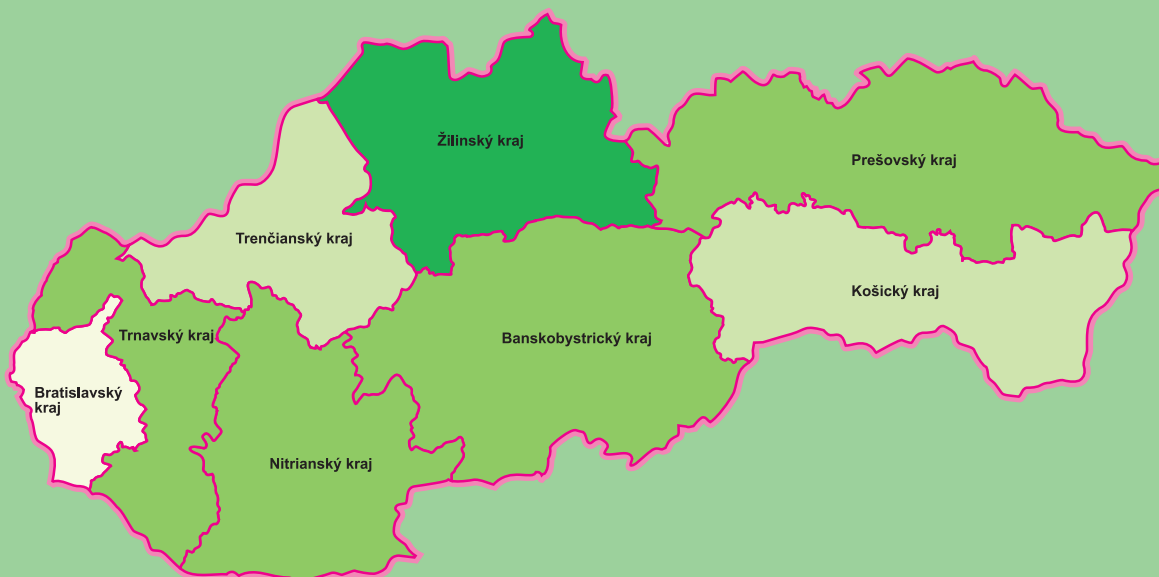
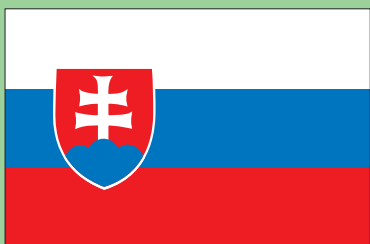


# Dopravná nehodovosť 2021

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

## Traffic accident rate 2021

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



Bratislava 2022



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 vyšepej 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,
- 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 NL 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, aj formou stanovísk k predkladaným stavbám
- 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

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,
- 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,

zistenie 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](http://www.ssc.sk) – Bezpečnosť cestnej premávky.)

## Metodika určovania nehodových lokalít (NL) na cestných komunikáciách v SR

Pri určovaní 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 diskkrétne 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:

- x - je vypočítaný kritický počet dopravných nehôd (KPDN) za rok na jednotke dĺžky cestnej siete.

Túto definíciu kritického počtu nehôd sme používali do roku 2019, od roku 2020 používame pevnú definíciu kritického počtu dopravných x = 5 DN/km/rok.

**Poznámka:** Čím väčší je rozdiel medzi skutočným PDN a KPDN, tým pravdepodobnejšia je podmienka, že kumulácia týchto dopravných nehôd nie je náhodná, ale naopak je spôsobená **príčinami** z komplexu prvkov VACOPS (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 NL – 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, rozhládové pomery, vybavenosť cesty bezpečnostnými zariadeniami, kvalita povrchu vozovky, pevné prekážky v blízkosti cesty a iné vlastnosti konštrukcie a technického stavu komunikácie );
- **premažkových pomerov** - dopravno – organizačného charakteru ( intenzita, rýchlosť, skladba dopravného prúdu, intenzita peších a cyklistov, viditeľnosť, zrozumiteľnosť a jednoduchosť dopravného značenia, ako aj celková organizácia a riadenie dopravy v úseku cesty);
- **kvalita údržby** ciest a miery splnenia dopravných nárokov spoločnosti.

- 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](http://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 discretely 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:

- x - calculated critical number of traffic accidents (CNTA) per year on the unit of length of the road network.

