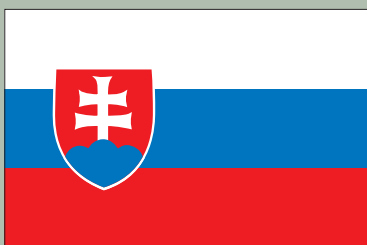


Dopravná nehodovosť 2017

na transeurópskych cestách, rýchlostných cestách,
cestách v plánovaných koridoroch diaľnic a rýchlostných ciest
a na cestách samosprávnych krajov
Slovenskej republiky

Traffic accident rate 2017

On transeuropean roads, expressways,
Roads in planned motorway and expressway corridors
And roads of the regional authorities
Of the Slovak Republic



Bratislava 2018

Motorizácia a automobilizácia cestnej dopravy majú stále stúpajúcu tendenciu. Okrem nesporných výhod prinášajú so sebou aj veľký rast zaťaženia cestnej siete a čoraz náročnejšie požiadavky na dopravu a jej bezpečnosť.

Bezpečnosť dopravy je nielen vážnym dopravným, spoločenským, ale aj ekonomickým problémom. Dopravná nehodovosť sa spája s veľkými materiálnymi škodami, trvalými ujмами na zdraví obyvateľov a veľmi často s nenahraditeľnými stratami na ľudských životoch.

Preto sa v súčasnosti bezpečnosti cestnej premávky a jej jednotlivým činiteľom, ktoré ju ovplyvňujú, venuje mimoriadna pozornosť na celom svete a samozrejme aj v Európskej únii. Vstupom do Európskej únie sme sa zaviazali dosahovať vo všetkých oblastiach štandardy porovnateľné s krajinami vyspelej Európy.

Úloha Slovenskej správy ciest v oblasti BECEP

Slovenská správa ciest plní pre MDV úlohy koordinátora Národného plánu v oblasti bezpečnosti cestnej infraštruktúry. Tieto úlohy vykonáva oddelenie dopravného inžinierstva a zahŕňajú najmä:

- monitorovanie cestnej siete z hľadiska výskytu dopravných nehôd,
- vyhodnocovanie dopravných nehôd na základe údajov dopravnej nehodovosti z databanky Policajného zboru,
- určovanie kritických nehodových lokalít (KNL) a opakujúcich sa KNL a poskytnutie prehľadov ostatným správcom (Národnej diaľničnej spoločnosti, krajským samosprávam) a iným organizáciám,
- klasifikovanie dopravných nehôd podľa základných ukazovateľov nehodovosti, ekonomických dôsledkov, závažnosti,
- vypracúvanie analýz, podkladov pre rozhodovaciu činnosť, štatistických prehľadov a pod.,
- spolupráca na tvorbe legislatívy, technických noriem, predpisov a metodických pokynov, expertíza a konzultačná činnosť, metodické usmerňovanie správcov,
- sledovanie problematiky bezpečnosti v cestnej infraštruktúre v zahraničí a uplatňovanie odborných poznatkov v podmienkach Slovenska,
- návrhy a sledovanie účinnosti opatrení na odstránenie KNL z hľadiska stavebno-technických a dopravno-organizačných nedostatkov na cestách I. a II. triedy (inšpekcie),
- spolupráca s ostatnými správcami pri inšpekciách a skvalitňovaní dopravného a informačného systému,
- zvyšovanie povedomia a informovanosti používateľov ciest a širokej verejnosti o otázkach bezpečnosti cestnej infraštruktúry,
- spolupráca s orgánmi štátnej správy a ostatnými orgánmi a organizáciami pôsobiacimi v oblasti dopravného značenia pri skvalitnení dopravného a informačného systému na cestách I. triedy,
- audit projektov dopravného značenia na pripravovaných investičných stavbách ciest I. triedy,
- spracovanie návrhov na úpravy dopravného značenia na nevyhovujúcich miestach z hľadiska organizácie dopravy,
- výber úsekov ciest pre vykonanie kontroly kvality merania (retroreflexnosti) vodorovného dopravného značenia na zis-

The degree of road transportation and motorization is constantly increasing. Apart from the undoubted advantages, it causes a heavy loading of the road network and constantly increasing demands on traffic and its safety.

Road safety is not only an important traffic and social issue, but also an economic one. Traffic accident rates are connected to heavy material damages, permanent physical injuries and very often irreparable casualties.

Therefore, special attention is being paid to road safety and the influence of its particular factors all over the world and of course in the European Union. By accession to EU we bound ourselves to reaching in all fields standards comparable to other developed countries of Europe.

Role of the Slovak Road Administration in the field of BECEP

The Slovak Road Administration is acting on behalf of The Ministry as the coordinator of The National plan in the field of road infrastructure safety. These duties are performed by the office of traffic engineering, involving mainly:

- road network monitoring in terms of traffic accidents,
- traffic accidents evaluation based on traffic accidents data from the Police database,
- definition of black spots (BS) and recurring black spots and supplying the summary to other administrators (National Motorway Company, regional authorities) and organizations,
- classification of traffic accidents according to basic indicators of accident rate, economic impacts and materiality,
- elaboration of analyses and papers for decision-making process, statistics, etc.,
- collaboration in formulating legislation, technical norms, regulations and methodical instructions, expertise and consulting activities, methodical guiding of administrators,
- monitoring of road infrastructure safety topics abroad, and application of special know-how in the conditions of the Slovak Republic,
- proposals and monitoring of efficiency of measures for black spots elimination in terms of construction-technical and traffic-organizational deficiencies on 1st and 2nd class roads (inspections),
- collaboration with other administrators on inspections and improvement of traffic and information system quality,
- increasing of awareness and know-how of road users and the general public about road infrastructure safety issues,
- cooperation with state bodies and other authorities and organizations acting in the area of traffic signing and road marking in improving the transport information system,
- auditing of traffic signing and road marking design of 1st class road capital investments being prepared for construction,
- recommending of traffic signing and road marking amendments on spots non conforming to traffic organization,
- selecting of road sections for checking on the supplier's quality of work by road marking quality measurement (retro reflection) and verifying of retro reflection of traffic signing foils,

tenie kvality prác zhotoviteľov a výkon kontroly retroreflexnosti používaných fólií na zvislom dopravnom značení,

- spolupráca so správcami pozemných komunikácií na úlohách týkajúcich sa zvyšovania viditeľnosti a zrozumiteľnosti dopravného značenia na PK a na skvalitnení a prehľadnosti značenia železničných priecestí.

(Viac www.ssc.sk – Bezpečnosť cestnej premávky .)

