrzyżowanie Al. Legionów z ul. Dworcową,
5. skrzyżowanie Al. Legionów z ul. Piłsudskiego,
6. skrzyżowanie Al. Legionów z ul. Przykoszarową i Rotmistrza Witolda Pileckiego
7. skrzyżowanie Al. Legionów z ul. Poznańską,
8. skrzyżowanie ul. Wojska Polskiego z ul. Polową,

9. skrzyżowanie ul. Wojska Polskiego z ul. Sikorskiego
10. skrzyżowanie ul. Poznańskiej z ul. Akademicką
11. skrzyżowanie ul. Piłsudskiego i ul. Zawadzkiej
12. skrzyżowanie ul. Sikorskiego i Zawadzkiej
13. skrzyżowanie ul. Sikorskiego i Kard. Wyszyńskiego
14. skrzyżowanie ul. Zawadzkiej i Ks. Anny – dobudowa 4-ego wlotu
15. skrzyżowanie ul. Szosa Zambrowska i Ks. Anny
16. skrzyżowanie ul. Szosa Zambrowska i Ks. Stanisława
17. 18. dwa przejścia dla pieszych na ul. Piłsudskiego
19. przejście dla pieszych na ul. Wojska Polskiego
20. przejście dla pieszych na ul. Zawadzkiej, przy ul. Niemcewicza
21. przejście dla pieszych na ul. Sikorskiego (przy Centrum Przesiadkowym)
22. skrzyżowanie ul. Piłsudskiego z drogą wewnętrzną (zjazd do sklepu Kaufland)
23. skrzyżowanie ul. Zawadzkiej z drogą wewnętrzną (zjazd do Galerii Veneda)
24. skrzyżowanie ul. Zawadzkiej z ul. Przykoszarową
25. skrzyżowanie ul. Sikorskiego z ul. Różaną
26. skrzyżowanie ul. Piłsudskiego z ul. Kazańską
27. ul. Sikorskiego – wyjazd ze Straży Pożarnej
28. ul. Sikorskiego – przejście dla pieszych w rejonie Targowiska Miejskiego

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). Podobnie jest na ul. Zawadzkiej, Wojska Polskiego i na ul. Szosa Zambrowska.

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

Od 2011 roku ul. Al. Legionów, w całości pracuje jako koordynacja 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 dlatego w roku 2015 została wprowadzona zmiana organizacji ruchu na skrzyżowaniu z ul. Piłsudskiego, polegająca na wydzieleniu skrętów w lewo na obu wlotach ul. Piłsudskiego w osobnych, bezkolizyjnych fazach.

Prowadzone obserwacje wykazały brak potrzeby zmiany programów sygnalizacji na pozostałych skrzyżowaniach w ciągu ulicy Al. Legionów, za wyjątkiem skrzyżowania z ul. Dworcową i Mickiewicza, gdzie należy przebudować całe skrzyżowanie – rozbudowa o pasy do skrętu wlotu ul. Mickiewicza oraz Aleja Legionów.

Na skrzyżowaniu ul. Piłsudskiego z ul. Kazańską w roku 2020 zwiększono czas światła zielonego dla wyjazdu z ul. Kazańskiej – jednak z uwagi na silną urbanizację przyległych osiedli (nowe bloki mieszkalne) należy w najbliższej perspektywie czasowej również przebudować tą sygnalizację (dobudowa prawoskrętu z ul. Kazańskiej w ul. Piłsudskiego.

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

Na skrzyżowaniach w ciągu ul. Wojska Polskiego (z ul. Sikorskiego i Polową) w roku 2018 przebudowano sygnalizacje, z częściowym rozdziałem kolizyjnych potoków ruchu na skrzyżowaniu z ul. Sikorskiego. Pełny rozdział potoków ruchu będzie możliwy po otwarciu obwodnicy miasta. Obecnie obciążenie skrzyżowania ruchem to uniemożliwia - nie ma możliwości zapewnienia właściwej przepustowości skrzyżowania.