This definition of CNTA we used until the year 2019, from the year 2020 we use a fix definition of CNTA x = 5 TA/km/year.

**Note:** *The higher the difference between actual number of traffic accidents NTA and the critical number of traffic accidents (CNTA), the more probable is 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 understandibility 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.

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.

Medzi veľmi závažné NL na cestách I. triedy patria opakujúce sa NL (ONL). ONL 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 NL z hľadiska počtu dopravných nehôd na cestách I. triedy sa zaradujú:**

- na úseku NL sa vyskytuje vysoký počet DN, prevažne s materiálnymi škodami s menším počtom smrteľných následkov;
- NL vzniká častejšie v intraviláne;
- v úseku NL sú pomerne vysoké intenzity dopravy;
- NL 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 NL z hľadiska počtu dopravných nehôd za príčinou výskytu dopravných nehôd sa môžu nepriamo podieľať aj **premávkové pomery**.

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 preparati-on 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.

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 less number of fatalities.
- BS occurs more often 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

**Vyhodnotené nehodové lokality na cestách I. triedy v správe SSC IVSC Bratislava podľa kritéria 5DN/km/rok od 1.1.2021 do 31.1.2021**

Okres	Číslo cesty (pôvodné č. CK)	Nehodová lokalita		Intra Extra vilán	Počet DN	Dĺžka NL km	Hustota DN DN/km
		Od km (pôvodné km)	Do km (pôvodné km)				
Piešťany	I/61	79,500	80,590	intravilán mesta Piešťany	6	1,090	5,504587156
Trnava	I/51	130,800	131,800	extravilán, obchvat mesta Trnava	5	1,000	5
Senica	I/51	87,020	87,750	Intravilán	5	0,730	6,849315068
Skalica	I/2	0,500	1,110	Intravilán	5	0,610	8,196721311
Senica	I/51	87,000	88,070	Intravilán	8	1,070	7,476635514
Senica	I/51	101,680	102,400	Extravilán	5	0,720	6,944444444
					34	5,220	

**Vyhodnotené nehodové lokality na cestách I. triedy v správe SSC-IVSC B. Bystrica podľa kritéria 5DN/km/rok v roku 2021**

Okres	Č. cesty	Nehodová lokalita		Intra Extra vilán	Počet DN	Dĺžky NL km	Hustota DN DN/km
		Od km	Do km				
BB	I/66	92,280	94,200	I	5	1,920	2,604167
BB	I/66	99,800	101,300	E	2	1,500	1,333333
BB	I/66	104,250	105,000	E	3	0,750	4
BB	I/66	107,400	108,100	E	2	0,700	2,857143
ZV	I/66	43,300	44,420	I	7	1,120	6,25
ZH	I/9	211,600	212,500	I	5	0,900	5,555556
					24	6,890	3,483309

**Vyhodnotené nehodové lokality na cestách I. triedy podľa kritéria 5 DN/km v roku 2021**

Okres	Č. cesty	Nehodová lokalita		Intra/extravilán	Počet DN	Dĺžka NL km	Hustota DN DN/km
		Od km	Do km				
PD	9	165,50	166,50	intra/extra	5	1,00	5
PD	64	139,27	140,19	intra	7	0,92	7,60869565
PD	64	150,00	150,63	intra/extra	5	0,63	7,93650794
BNB	9	141,00	141,79	intra	5	0,79	6,32911392
IL	61	139,51	139,93	intra	5	0,42	11,9047619
ZA	60	3,10	6,20	intra	17	3,10	5,48387097
ZA	61	196,75	197,50	intra	5	0,75	6,66666667
ZA	64	199,00	200,50	intra	9	1,50	6
CA	11	412,50	414,60	intra	11	2,10	5,23809524
KNM	11	431,20	432,70	extra/intra	6	1,50	4
LM	18	548,90	550,10	intra	10	1,20	8,33333333
MT	18	479,40	480,33	intra	5	0,93	5,37634409
MT	65D	4,00	6,24	intra	18	2,24	8,03571429
NO	78	14,00	14,60	extra	5	0,60	8,33333333
RK	18	517,50	518,50	intra	6	1,00	6
					119	18,68	