Metodika určovania kritických nehodových lokalít (KNL) na cestných komunikáciách v SR

Pri určovaní kritických nehodových lokalít sa vychádza zo zásady, že dopravné nehody (DN) nie sú rovnomerne rozdelené na cestných komunikáciách, ale v určitých lokalitách (miestach a úsekoch) sa vyskytujú častejšie, ako v iných. Preto z matematicko-štatistického pohľadu výskyt dopravných nehôd na cestných komunikáciách môžeme považovať za zriedkavo sa vyskytujúce nerovnomerne rozložené javy. Ich výskyt možno preto považovať za diskrétnu sa meniacu premennú. Rozloženie takéhoto pravdepodobnostného javu na cestných komunikáciách sa dá presne vyjadriť zákonom Poissonovho rozdelenia podľa funkcie:

$$P_{(x)} = \frac{m^x}{x!} \cdot e^{-m} \quad (1.1)$$

kde:

- $P(x)$ je súčtová pravdepodobnosť vzniku práve x kritického počtu DN alebo kritického počtu následkov pri DN za rok na zvolenej normovej dĺžke cestnej siete v určitom územnom celku v empirickom štatistickom súbore pri zvolenej štatistickej istote,
- m - parameter, ktorý vyjadruje priemerné stredné hodnoty (priemerný počet DN alebo priemerný počet následkov pri DN) na cestnej sieti podľa zvoleného kritériálneho ukazovateľa nehodovosti, v určitom územnom celku
- x - vypočítaný kritický počet dopravných nehôd (KPDN) alebo kritický počet následkov pri DN (KPNDN) za rok na jednotke dĺžky cestnej siete s istou pravdepodobnosťou P (miera štatistickej istoty v %) v určitom územnom celku
- e - základ prirodzeného logaritmu

Definícia na stanovenie KNL

KNL je lokalita na cestnej sieti s evidentne kritickým počtom DN alebo kritickým počtom následkov pri DN vo vzťahu k cestným podmienkam. Na to, aby sa nehodová lokalita stala kritickou, musí byť splnená podmienka, že skutočný počet dopravných nehôd PDN alebo skutočný počet následkov pri dopravných nehodách PNDN na normovej jednotke dĺžky cestnej siete a v sledovanom územnosprávnom celku je rovný alebo väčší, ako vypočítaný kritický počet dopravných nehôd KPDN alebo kritický počet následkov pri dopravných nehodách KPNDN pre sledovanú cestnú sieť v určitom územnosprávnom celku. Z toho vyplýva, že

$$\begin{aligned} PDN &\geq x(KPDN) \\ PNDN &\geq x(KPNDN) \end{aligned} \quad (1.2)$$

- cooperation with road administrators in increasing visibility and comprehensibility of traffic signing and road marking and improving the quality and clarity of railway crossing marking.

(More on www.ssc.sk – Bezpečnosť cestnej premávky.)

Methodology of black spots (BS) identification on roads in the SR

When identifying black spots the basic principle is that traffic accidents (TA) are not evenly distributed on roads but occur more frequently in certain locations (places and sections) than elsewhere. Therefore, from the view of mathematical statistics, the occurrence of traffic accidents on roads could be considered as infrequent unevenly distributed effects. Their occurrence can therefore be considered as a discreetly changing variable. The distribution of such a probability effect on roads can be exactly described by the Poisson distribution on the basis of the following function:

$$P_{(x)} = \frac{m^x}{x!} \cdot e^{-m} \quad (1.1)$$

where:

- $P(x)$ is the cumulative probability of the occurrence of x number of critical traffic accidents or critical number of traffic accident consequences per year on a selected standard length of the road network in a specific territorial unit in empirical population for chosen confidence level,
- m - parameter indicating average mean values (average number of traffic accidents or average number of traffic accident consequences) on the road network based on a chosen criteria indicator in a specific territorial unit,
- x - calculated critical number of traffic accidents (CNTA) or critical number of traffic accident consequences (CNTAC) per year on the unit of length of the road network with certain probability P (% rate of statistical confidence) in a specific territorial administration unit,
- e - base of natural logarithm.

Definition for identification of BS

BS is a spot on the road network with evidently critical number of traffic accidents or critical number of traffic accident consequences in relation to road conditions. The spot becomes a black spot by meeting the condition that the actual number of traffic accidents (NTA) or actual number of traffic accident consequences (NTAC) on the standard unit of length of the road network and in a monitored territorial administration unit is equal or higher than the calculated critical number of traffic accidents (CNTA) or critical number of traffic accident consequences (CNTAC) for the monitored road network in a specific territorial administration unit. It follows:

$$\begin{aligned} NTA &\geq x(CNTA) \\ NTAC &\geq x(CNTAC) \end{aligned} \quad (1.2)$$

kde :

PDN je skutočný počet DN alebo PNDN je skutočný počet následkov pri DN zaevidovaných v topografických zosťavách v databanke Prezídia policajného zboru – odboru dopravnej polície v Bratislave
x - exaktne vypočítaný kritický počet DN, alebo kritický počet následkov pri DN vypočítaný zo vzťahu (1.1).

Poznámka: Čím väčší je rozdiel medzi skutočným PDN (PNDN) a KPDN (KPNDN), tým pravdepodobnejšia je podmienka, že kumulácia týchto dopravných nehôd nie je náhodná, ale naopak je spôsobená príčinami z komplexu prvkov VACO-PS (vodič, automobil, cestné podmienky, okolie a premávkové podmienky, ako aj sociálno-ekonomické podmienky v spoločnosti), ktoré negatívne pôsobia v mieste alebo úseku lokality v dobe vzniku DN.

Riešenie KNL – znižovanie dopravnej nehodovosti

Dopravná nehodovosť na cestných komunikáciách okrem iných závažných vplyvov na bezpečnosť predstavuje dôležitý ukazovateľ úrovne:

- cestných podmienok - stavebno – technického stavu cesty ako (smerové a výškové vedenie trasy, šírkové usporiadanie cesty, rozhľadové pomery, vybavenosť cesty bezpečnostnými zariadeniami, kvalita povrchu vozovky, pevné prekážky v blízkosti cesty a iné vlastnosti konštrukcie a technického stavu komunikácie);
- premávkových pomerov - dopravno – organizačného charakteru (intenzita, rýchlosť, skladba dopravného prúdu, intenzita peších a cyklistov, viditeľnosť, zrozumiteľnosť a jednotnosť dopravného značenia, ako aj celková organizácia a riadenie dopravy v úseku cesty);
- kvalita údržby ciest a miery splnenia dopravných nárokov spoločnosti.

Dopravná nehodovosť je jedným z rozhodujúcich kritérií pre objektívne plánovanie a rozhodovanie v procese výstavby ciest v zmysle „Metodiky pre výber a zaradovanie stavieb na cestnej sieti do projektovej prípravy a programu výstavby“ pokyn vydaný a schválený SSC Bratislava v roku 1997.

Štatistika o DN je akýmsi základným východiskom pri hľadaní príčin vzniku dopravných nehôd. Činnosť BECEP SSC sa okrem iných dôležitých úloh v oblasti bezpečnosti cestnej infraštruktúry zameriava aj na vyhodnocovanie prvotných štatistických údajov o dopravných nehodách na diaľniciach a cestách I. a II. triedy. Podklady dostáva z databanky Prezídia Policajného zboru-odboru dopravnej polície (PPZODP) v Bratislave. V rámci vyhodnocovania KNL sleduje aj ďalšie údaje - napríklad intenzitu dopravy, údaje o technickom stave cesty a podobne. Na základe týchto dát spracováva každoročne zoznam kritických nehodových lokalít a opakujúcich sa KNL.

KNL na diaľniciach a na cestách I. a II. triedy sa určujú z hľadiska :

- počtu dopravných nehôd,
- následkov dopravných nehôd.