W 2023r. wykonano montaż 14 kpl. a w 2024r. 1 kpl radarowych wyświetlaczy prędkości przyczyniających się również do poprawy bezpieczeństwa na drodze.

W roku 2015 wprowadzono zmiany w programach sygnalizacji w ciągu ul. Piłsudskiego – wydłużono cykl do 120 sekund, w celu wydłużenia fazy zielonej na przejściach przez wloty ul. Piłsudskiego do ronda Solidarności – jako odpowiedź na postulaty radnych i mieszkańców dotyczące możliwości pokonania ulicy w jednym cyklu przez pieszych.

2. Organizacja ruchu

W roku 2024 sporządzono i zatwierdzono 11 projektów stałej organizacji ruchu drogowego. W życie zostało wprowadzonych 7 projektów organizacji ruchu. 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 obserwacji ruchu można stwierdzić, że w okresie godzin ruchu szczytowego warunki ruchu na podstawowym układzie ulic 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.

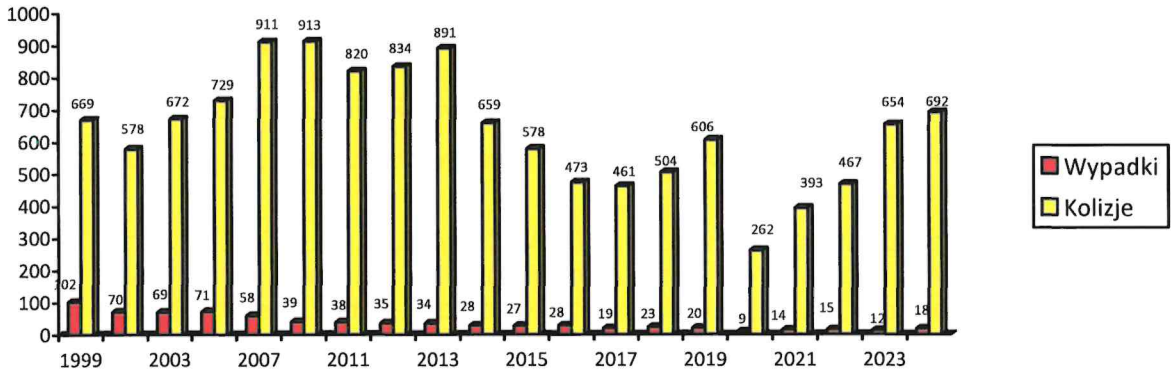
Na ulicy Piłsudskiego od Al. Legionów do Spokojnej nie następuje pogorszenie warunków ruchu. Część pojazdów korzysta z ul. Pileckiego, co niweluje wzrost natężenia na ul. Piłsudskiego. Z tego samego powodu zmniejszyło się natężenie ruchu na skrzyżowaniu ul. Piłsudskiego z Al. Legionów.

Miasto poprzez budowę nowych połączeń komunikacyjnych np. ul. Geodetów, Kolejowej, Ks. Stanisława, przedłużenie ul. Rycerskiej, oraz modernizację istniejących ulic sprawia, że ruch rozkłada się także na nowe ulice i sprawia to, że nie pogarszają się widocznie warunki ruchu.

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, w roku 2014 – 4 osoby, w tym, w jednym przypadku było to prawdopodobnie samobójstwo (ustalenia policji), w roku 2015 – 1 osoba, a w 2016 – 4 osoby, w roku 2017 nie było ofiar śmiertelnych. W roku 2018 odnotowano 1 ofiarę śmiertelną. 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 2016 wynosi 81%. Największy spadek zanotowano w latach 2000 i 2001 po przejęciu w zarząd Miasto dróg krajowych, wojewódzkich

i powiatowych, 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.

W roku 2024 zanotowano większą liczbę wypadków i większą kolizji w stosunku do roku 2023.