SSC IVSC Žilina 03/2022

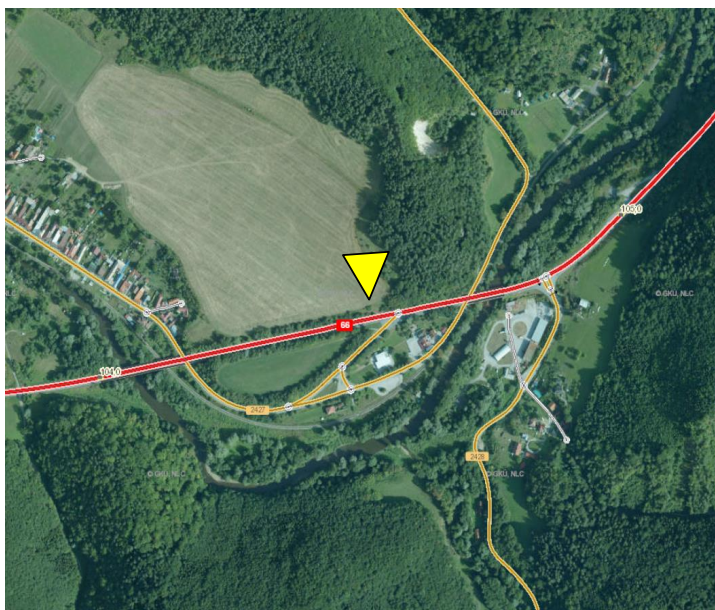
**Vyhodnotené nehodové lokality na cestách I. triedy v správe SSC IVSC Košice podľa kritéria 5DN/km/rok v roku 2021**

Okres	Č. cesty	Nehodová lokalita		Intra Extra vilán	Počet DN	Dĺžka NL km	Hustota DN/km
		Od km	Do km				
Vranov nad Topľou	I/15	10,190	11,000	Extra	5	0,810	6,172839506
Košice-okolie	I/16	423,000	423,800	Intra	6	0,800	7,5
Poprad	I/18	601,000	602,000	Extra	5	1,000	5
Prešov	I/18	683,870	688,140	Intra	24	4,270	5,620608899
Vranov nad Topľou	I/18	730,000	731,000	Extra	6	1,000	6
Trebišov	I/19	34,920	35,870	Intra	5	0,950	5,263157895
Michalovce	I/19	54,420	56,420	Intra	7	2,000	3,5
Poprad	I/66	86,600	88,200	Intra	8	1,600	5
Poprad	I/66	92,280	94,200	Extra	3	1,920	1,5625
Kežmarok	I/66	92,280	94,200	Extra	5	1,920	2,604166667
Kežmarok	I/66	99,800	101,300	Extra	5	1,500	3,333333333
Kežmarok	I/66	104,250	105,000	Extra	2	0,750	2,666666667
Kežmarok	I/66	107,400	108,100	Extra	4	0,700	5,714285714
Sabinov	I/68	61,510	63,000	Intra	8	1,490	5,369127517
Prešov	I/68	72,000	72,860	Extra	5	0,860	5,813953488
Prešov	I/68	77,830	78,700	Intra	5	0,870	5,747126437
Stará Ľubovňa	I/77	8,170	9,000	Extra	6	0,830	7,228915663
Stará Ľubovňa	I/77	15,500	16,800	Extra	7	1,300	5,384615385
Stará Ľubovňa	I/77	20,860	21,550	Extra	5	0,690	7,246376812
Stará Ľubovňa	I/77	25,000	26,000	Intra	5	1,000	5
Bardejov	I/77	69,090	70,630	Extra	7	1,540	4,54545445
					133	27,800	

# Nehodová lokalita na ceste I/66 v km 104,250 – 105,000 (Lučatín)

Investor: IVSC B.Bystrica, pracovisko B.Bystrica

## Situácia



### Miestopis a okolie:

Nehodová lokalita sa nachádza v extraviláne obce Lučatín na ceste I/66. Ide o priamy úsek, ktorý prechádza miernym ľavotočivým oblúkom. Podľa celoštátneho sčítania dopravy v roku 2015 bola intenzita dopravy v tomto úseku 12387 vozidiel/24 h, z toho 12,5% ťažkých.

### Príčiny dopravných nehôd:

V uvedenej lokalite sa stali za rok 2021 tri dopravné nehody, pri ktorých nedošlo k zraneniam. Príčiny dopravných nehôd boli: porušenie povinnosti vodiča, nedodržanie vzdialenosti medzi vozidlami a nerešpektovanie osobitosti premávky v zimnom období.