Zoznam KNL predkladá SSC Ministerstvu dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR (MDVRR SR), oddeleniu bezpečnosti cestnej premávky MDPT, PPZODP a jednotlivým správcam ciest, vyšším územným celkom (VÚC) - cesty II. triedy, investičným výstavbám a správcam ciest (IVSC) - cesty

where:

NTA is the actual number of traffic accidents or NTAC is the actual number of traffic accident consequences evidenced in topographic reports of the Police Headquarters data bank – Traffic Police Department in Bratislava
x - exactly calculated critical number of traffic accidents TA or critical number of traffic accident consequences TAC calculated using function (1.1).

Note: The higher the difference between actual number of traffic accidents NTA or its consequences (NTAC) and the critical number of traffic accidents (CNTA) or its consequences (CNTAC), the more probable is the condition that the cumulation of these traffic accidents is not incidental but, on the contrary, caused by reasons from the set of elements DCRETS (driver, car, road conditions, environment and traffic conditions, as well as social and economic conditions in the society) that negatively affect the spot or a section of the spot at the time of the traffic accident occurrence.

BS solution – reduction of accidents number

Traffic accident rates on road communications, apart from other material influences on safety, represents a significant indicator on the level of:

- road conditions – constructional/technical state of the road, such as (directional and height laying of the roadway, road width arrangement, sight relations, equipping of the road with safety equipment, quality of roadway surface, solid objects in the vicinity of the road, and other properties of the constructional and technical state of the communication);
- Traffic relations – of a traffic/organizational character (intensity, speed, composition of driving lanes, pedestrian and bicycle traffic, visibility and understandability of traffic signs and markings, as well as the overall organization and management of traffic in the road section);
- And also indirectly the quality of maintenance of roads and the degree of fulfilment of society's transportation requirements.

For this reason it is also one of the criteria for an objective, economically effective planning and decision-making in the sense of “Methodology for the selection and classification of constructions in the road network into project preparation and construction program” issued by SSC Bratislava and approved in 1997.

Statistics on TA form a sort of basic starting-point for the search for reasons for the occurrence of traffic accidents. The BECEP SSC activities, apart from other important tasks in the area of safety on the road infrastructure also concentrates on the assessment of the primary statistical data on traffic accidents on motorways and 1st and 2nd class roads, which are taken from the Police Corps Presidium Traffic Police Department (PPZODP) in Bratislava. Other data are also used here – for instance the intensity of traffic, data about the technical state of the road etc. . On the basis of these data a record of critical accident locations (black spots) and recurring BS is drawn up.

BS on motorways and 1st and 2nd class roads are determined from the standpoint of the number of traffic accidents and from the standpoint of traffic accident consequences.

The BS record is sent on to the Ministry of Transport, Construction and Regional development (MDVRR SR), MDVRR Section of Road Traffic Safety, PPZODP and the individual ad-

I. triedy a tiež Národnej diaľničnej spoločnosti (NDS). Zoznam KNL postupuje SSC aj organizáciám a inštitúciám zainteresovaným na riešení bezpečnosti cestnej premávky - krajským úradom, univerzitám a podobne.

Zoznam KNL predstavuje dôležitý a nevyhnutný podklad na kvalifikované zostavovanie investičného plánu, ako aj plánu opráv a údržby ciest. Je potvrdené, že správne navrhnuté a vykonané opatrenia na cestných komunikáciách znižujú príčinu vzniku dopravných nehôd. Počet dopravných nehôd by sa podstatne znížil za predpokladu zvýšenia finančných prostriedkov správcov ciest na realizáciu navrhnutých opatrení. Medzi veľmi závažné KNL na cestách I. triedy patria opakujúce sa KNL (OKNL). OKNL patria do skupiny KNL, ktoré vyžadujú na rozdiel od údržby komplexnú prestavbu úseku cesty.

Odborníci sa zhodujú, že len účinná realizácia opatrení môže viesť k zvýšeniu bezpečnosti cestnej premávky na cestných komunikáciách.

Medzi špecifické poznatky z vyhodnotenia KNL z hľadiska počtu dopravných nehôd na cestách I. triedy sa zaraďujú:

- na úseku KNL sa vyskytuje vysoký počet DN, prevažne s materiálnymi škodami s minimálnym počtom smrteľných následkov;
- KNL vzniká prevažne v intraviláne;
- v úseku KNL sú pomerne vysoké intenzity dopravy;
- KNL vznikajú prevažne v úsekoch – križovatky, bez smerovania dopravy, neprehľadnej dopravnej situácii, priechodov pre chodcov alebo okolie priechodov;
- príčiny vzniku DN spočívajú v nedaní prednosti v jazde a v nesprávnom spôsobe jazdy;
- môžeme konštatovať, že na úseku KNL z hľadiska počtu dopravných nehôd za príčinou výskytu dopravných nehôd sa môžu nepriamo podieľať aj premávkové pomery.

Medzi špecifické poznatky z vyhodnotenia KNL z hľadiska následkov dopravných nehôd na cestách I. triedy sa zaraďujú:

- na úseku KNL sa vyskytuje nízky počet DN s vysokým počtom následkov nehôd, pričom prevažne na každej KNL je jedna osoba smrteľne zranená;
- KNL vzniká prevažne v extraviláne;
- v úseku KNL sú prevažne nízke intenzity dopravy;
- v úseku KNL sa vyskytujú prevažne – zákruty, vchádzanie do zákruty alebo priame úseky;
- príčiny vzniku DN spočívajú v neprispôsobení rýchlosti jazdy, v nesprávnom predchádzaní, porušenie základných povinností;
- Môžeme konštatovať, že na úseku KNL z hľadiska následkov DN sa za príčinu výskytu dopravných nehôd môžu považovať aj cestné podmienky a údržba ciest najmä pri zhoršených poveternostných podmienkach, ako nepriamu príčinu ich výskytu.

ministrators of roads, 2nd class roads – Higher Territorial Units (VÚC), Investment Constructions and administrators of 1st class roads (SSC) and also the National Motorway Company (NDS). Apart from this, a record on BS is sent to organizations and institutions which are engaged in the solving of road traffic safety – regional offices, universities, and the like.

The BS record, sent to road administrators, represents an important and imperative document for the qualified and effective compilation of an investment plan or road repair and maintenance plans. It has been proven that correctly proposed and performed measures for roads reduce the reasons for the occurrence of traffic accidents. The number of traffic accidents would be reduced even more if a road administrator had sufficient financial resources for the implementation of the measures proposals. Accordingly it appears imperative to increase the financing of the solution of the proposal measures for reducing the number of BS by executing amendments or by resolving the more demanding measures of an investment character for liquidating the reasons for the occurrence of TA. Among the very serious BS on 1st class roads belong recurring BS (RBS). RBS belong to the group of BS where it is not sufficient to undertake maintenance work, but the complex rebuilding of the road section is required. Experts agree that only the effective implementation of measures can lead to an increase of road traffic safety on communications.