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 na głównych ulicach. Od roku 2013 odnotowano wyraźny spadek liczby kolizji (o 48% w ciągu 4 lat). Spadek ten następuje pomimo stałego wzrostu natężenia ruchu, który zwykle wiąże się bezpośrednio ze zjawiskiem odwrotnym – wzrostem liczby kolizji.

W roku 2024 koncentracja wypadków i kolizji miała miejsce na podstawowych ciągach drogowych, stanowiących główny szkielet transportowy miasta, tj. na:

- Al. Legionów – 5 wypadków i 115 kolizji
- ul. Szosa Zambrowska – 0 wypadków i 29 kolizji
- ul. Piłsudskiego – 3 wypadki i 78 kolizji
- ul. Sikorskiego – 0 wypadki i 58 kolizji
- ul. Wojska Polskiego – 0 wypadek i 52 kolizji
- Plac Kościuszki – 0 wypadek i 32 kolizje
- ul. Zjazd – 3 wypadków i 30 kolizje
- ul. Poznańska – 0 wypadek i 11 kolizji

W roku 2017 i 2018 znacząco wzrosła liczba zdarzeń na ul. Piłsudskiego, która stała się jedną z najbardziej niebezpiecznych ulic w mieście. Największe zagrożenia występują na odcinku od ul. Chopina do ul. Reymonta (skrzyżowania). Jeśli chodzi o ulice o mniejszym natężeniu ruchu, rozkład zdarzeń jest przypadkowy.

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	2014		2015		2016		2017		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2024	
	wypadki	kolizje	wypadki	kolizje	wypadki	kolizje	wypadki	kolizje	wypadki	Kolizje	Wypadki	kolizje	wypadki	kolizje	Wypadki	kolizje	Wypadki	kolizje	Wypadki	kolizje	wypadki	kolizje
Plac Kościuszki	0	9	2	17	1	22	0	30	1	0	14	43	0	21	1	7	0	18	1	29	0	32
Al. Legionów - Sikorskiego	0	19	0	9	0	15	0	15	0	1	1	29	0	9	1	14	0	0	1	6	0	8

Al. Legionów - Dworcowa	0	4	0	1	0	3	1	2	0	0	1	5	0	2	1	4	0	4	0	1	0	3
Al. Legionów - Piłsudskiego	0	18	0	7	0	9	0	10	0	0	2	9	0	10	0	5	0	10	1	5	1	8
Al. Legionów - Polowa	0	0	0	5	0	3	0	5	1	0	2	9	1	10	0	6	0	7	0	3	0	3
Piłsudskiego - Zawadzka	4	10	2	4	1	6	1	0	0	0	8	11	0	11	0	12	0	7	0	14	0	6
Sikorskiego - Zawadzka	0	9	0	8	0	9	0	1	0	0	4	9	1	5	0	7	0	7	0	2	0	5
Sikorskiego - Szosa Zambrowska	0	2	0	7	0	2	0	2	0	0	6	2	0	6	0	4	0	2	0	1	0	3
Sikorskiego - Wojska Polskiego	2	15	1	11	1	17	0	17	0	0	4	21	0	15	0	2	1	8	0	5	0	4
Wojska Polskiego - Polowa	0	2	0	3	1	1	0	2	0	0	1	3	0	3	0	2	0	1	0	1	0	1

W danych w tabeli widać zarówno spadki jak również wzrost 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, a w roku 2015 zmieniono organizację ruchu na skrzyżowaniu tak, aby nie było relacji kolizyjnych w jednej fazie zielonej. Od tego czasu liczba zdarzeń drogowych wyraźnie się zmniejszyła.