### Vykonané opatrenia

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

### Opatrenia navrhované

- príčinou DN bolo zlyhanie ľudského faktora, úsek je dostatočne prehľadný
- zo strany príslušného dopravného inšpektorátu nebol daný podnet na úpravu dopravného značenia,
- vzhľadom na uvedené, nie je potrebné prijímať opatrenia

NL v smere staničenia



NL proti smeru staničenia





## Nehodová lokalita na ceste I/66 v km 43,300 – 44,420 (Krupina)

Investor: IVSC B.Bystrica, pracovisko Zvolen

### Situácia



#### Miestopis a okolie:

Nehodová lokalita sa nachádza v intraviláne mesta Krupina na ceste I/66. Ide o priamy úsek s ľavotočivým oblúkom. Podľa celoštátneho sčítania dopravy v roku 2015 bola intenzita dopravy v tomto úseku 8524 vozidiel/24 h, z toho 20,1% ťažkých.

#### Príčiny dopravných nehôd:

V uvedenej lokalite sa stalo za rok 2021 sedem dopravných nehôd, pri ktorých boli dve osoby ťažko zranené a jedna osoba bola zranená ľahko.

Príčiny dopravných nehôd boli: porušenie povinnosti vodiča, nesprávne otáčanie a cúvanie, nesprávne odbočovanie, nesprávna jazda cez križovatku a porušenie osobitných ustanovení o chodcoch.

 - NL

#### Vykonané opatrenia

- obnova vodorovného dopravného značenia a oprava zvislého DZ, v rámci údržby každoročne
- veľkoplošné opravy v staničení 44,215 – 44,675 vo finančnom objeme 126 000 eur, termín realizácie 2021

NL v smere staničenia



#### Opatrenia navrhované

- príčinou DN bolo zlyhanie ľudského faktora, úsek je dostatočne prehľadný
- zo strany príslušného dopravného inšpektorátu nebol daný podnet na úpravu dopravného značenia
- vzhľadom na uvedené, nie je potrebné prijímať opatrenia

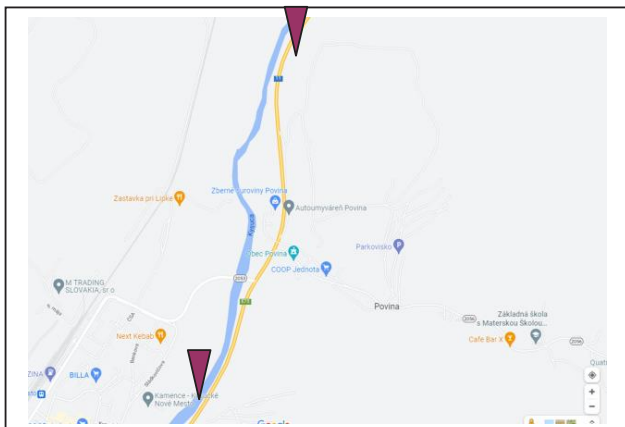
NL proti smeru staničenia



## Nehodová lokalita na ceste I/11 v km 431,200-432,700

Investor: IVSC Žilina, vysunuté pracovisko Čadca

### Situačná mapa



- nehodová lokalita

#### Vykonané opatrenia : v roku 2021

- obnova VDZ
- osadenie DZ nebezpečný úsek

#### Vynaložené finančné náklady:

- 5 000,00 €

#### Miestopis a okolie:

NL sa nachádza v extraviláne / intraviláne obce – Povina na začiatku KU obce v smere od Čadce až po koniec KU obce smere na Žilinu

Podľa celoštátneho sčítania dopravy v roku 2015 intenzita dopravy v úseku bola 90291 vozidiel za 24 hod., z toho 18 % ťažkých vozidiel.

#### Príčiny dopravných nehôd :

V uvedenej lokalite bolo za rok 2021 6 DN, pri ktorých bol 1 osoba ťažko zranená a 3 osoby ľahko zranené, ostatné sú materiálové škody vo výške 53 000 tis. €.

Príčiny DN: Úsek cesty je dopravou vysoko frekventovaný dochádza k nedodržaniu povolennej rýchlosti a k porušovaniu pravidiel cestnej premávky.