Among the specific knowledge gained from the assessment of BS from the viewpoint of the number of traffic accidents on 1st class roads are included:

- On a BS section there occur a large number of TA, for the most part with material damage and a minimal number of fatalities.
- traffic accident consequences, in particular with BS occurs primarily in the intrazonal built-up areas.
- In BS sections are relatively high concentrations of traffic.
- BS occurs primarily in sections – intersections, without traffic indication, non-transparent traffic situations, pedestrian crossings or their vicinities.
- Reasons for the occurrence of TA consist in not giving driving precedence and in inappropriate driving styles.
- We can state that in BS sectors from the standpoint of the number of traffic accidents, transportation relations may also be an indirect reason for the occurrence of the traffic accidents.

Among the specific knowledge gained from the assessment of BS from the viewpoint of the consequences of traffic accidents on 1st class roads are included:

- On a BS section there occur a low number of TA, but relatively with a high number of accident consequences, while for each BS there is for the most part one person fatally injured.
- BS occurs primarily in the rural areas.
- In a BS section there is a prevailing low intensity of traffic.
- In a BS section there occur prevailing – curves, entries into curves, or straight sections,
- Reasons for the occurrence of TA consist in not adapting driving speed, inappropriate overtaking, and breaching basic obligations. We can state that in the BS section from the standpoint of TA consequences, transportation relations and also road maintenance, in particular during worsened weather conditions, may be an indirect reason for the occurrence of the traffic accidents.

Vysvetlivky k tabuľkám : **„ Prehľad KNL podľa počtu dopravných nehôd na cestách I. a II. triedy** **a na diaľniciach v SR v roku 2017“**

Ukazovateľ: HN - hustota nehôd (počet dopravných nehôd na 1 km dĺžky cesty alebo diaľnice [DN. km-1]).

KNL - kritická nehodová lokalita je lokalita v max. dĺžke 0,500 km s evidentne vysokým počtom dopravných nehôd. Na to, aby sa nehodová lokalita stala kritickou z hľadiska počtu dopravných nehôd, musí byť splnená podmienka, že skutočný počet dopravných nehôd je rovný alebo väčší ako vypočítaný kritický počet nehôd v priebehu jedného kalendárneho roka v sledovanej lokalite. Kritický počet dopravných nehôd sa určí exaktným postupom.

Opakujúce sa KNL - za opakujúcu sa kritickú nehodovú lokalitu sa považuje taká KNL, kde sa počas uplynulých 5 rokov sústavne vyskytoval v zozname kritických nehodových lokalít z hľadiska počtu dopravných nehôd.

Závažnosť DN :

- SDN - smrteľná dopravná nehoda pri ktorej došlo k smrteľnému zraneniu účastníka nehody,
- VDN - vážna dopravná nehoda pri ktorej bol smrteľne a ťažko zranený aspoň jeden účastník dopravnej nehody,
- ODN - osobné dopravné nehody pri ktorej vznikne ujma na zdraví ľudí (dôjde k smrteľnému, ťažkému alebo ľahkému zraneniu).

Následky DN :

- SZ - smrteľne zranená osoba,
- ŤZ - ťažko zranená osoba,
- ĽZ - ľahko zranená osoba,
- MŠ - materiálna škoda v tis. EUR podľa odhadu polície.

Ukazovateľ HN na učenie KNL a pre klasifikáciu KNL:

- HN - hustota nehôd (počet DN na 1 km dĺžky cesty alebo diaľnice [DN. km-1]).
- SaÚ - správa a údržba ciest
- SSÚD – správa a stredisko správy a údržby diaľnic,
- SR - Slovensko,
- Opak. KNL *** - opakujúca sa KNL .

Kritické nehodové lokality podľa počtu dopravných nehôd;

- V roku 2017 na cestách I. a II. triedy vzniklo 16 KNL;
z toho;
v intraviláne 5,
v extraviláne 15,
vypočítaných bolo 13 kritických nehodových miest a 1 OKNL,

Na pomerne malej časti cestnej siete ciest I.a II. triedy (ktorú tvoria KNL) v dĺžke 5,65 km (0,057 %) sa kumuluje 132 DN, čo predstavuje 3,47 % - ný podiel nehôd na cestách I. a II. triedy.

Prehľad KNL na cestách I. a II. triedy v SR v roku 2017

UKAZOVATEĽ: HN

Správa a údržba	Číslo cesty	KNL (v km)		Dĺžka (km)	Extra Intra vilán	Závažnosť DN					Následky DN				Klasifikácia KNL podľa HN		Opak. KNL
		Od	Do			Počet DN	z toho			SZ	ŽZ	LZ	MŠ tis. EUR	SaÚ	SR		
							SDN	VDN	ODN								
DUNAJSKÁ STREDA	63	23,200	23,600	0,400	EX	5	0	2	4	0	2	2	2,9	1	14	***	
NITRA	51	190,000	190,100	0,100	EX	6	0	1	3	0	1	2	28,8	1	3		
NITRA	64	66,800	67,300	0,500	IN	13	0	0	7	0	0	9	42,8	3	8		
NITRA	65	23,000	23,500	0,500	EX	6	0	0	3	0	0	4	16,8	4	15		
NITRA	562	1,900	2,200	0,300	EX	9	0	0	5	0	0	5	37,0	2	7		
ČADCA	11	408,400	408,700	0,300	EX	18	0	0	0	0	0	0	33,1	1	2		
ČADCA	487	59,670	60,150	0,480	IN	9	0	0	3	0	0	3	39,7	2	10		
LIPTOVSKÝ MIKULÁŠ	18	524,600	524,900	0,300	EX	5	0	0	1	0	0	1	30,4	2	11		
LIPTOVSKÝ MIKULÁŠ	18	549,700	550,000	0,300	IN	10	2	2	2	2	0	0	31,0	1	5		
MARTIN	65	138,590	139,000	0,410	IN	6	0	0	4	0	0	5	6,1	1	13		
ZVOLEN	66	71,000	71,500	0,500	EX	5	0	1	2	0	1	3	47,0	1	16		
ŽILINA	583	9,150	9,230	0,080	EX	6	0	1	4	0	1	4	21,2	1	1		
ŽILINA	583	16,300	16,790	0,490	EX	8	0	3	7	0	3	9	39,9	3	12		
ŽILINA	583	19,800	20,000	0,200	EX	7	0	3	5	0	3	3	26,9	2	4		
PREŠOV	18	687,100	687,600	0,500	IN	10	0	1	6	0	1	5	42,9	1	9		
STARÁ LUBOVŇA	77	16,100	16,390	0,290	EX	9	0	1	2	0	2	3	31,7	1	6		

UKAZOVATEĽ: HN

KNL na diaľniciach zoradené podľa závažnosti v rámci SR v roku 2017

Klasifikácia KNL podľa HN		Správa a údržba	DIAL. ÚSEK Č.	KNL (v km)		Dĺžka (km)	Intra Extra vilán	Závažnosť DN					Následky DN		
SR	SSÚD			Od	Do			Spolu DN	z toho			SZ	ŽZ	LZ	MŠ tis.EUR
									SDN	VDN	ODN				
1	1	SSÚR 5 PÚCHOV	1	150,190	150,690	0,500	E	6	0	0	0	0	0	0	153,3

Kritická nehodová lokalita na ceste I/77 v km 16,100 – 16,390

Investor: IVSC Košice , detašované pracovisko Stará Ľubovňa

Situačná mapa



Miestopis a okolie:

Extravilán obce Nižné Ružbachy. Nehodová lokalita (NL) sa nachádza medzi obcami Nižné Ružbachy a Lacková.