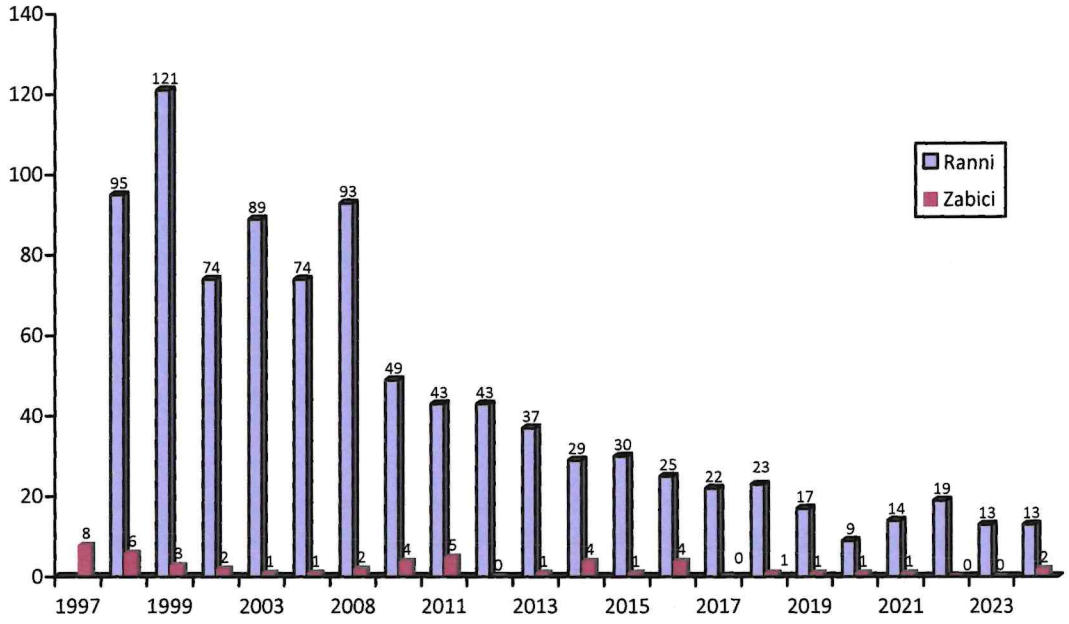
Realizacja wniosków mieszkańców niektórych ulic w sprawie wykonania progów zwalniających służy w tej sytuacji bardziej poprawie komfortu zamieszkania (hałas) i poczucia bezpieczeństwa mieszkańców niż samej poprawie bezpieczeństwa ruchu. Rzeczywiste korzyści o których wspomniano są jednak również istotne 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, a w roku 2015 – 2 wypadki, przy zerowej ich liczbie w latach 2012 - 2013. W tym czasie nie wprowadzano żadnych zmian w organizacji ruchu na skrzyżowaniu. Analiza funkcjonowania skrzyżowania nie wskazała nieprawidłowości w organizacji ruchu czy pracy sygnalizacji.

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

4.1. Ofiary wypadków



Liczba ofiar w wypadkach drogowych

Liczba ofiar w wypadkach drogowych ma ścisły związek z liczbą wypadków. Wykres pokazuje wyraźną tendencję spadku liczby rannych – ponad dziewięciokrotny spadek w stosunku do najgorszego pod tym względem roku 1999 (był to pierwszy rok po przejęciu 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, w roku 2015 – 1 osoba, w roku 2016 – 4 osoby, a w roku 2017 nie było ofiar śmiertelnych. Jedna ofiara śmiertelna w latach 2018 -2021 do zera w 2022r. Rozkład liczby zabitych w poszczególnych latach, w rozumieniu statystycznym, jest przypadkowy, nie widać wyraźnej tendencji. To samo dotyczy miejsc tych zdarzeń.