#### Navrhované opatrenia : 2022

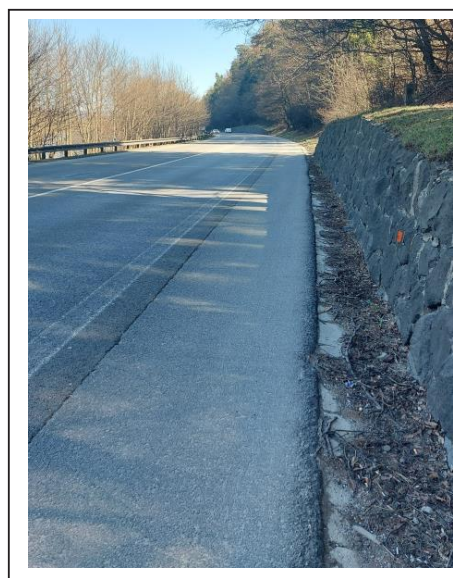
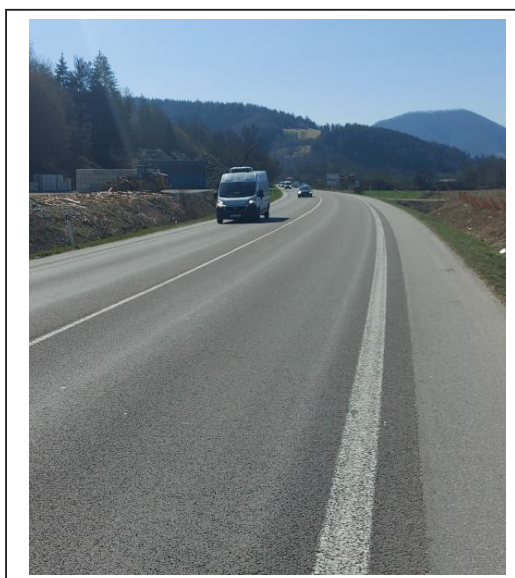
- obnova VDZ,ZDZ

#### Termín realizácie:

- 12/2022

#### Predpokladané investičné náklady :

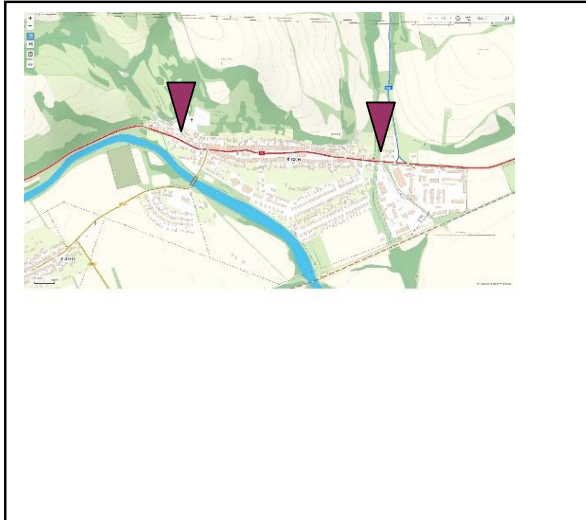
- 6 000,00 €



## Nehodová lokalita na ceste I/77 v km 20,860 – 21,550

Investor: SSC IVSC Košice, detašované pracovisko Stará Ľubovňa

### Situačná mapa



▼ - nehodová lokalita

### Miestopis a okolie:

Nehodová lokalita (NL) je z veľkej časti v intraviláne obce Hniezdne. NL sa nachádza na trase Poprad – Stará Ľubovňa. NL začína v extraviláne pred pravotočivou zákrutou, pokračuje intravilánom, kde prechádza križovatkami s miestnymi komunikáciami a križovatkou s cestou III/3126. Jedná sa o rovinatý úsek s viacerými zákrutami, bez stúpaní/klesaní a šírkou 6,9 až 7,1 m. NL končí v km 21,550 za dvojicou zákrut (ľavotočivá, po ktorej nasleduje pravotočivá). Podľa celoštátneho sčítania dopravy v roku 2015 intenzita dopravy v úseku bola 5504 vozidiel/24hod. z toho 10% ťažkých vozidiel.

### Príčiny dopravných nehôd:

V uvedenej lokalite bolo za rok 2021 spolu 5 dopravných nehôd (DN), pri ktorých boli 2 osoby ľahko zranené. Materiálne škody činili 26,5 tis. €. Príčiny DN: pôsobenie zvierat, porušenie povinnosti vodiča, nesprávna jazda cez križovátku.

### Vykonalé opatrenia:

-obnova VDZ

### Vynaložené finančné náklady:

### Navrhované opatrenia:

Cesta má nevhodné šírkové vedenie trasy, bez krajníc, v intraviláne obce Hniezdne sa v NL nenachádzajú chodníky pre peších účastníkov.