NL začína v 3% klesaní v km 16,100 v ľavotočivej zákrute s polomerom 160 m, následne prechádza do 3% stúpania a dvojice pravotočivých zákrut s polomermi 170 m a 200 m. Končí v km 16,390. Šírka cesty v NL je 7,5 m. Podľa celoštátneho sčítania dopravy v roku 2015 intenzita dopravy v úseku bola 5495 vozidiel/24hod. z toho 10% ťažkých vozidiel. Pred NL je umiestnená veľkoplošná ZDZ A33 na fluorescenčnom podklade v km 15,940 a 18,040.

Príčiny dopravných nehôd :

V uvedenej lokalite bolo za rok 2017 spolu 9 DN, pri ktorých boli 3 osoby ľahko a 2 osoby ťažko zranené. Materiálne škody činili 31,7 tis. €.

Príčiny DN: nedodržanie rýchlosti, nesprávny spôsob jazdy (jazda v protismere), neprispôsobenie jazdy svojim schopnostiam.



- kritická nehodová lokalita

Vykonané opatrenia:

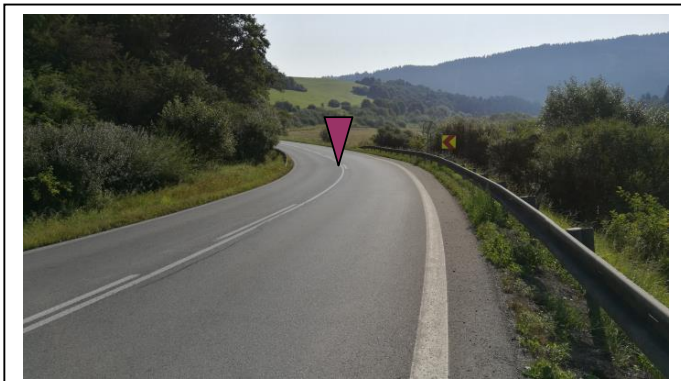
Bežná údržba – obnova VDZ. V roku 2017 presunutá ZDZ A33 so základným rozmerom z km 16,140 na km 15,940 (pred ľavotočivú zákrutu) a zároveň zamenená za veľkoplošnú ZDZ A33 na fluorescenčnom podklade.

Vynaložené finančné náklady: cca 2.000,- €

Navrhované opatrenia :

Zmena parametrov cestnej komunikácie.

Začiatok NL v km 16,100 - v smere staničenia



Koniec NL v km 16,390 - proti smeru staničenia



Kritická nehodová lokalita na ceste I/66 v km 71,000 – 71,500

Situácia



 - KNL

Vykonané opatrenia

- v roku 2015 bola vykonaná obnova krytu vozovky vo výške 560 000 €.
- obnova vodorovného dopravného značenia a oprava zvislého DZ, v rámci údržby každoročne
- bežná údržba

KNL v smere staničenia



Miestopis a okolie:

Kritická nehodová lokalita sa nachádza v extraviláne mesta Zvolen na ceste I/66. Ide o frekventovanú štvorpruhovú komunikáciu I/66. Podľa celoštátneho sčítania dopravy v roku 2015 bola intenzita dopravy v tomto úseku 12819 vozidiel/24 h, z toho 22% ťažkých.

Príčiny dopravných nehôd :

V uvedenej lokalite bolo za rok 2017 spolu 5 DN. Pri dopravných nehodách bola jedna osoba ťažko zranená a tri osoby ľahko zranené.

Príčiny DN: nedanie prednosti v jazde, nesprávny spôsob jazdy, najmä nedodržanie bezpečnej vzdialenosti, porušenie povinností účastníkov cestnej premávky, nesprávne predchádzanie

Opatrenia navrhované

- úsek je dostatočne prehľadný a dostatočne vyznačený v zmysle platných noriem a predpisov
- k dopravným nehodám došlo prevažne z dôvodu zlyhania ľudského faktora
- vzhľadom na uvedené nie je potrebné prijímať opatrenia

KNL proti smeru staničenia



Kritické nehodové lokality podľa ukazovateľa HN na cestách I.triedy v roku 2017 - prehľad opatrení a plán ich realizácie IVSC Banská Bystrica

Číslo cesty	KNL v km		Miestopis	Okres	Poradie v SR	Opatrenia	Stav prípravy	Investičný náklad (s DPH)	Plánov. realizácia opatrení		Poznámka
									okamžitých	dlhodobých	
			KNL - opatrenia realizované								
I/66	71,000	71,500	Zvolen - štvorpruh	ZV	16	obnova krytu vozovky		560 000,00 €			realizované v roku 2015
			KNL - v príprave								
			KNL - nepripravované								

Vysvetlivky k tabuľkám :

„ Prehľad KNL podľa následkov dopravných nehôd na cestách I. a II. triedy a na diaľniciach v SR v roku 2017“

Ukazovateľ: HHSNN - hustota hospodárskych strát z následkov dopravných nehôd (vyjadruje finančné straty v tis. EUR z následkov dopravných nehôd na 1 km dĺžky cesty alebo diaľnice [103EUR. km-1]).

KNL - kritická nehodová lokalita je lokalita v max. dĺžke 0,500 km s evidentne vysokým počtom následkov pri dopravných nehodách. Nato, aby sa nehodová lokalita stala kritickou z hľadiska následkov dopravných nehôd, musí byť splnená podmienka, že skutočná hodnota hospodárskych strát z následkov dopravných nehôd je rovný alebo väčší ako vypočítaná kritická hodnota hospodárskych strát z následkov dopravných nehôd v priebehu jedného kalendárneho roka v sledovanej lokalite. Kritická hodnota hospodárskych strát z následkov dopravných nehôd sa určí exaktným postupom.

Opakujúce sa KNL - za opakujúcu sa kritickú nehodovú lokalitu sa považuje taká KNL, kde sa počas uplynulých aspoň 2 rokov sústavne vyskytoval v zozname kritických nehodových lokalít z hľadiska následkov dopravných nehôd.

Závažnosť DN:

- SDN - smrteľná dopravná nehoda pri ktorej došlo k smrteľnému zraneniu účastníka nehody,
- VDN - vážna dopravná nehoda pri ktorej bol smrteľne, alebo ťažko zranený aspoň jeden účastník dopravnej nehody,
- ODN - osobné dopravné nehody pri ktorej vznikne ujma na zdraví ľudí (dôjde k smrteľnému, ťažkému a ľahkému zraneniu).

Následky DN :

- SZ - smrteľne zranená osoba,
- ŤZ - ťažko zranená osoba,
- ĽZ - ľahko zranená osoba,
- MŠ - materiálna škoda v tis. EUR podľa odhadu polície.

Ukazovateľ HHSNN pre učenie KNL a pre klasifikáciu KNL:

- HHSNN - hustota hospodárskych strát z následkov DN (vyjadruje hospodárske straty v tis. Sk. z následkov DN na 1 km dĺžky cesty alebo diaľnice),
- SaÚ - správa a údržba ciest,
- SSÚD - stredisko správy a údržby diaľnic,
- SR - Slovensko,
- Opak. KNL *** - opakujúca sa KNL.