5. Zrealizowane działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu

W latach 1999 – 2024 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. Zawadzką, 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 oraz od ul. Piłsudskiego do ul. Przykoszarowej, z sygnalizacją na przejściu przy ul. Niemcewicza
- budowa przedłużenia ul. Zawadzkiej do ul. Szosa do Mężenina, odciążającego inne ulice w tym obszarze miasta, w tym, przede wszystkim ul. Wiosenną.
- przebudowa sygnalizacji na skrzyżowaniach ul. Wojska Polskiego z ul. Sikorskiego i Polową.
- Przebudowa skrzyżowania ul. Piłsudskiego z ul. Kazańską, z dopuszczenie skrętu w lewo i ze sterowaniem sygnalizacją, co poprawiło sytuację na odcinku przyległym do Szpitala.
- Budowa ulicy Kaliwody
- Budowa ulicy Grabowej i Jaworowej
- Budowa ulicy Meblowej od ul Wojska Polskiego do ul. Nowogrodzkiej
- Przebudowa ul. Jasnej
- Budowa ul. Rycerskiej
- zmiana w 2015r organizacji ruchu na skrzyżowaniu ul. Al. Legionów i Piłsudskiego
- budowa sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu Szosy Zambrowskiej z ul. Ks. Anny
- zmiany organizacji ruchu na innych skrzyżowaniach,
- sygnalizacja świetlna na przejściu dla pieszych na ul. Piłsudskiego,
- budowa ścieżek rowerowych,
- specjalne oznakowanie (znaki „Agatka" i czerwone tło), oraz elementy odblaskowe na jezdni, na przejściach dla pieszych z których korzystają dzieci w drodze do szkoły,
- progi zwalniające, strefy zamieszkania i strefy ograniczonej prędkości na osiedlach mieszkaniowych,
- wygrodzenia przy przejściach dla pieszych, wymuszające aby pieszy obrócił się w kierunku nadjeżdżających pojazdów
- doświetlenie niebezpiecznych przejść dla pieszych
- budowa wyniesionych przejść dla pieszych
- budowa nowych sygnalizacji świetlnych
- montaż progów zwalniających
- montaż luster drogowych i słupków łańcuchowych
- przebudowa skrzyżowania ulic Zjazd i Rybaki
- przebudowa ulic Niemcewicza i Wojska Polskiego.
- budowa sygnalizacji dla pieszych ul. Sikorskiego (przy Miejskiej Hali Targowej)
- Dodatkowe oznakowanie przejść dla pieszych oznakowaniem poziomym „ODŁÓŻ SMARTFON i ŻYJ" w rejonie Łomżyńskiej Starówki.
- Wykonanie wyniesionego skrzyżowania ul. Wesołej i Jasnej
- Montaż radarowych wyświetlaczy prędkości.

6. Podsumowanie

Wnioski dotyczące bezpieczeństwa ruchu

1. Stopień bezpieczeństwa ruchu w Łomży należy uznać za dość dobry.
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 na obszarze całego miasta. Rozkład liczby zdarzeń, zwłaszcza wypadków, na skrzyżowaniach i ulicach, na których zdarza się ich najwięcej, jest dość przypadkowy, co wynika głównie z małej ilości tych zdarzeń w stosunku do liczby funkcjonujących skrzyżowań.
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 skrzyżowań ul. Piłsudskiego z ul. Reymonta i ul. Chopina.
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 wprowadzania rozwiązań powodujących uspokojenie ruchu na zagrożonych ciągach dróg, budowa sygnalizacji świetlnych, obejmujących zagrożone przejścia dla pieszych i budowa ścieżek rowerowych.
7. Rezerwy proste, pozwalające na poprawę bezpieczeństwa ruchu poprzez działania niskonakładowe zostały praktyczne wyczerpane. W obecnym stanie poprawę bezpieczeństwa można osiągnąć przede wszystkim poprzez:
   - przebudowy skrzyżowań na małe ronda – w przypadkach, kiedy spełnione będą warunki przepustowości
   - doświetlenie najbardziej niebezpiecznych przejść dla pieszych - kontynuacja
   - 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:

Przemysław Chełstowski

Łomża – kwiecień 2025r.