Kritická nehodová lokalita z hľadiska následkov dopravných nehôd;

V roku 2017 vzniklo na cestách I. a II. triedy 107 KNL,
z toho
v intraviláne 14,
v extraviláne 93 KNL.

Úsek KNL na cestách I. a II. triedy predstavujú dĺžku spolu 20,4 km . Ich podiel k celkovej dĺžke ciest I. a II. triedy činí 0,21% a stalo sa na nich 5,18% dopravných nehôd.



KNL na cestách I. a II. triedy zoradené podľa závažnosti v rámci SR v roku 2017

UKAZOVATEĽ: HHSNN

Klasifikácia KNL podľa HHSNN		Správa a údržba	Č. cesty	KNL (v km)		Dĺžka (km)	Intra Extra vilán	Závažnosť DN				Následky DN		
SR	SaÚ			Od	Do			Počet DN	SDN	VDN	ODN	SZ	ŽZ	LZ
1	1	LEVICE	66	4,200	4,200	0,000	E	1	1	1	1	4	0	0
2	1	KOMÁRNO	509	6,700	6,700	0,000	E	1	1	1	1	2	1	4
3	1	LIPTOVSKÝ MIKULÁŠ	59	44,900	44,900	0,000	E	1	1	1	1	2	0	1
4	1	DUNAJSKÁ STREDA	503	3,100	3,100	0,000	E	2	1	1	2	2	0	3
5	2	DUNAJSKÁ STREDA	63	42,800	42,800	0,000	E	1	1	1	1	2	0	0
6	1	GALANTA	62	35,900	35,900	0,000	E	1	1	1	1	1	3	0
7	1	MARTIN	65	125,000	125,000	0,000	E	1	1	1	1	1	3	0
8	1	VRANOV	18	744,500	744,500	0,000	E	1	1	1	1	1	3	0
9	2	LIPTOVSKÝ MIKULÁŠ	18	564,500	564,500	0,000	E	1	1	1	1	1	2	1
10	1	POVAŽSKÁ BYSTRICA	61	143,330	143,330	0,000	E	1	1	1	1	1	2	0
11	1	POPRAD	18	606,910	606,910	0,000	E	1	1	1	1	1	2	0
12	2	GALANTA	75	13,000	13,000	0,000	E	1	1	1	1	1	1	0
13	1	VEĽKÝ KRTÍŠ	75	171,400	171,400	0,000	E	1	1	1	1	1	1	1
14	1	TOPOĽČANY	64	110,000	110,000	0,000	E	3	1	2	3	1	1	2
15	1	NOVÉ ZÁMKY	64	52,450	52,450	0,000	E	1	1	1	1	1	0	2
16	1	SPIŠSKÁ NOVÁ VES	533	44,100	44,100	0,000	E	1	1	1	1	1	0	4
17	1	ŽIAR NAD HRONOM	65	73,840	73,840	0,000	E	1	1	1	1	1	0	5
18	1	HUMENNÉ	74	37,700	37,700	0,000	E	1	1	1	1	1	0	3
19	1	BRATISLAVA-VIDIEK	504	8,100	8,100	0,000	E	1	1	1	1	1	0	3
20	2	MARTIN	65	111,700	111,700	0,000	E	1	1	1	1	1	0	3
21	1	ROŽŇAVA	587	9,500	9,500	0,000	E	1	1	1	1	1	0	0
22	1	TRNAVA	61	55,600	55,600	0,000	E	1	1	1	1	1	0	3
23	2	VRANOV	79	4,090	4,090	0,000	E	1	1	1	1	1	0	2

KNL na cestách I. a II. triedy zoradené podľa závažnosti v rámci SR v roku 2017

UKAZOVATEĽ: HHSNN

Klasifikácia KNL podľa HHSNN		Správa a údržba	Č. cesty	KNL (v km)		Dĺžka (km)	Intra Extra vilián	Závažnosť DN				Následky DN		
SR	SaÚ			Od	Do			Počet DN	SDN	VDN	ODN	SZ	ŽZ	LZ
24	2	POVAŽSKÁ BYSTRICA	61	177,930	177,930	0,000	E	1	1	1	1	1	0	0
25	2	HUMENNÉ	74	8,100	8,100	0,000	I	1	1	1	1	1	0	0
26	2	LEVICE	76	48,500	48,500	0,000	E	1	1	1	1	1	0	0
27	2	TRNAVA	61	57,500	57,500	0,000	E	1	1	1	1	1	0	1
28	1	NITRA	65	10,000	10,000	0,000	E	1	1	1	1	1	0	1
29	1	PREŠOV	68	55,550	55,560	0,010	E	2	1	1	1	1	0	1
30	2	POPRAD	542	26,770	26,770	0,000	E	1	1	1	1	1	0	0
31	1	ŽILINA	61	179,100	179,100	0,000	E	1	1	1	1	1	0	0
32	3	MARTIN	18	477,170	477,170	0,000	E	1	1	1	1	1	0	0
33	3	GALANTA	62	35,000	35,000	0,000	E	1	1	1	1	1	0	0
34	3	HUMENNÉ	567	15,000	15,000	0,000	E	1	1	1	1	1	0	0
35	2	VEĽKÝ KRŤÍŠ	527	43,200	43,200	0,000	E	1	1	1	1	1	0	0
36	1	LUČENEC	585	6,700	6,700	0,000	E	1	1	1	1	1	0	0
37	3	LEVICE	76	28,800	28,800	0,000	E	1	1	1	1	1	0	0
38	2	LUČENEC	71	25,500	25,500	0,000	E	1	1	1	1	1	0	0
39	3	POPRAD	77	2,870	2,870	0,000	E	1	1	1	1	1	0	0
40	3	POVAŽSKÁ BYSTRICA	61	135,440	135,440	0,000	E	1	1	1	1	1	0	0
41	4	LEVICE	75	107,910	107,910	0,000	E	1	1	1	1	1	0	0
42	2	ŽILINA	61	179,700	179,700	0,000	E	1	1	1	1	1	0	0
43	5	LEVICE	564	43,310	43,310	0,000	E	1	1	1	1	1	0	0
44	2	NOVÉ ZÁMKY	580	10,500	10,500	0,000	E	1	1	1	1	1	0	0
45	4	HUMENNÉ	559	16,300	16,300	0,000	E	1	1	1	1	1	0	0
46	3	ŽILINA	583	2,500	2,500	0,000	E	1	1	1	1	1	0	0

KNL na cestách I. a II. triedy zoradené podľa závažnosti v rámci SR v roku 2017

UKAZOVATEĽ: HHSNN

Klasifikácia KNL podľa HHSNN		Správa a údržba	Č. cesty	KNL (v km)		Dĺžka (km)	Intra Extra vilán	Závažnosť DN				Následky DN		
SR	SaÚ			Od	Do			Počet DN	SDN	VDN	ODN	SZ	ŽZ	LZ
47	1	STARÁ LUBOVŇA	543	14,580	14,580	0,000	E	1	1	1	1	1	0	0
48	3	TRNAVA	507	96,730	96,730	0,000	E	1	1	1	1	1	0	0
49	1	TRENČÍN	507	145,910	145,910	0,000	I	1	1	1	1	1	0	0
50	2	TRENČÍN	504	66,400	66,400	0,000	E	1	1	1	1	1	0	0
51	6	LEVICE	564	13,150	13,150	0,000	E	1	1	1	1	1	0	0
52	3	DUNAJSKÁ STREDA	561	43,300	43,300	0,000	I	1	1	1	1	1	0	0
53	4	ŽILINA	507	205,100	205,100	0,000	I	2	1	1	1	1	0	0
54	3	VEĽKÝ KRTÍŠ	527	11,100	11,100	0,000	E	1	1	1	1	1	0	0
55	1	TREBIŠOV	552	67,050	67,050	0,000	E	1	1	1	1	1	0	0
56	3	TRENČÍN	507	117,550	117,550	0,000	E	1	1	1	1	1	0	0
57	2	PREŠOV	18	697,270	697,300	0,030	E	2	1	1	1	1	1	1
58	3	LUČENEC	71	7,900	7,950	0,050	E	2	1	1	1	1	3	2
59	3	PREŠOV	18	703,100	703,160	0,060	E	2	1	1	2	1	0	2
60	4	TRNAVA	61	59,000	59,100	0,100	E	2	0	1	1	0	5	42
61	5	HUMENNÉ	74	5,090	5,200	0,110	E	2	1	2	2	1	2	2
62	1	SENICA	51	92,000	92,090	0,090	E	2	1	1	1	1	0	0
63	5	TRNAVA	61	52,500	52,600	0,100	E	2	1	1	2	1	0	3
64	1	BANSKÁ BYSTRICA	66	97,600	97,700	0,100	E	3	1	1	1	1	0	0
65	3	LIPTOVSKÝ MIKULÁŠ	18	513,500	513,900	0,400	E	2	1	1	2	3	0	5
66	1	ČADCA	11	419,500	420,000	0,500	E	5	1	1	4	3	1	4
67	2	ČADCA	484	41,500	41,700	0,200	E	2	1	2	2	1	1	0
68	1	RÍMAVSKÁ SOBOTA	67	12,800	13,100	0,300	I	3	1	3	3	1	4	1
69	4	LIPTOVSKÝ MIKULÁŠ	584	28,800	29,000	0,200	E	3	1	1	1	1	0	1

KNL na cestách I. a II. triedy zoradené podľa závažnosti v rámci SR v roku 2017

UKAZOVATEĽ: HHSNN

Klasifikácia KNL podľa HHSNN		Správa a údržba	Č. cesty	KNL (v km)		Dĺžka (km)	Intra Extra vilán	Závažnosť DN				Následky DN		
SR	SaÚ			Od	Do			Počet DN	SDN	VDN	ODN	SZ	ŽZ	LZ
70	3	VRANOV	18	717,800	718,000	0,200	E	3	1	1	2	1	0	1
71	6	TRNAVA	51	112,300	112,500	0,200	E	2	1	1	1	1	0	0
72	4	TRENČÍN	61	117,430	117,660	0,230	E	2	1	1	1	1	0	1
73	2	SPIŠSKÁ NOVÁ VES	536	3,100	3,400	0,300	E	4	1	2	4	1	2	2
74	1	ZVOLEN	66	63,600	64,090	0,490	E	2	1	1	2	2	1	1
75	3	ČADCA	11	420,500	420,960	0,460	E	3	1	2	2	1	5	2
76	4	DUNAJSKÁ STREDA	63	51,500	51,800	0,300	E	2	1	2	2	1	1	3
77	2	ŽIAR NAD HRONOM	65	89,520	89,800	0,280	E	2	1	1	2	1	0	2
78	4	POVAŽSKÁ BYSTRICA	61	177,220	177,500	0,280	E	2	1	1	1	1	0	0
79	2	ZVOLEN	66	64,200	64,500	0,300	E	2	1	1	2	1	0	2
80	2	NITRA	64	58,700	59,000	0,300	I	2	1	1	1	1	0	2
81	3	ZVOLEN	66	43,600	43,980	0,380	I	3	1	3	3	1	2	0
82	5	ŽILINA	64	186,000	186,300	0,300	E	2	1	1	1	1	0	2
83	1	DOLNÝ KUBÍN	78	19,750	20,200	0,450	E	2	1	1	2	1	3	4
84	3	ŽIAR NAD HRONOM	65	63,250	63,550	0,300	E	2	1	1	1	1	0	1
85	1	KOŠICE-VIDIEK	552	12,900	13,300	0,400	E	3	1	2	3	1	2	1
86	5	LIPTOVSKÝ MIKULÁŠ	18	550,000	550,400	0,400	I	5	1	2	2	1	1	0
87	5	DUNAJSKÁ STREDA	507	11,500	11,900	0,400	I	2	1	1	2	1	1	1
88	4	POPRAD	536	36,700	37,100	0,400	E	2	1	2	2	1	1	0
89	7	TRNAVA	507	66,000	66,420	0,420	E	3	1	2	2	1	1	0
90	8	TRNAVA	502	68,000	68,500	0,500	E	3	1	2	3	1	2	2
91	6	DUNAJSKÁ STREDA	13	1,100	1,500	0,400	E	2	1	1	2	1	0	1
92	2	SENICA	51	62,100	62,500	0,400	E	2	1	1	2	1	0	3

KNL na cestách I. a II. triedy zoradené podľa závažnosti v rámci SR v roku 2017

UKAZOVATEĽ: HHSNN

Klasifikácia KNL podľa HHSNN		Správa a údržba	Č. cesty	KNL (v km)		Dĺžka (km)	Intra Extra vilán	Závažnosť DN				Následky DN			
SR	SaÚ			Od	Do			Počet DN	z toho			SZ	ŽZ	LZ	MŠ tis.EUR
									SDN	VDN	ODN				
93	6	LIPTOVSKÝ MIKULÁŠ	18	549,370	549,790	0,420	I	7	1	1	1	1	0	0	20,5
94	2	BRATISLAVA-VIDIEK	503	65,090	65,500	0,410	E	2	1	1	1	1	0	0	1,2
95	4	PREŠOV	18	686,060	686,550	0,490	I	5	1	1	2	1	1	1	13,0
96	2	RIMAVSKÁ SOBOTA	531	5,800	6,220	0,420	E	2	1	1	1	1	0	0	5,5
97	3	NITRA	511	37,100	37,600	0,500	E	4	1	2	2	1	1	1	14,2
98	2	TOPOĽČANY	64	100,800	101,300	0,500	I	3	1	2	3	1	1	1	10,6
99	1	MICHALOVCE	555	4,000	4,500	0,500	E	2	1	2	2	1	1	1	4,2
100	5	TRENČÍN	515	0,700	1,170	0,470	E	2	1	1	2	1	0	1	9,2
101	3	BRATISLAVA-VIDIEK	504	1,500	2,000	0,500	E	3	1	1	3	1	0	4	17,0
102	7	LIPTOVSKÝ MIKULÁŠ	584	45,700	46,200	0,500	I	4	1	1	2	1	0	1	27,6
103	2	DOLNÝ KUBÍN	520	3,100	3,600	0,500	E	5	1	1	3	1	0	3	14,8
104	3	SPIŠSKÁ NOVÁ VES	536	27,600	28,100	0,500	E	3	1	1	3	1	0	3	9,5
105	5	POVAŽSKÁ BYSTRICA	517	12,700	13,200	0,500	E	2	1	1	1	1	0	0	25,3
106	3	SENICA	500	25,400	25,900	0,500	I	2	1	1	1	1	0	0	22,7
107	9	TRNAVA	61	49,000	49,500	0,500	E	3	1	1	2	1	0	1	0,4

Kritická nehodová lokalita na ceste I/66 v km 43,600 – 43,980 (Krupina)

Situácia



 - KNL

Vykonané opatrenia

- obnova vodorovného dopravného značenia a oprava zvislého DZ, v rámci údržby každoročne
- v roku 2012 bol uskutočnený projekt Eliminácií bezpečnostných rizík v úseku Zvolen – Krupina v celkovom finančnom objeme 992 240,00 € s DPH
- v júni 2017 boli doplnené cestné smerové stĺpiky vo finančnom objeme cca 10 000 € s DPH

KNL v smere staničenia



Miestopis a okolie:

Kritická nehodová lokalita sa nachádza v intraviláne mesta Krupina a prechádza pravotočivým oblúkom. Povrch vozovky je bez výmoľov a výtčkov, s miernymi priečnymi nerovnosťami. Je dostatočne vyznačený vodorovným aj zvislým dopravným značením. Podľa posledného sčítania dopravy v roku 2015 bola intenzita v úseku 8524 vozidiel/24 hodín, z toho 20,1% bolo ťažkých vozidiel.

Príčiny dopravných nehôd :

V uvedenej lokalite sa stali za rok 2017 tri DN, pri ktorých bola jedna osoba usmrtená a dve boli ťažko zranené.

Príčiny DN: 4.1.2017 o 16.55 sa na priechode pre chodcov na ceste I/66 v Krupine stala dopravná nehoda. Štyridsaťšesťročný vodič vozidla Škoda Fabia ho viedol v smere od Dudiniec. V tom čase na začiatku Obchodnej ulice prechádzala cez riadne označený a osvetlený priechod pre chodcov 59-ročná chodkyňa. Po zrážke ju odhodilo na chodník, kde ostala ležať. Chodkyňa utrpela ťažké zranenia s predpokladanou dobou liečenia päť mesiacov.

Opatrenia navrhované

- úsek je prehľadný, dostatočne vyznačený vodorovným aj zvislým dopravným značením, povrch vozovky je kvalitný
- príčinou DN bolo zlyhanie ľudského faktoru, úsek je dostatočne prehľadný
- vzhľadom na uvedené, nie je potrebné prijímať opatrenia

KNL proti smeru staničenia



Kritická nehodová lokalita na ceste I/67 v km 12,800 – 13,100 (Tornaľa)

Situácia



 - KNL

Miestopis a okolie:

Kritická nehodová lokalita sa nachádza v intraviláne mesta Tornaľa. Ide o priamy úsek. Povrch vozovky je kvalitný, bez výmoľov a výtlkov. Je dostatočne vyznačený vodorovným aj zvislým dopravným značením.

Podľa posledného sčítania dopravy v roku 2015 je intenzita v úseku 3740 vozidiel/24 hodín, z toho 19,6% ťažkých.

Príčiny dopravných nehôd :

V uvedenej lokalite sa za rok 2017 stali tri DN, pri ktorých bola jedna osoba usmrtená, štyri ťažko zranené a jedna osoba bola zranená ľahko.

Príčiny DN: Dopravná nehoda sa stala v pondelok 23.1.2017 o 15.20 h na Mierovej ulici v Tornaľi. 39-ročný vodič jazdnej súpravy Renault Magnum prešiel z nezistených príčin vpravo mimo cestu, kde na parkovisku narazil do troch zaparkovaných motorových vozidiel a následne zrazil štyroch ľudí, ktorí sa v tom čase nachádzali pri jednom z vozidiel. Všetky zranené osoby utrpeli pri nehode vážne zranenia. Jeden zranený muž na mieste zraneniam podľahol. Ostatné zranené osoby boli hospitalizované v nemocnici.

Vykonané opatrenia

- obnova vodorovného dopravného značenia a oprava zvislého DZ, v rámci údržby každoročne

Opatrenia navrhované

- úsek je prehľadný, dostatočne vyznačený vodorovným aj zvislým dopravným značením, povrch vozovky je kvalitný
- vzhľadom na uvedené, nie je potrebné prijímať opatrenia

KNL v smere staničenia



KNL proti smeru staničenia



Kritické nehodové lokality podľa ukazovateľa HHSNN na cestách I. triedy v roku 2017 - prehľad opatrení a plán ich realizácie IVSC Banská Bystrica

Číslo cesty	KNL v km		Miestopis	Okres	Poradie v SR	Opatrenia	Stav prípravy	Investičný náklad (s DPH)	Plánov. realizácia opatrení		Poznámka
									okamžitých	dlhodobých	
			KNL - opatrenia realizované								
I/66	43,600	43,980	Krupina	ZV	81	uskutočnený projekt Eliminácií bezpečnostných rizík v úseku Zvolen – Krupina		992 240,00 €			realizované v roku 2012
						doplnené cestné smerové stĺpiky		10 000,00 €			realizované v termíne 06/2017
I/66	64,200	64,500	Zvolen	ZV	79	doplnené cestné smerové stĺpiky		10 000,00 €			realizované v termíne 06/2017
I/66	63,600	64,090	Zvolen	ZV	74	doplnené cestné smerové stĺpiky		10 000,00 €			realizované v termíne 06/2017
			KNL - v príprave								
			KNL - neprípravované								
I/65	73,840	73,840	Lehôtka pod Brehmi	ZH	17						bežná údržba
I/65	89,520	89,800	Horná Ves	ZH	77						bežná údržba
I/65	63,250	63,550	Žarnovica	ZH	84						bežná údržba
I/71	25,500	25,500	Šiatorská Bukovinka	LC	38						bežná údržba
I/71	7,900	7,950	Filakovské Klčany	LC	58						bežná údržba
I/66	97,600	97,700	Slovenská Ľupča	BB	64						bežná údržba
I/67	12,800	13,100	Tornala	RS	68						bežná údržba
I/75	171,400	171,400	Slovenské Klčany	VK	13						bežná údržba

Dopravná nehodovosť 2017

na transeurópskych cestách, rýchlostných cestách,
cestách v plánovaných koridoroch diaľnic a rýchlostných ciest
a na cestách samosprávnych krajov
Slovenskej republiky

Traffic accident rate 2017

On transeuropean roads, expressways,
Roads in planned motorway and expressway corridors
And roads of the regional authorities
Of the Slovak Republic

Autor/Author:
Ing. Ivan Dohnal

Vydala/Edited by:
Slovenská správa ciest/Slovak Road Administration
Miletičova 19
826 19 Bratislava
Slovenská republika/Slovak Republic
Tel.: +421/2/502 55 353
Fax: +421/2/555 67 974
www.ssc.sk - Bezpečnosť cestnej premávky



Bratislava 2018