### Termín realizácie:

Predpokladané investičné náklady:

Začiatok NL – v smere staničenia



Koniec NL – proti smeru staničenia



### Nehodové lokality podľa kritéria 5DN/rok/km na cestách I.tr. v roku 2021 - prehľad opatrení a plán ich realizácie IVSC Bratislava

Číslo cesty (pôvodné číslo CK)	NL v km (pôvodné km)		Miestopis	Okres	Opatrenia	Stav prípravy	Investičný náklad	Plánov. realizácia opatrení		Poznámka
								okamžitých	dlhodobých	
			<b>NL nepripravované</b>							
I/51	87,020	87,750	intravilán mesta Senica	SE	oprava povrchu, obnova VDZ, obnova ZDZ	bola vykonaná oprava, bežná údržba	750 000,00 €			
I/2	0,500	1,110	intravilán mesta Holíč	SI	obnova VDZ, obnova ZDZ	bola vykonaná bežná údržba	5 000,00 €			Potreba zaradiť úsek do plánu veľkoplošných opráv
I/51	87,000	88,070	intravilán mesta Senica	SE	oprava povrchu, obnova VDZ, obnova ZDZ	bola vykonaná oprava, bežná údržba	750 000,00 €			
I/51	101,680	102,400	extravilán, horský priechod Biela Hora	SE	oprava povrchu, obnova VDZ, obnova ZDZ	bola vykonaná oprava, bežná údržba	830 000,00 €			Na úseku je ďalej plánovaná komplexná rekonštrukcia úseku Biela Hora - zosuv.
I/61	79,500	80,590	intravilán mesta Piešťany	PN	osadené ZDZ- NL	bežná údržba				
I/51	130,800	131,800	extravilán, obchvat mesta Trnava	TT						

Nehodové lokality podľa kritéria 5DN/rok/km na cestách I.tr. v roku 2021 - prehľad opatrení a plán ich realizácie IVSC Banská Bystrica

Číslo cesty	KNL v km		Miestopis	Okres	Opatrenia	Stav prípravy	Investičný náklad (s DPH)	Plánov. realizácia opatrení		Poznámka
								okamžitých	dlhodobých	
			<b>KNL - opatrenia realizované</b>							
I/66	43,300	44,420	Krupina	ZV	Veľkoplošné opravy		126 000,00 €			realizované v roku 2021, staničenie od km 44,215 - 44,675
			<b>KNL - v príprave</b>							
I/66	92,280	94,200	Banská Bystrica	BB	Veľkoplošné opravy		2 500 000,00 €			realizácia v roku 2022, staničenie od km 88,400 - 92,500
			<b>KNL - neprípravované</b>							
I/9	211,600	212,500	Žiar nad Hronom	ZH						bežná údržba
I/66	99,800	101,300	Slovenská Ľupča	BB						bežná údržba
I/66	104,250	105,000	Lučatín	BB						bežná údržba
I/66	107,400	108,100	Medzibrod	BB						bežná údržba

### Nehodové lokality podľa kritéria 5DN/rok/km na cestách I.tr. v roku 2021 - prehľad opatrení a plán ich realizácie IVSC Košice

Číslo cesty (pôvodné číslo CK)	NL v km (pôvodné km)		Miestopis	Okres	Opatrenia	Stav prípravy	Investičný náklad	Plánov. realizácia opatrení		Poznámka
								okamžitých	dlhodobých	
			<b>NL - opatrenia realizované</b>							
I/18	683,870	688,140	intražilán mesta Prešov, ul.Duklianska	PO	rekonštrukcia cesty		7 200 tis.€	2019		I/18 Prešov, Levočská - Obrancov mieru križovatka, most
			<b>NL - v realizácii 2022</b>							
I/18	730,000	731,000	extravilán mesta Vranov n/T, k.ú.Čemerné	VT	oprava cesty		790 tis.€	2022		I/18 Vranov n/T - Nižný Hrabovec
I/68	61,510	63,000	intražilán mesta Sabinov	SB	preložka cesty		66 000 tis.€	2022-2025		I/68 Sabinov, preložka cesty
I/77	8,170	9,000	extravilán obce Podolíneč	SL	obnova krytu vozovky		270 tis.€	2022		I/77 okr. hr. KK/SL - Podolíneč
			<b>NL - v príprave</b>							
I/66	205,290 (99,8)	206,790 (101,3)	extravilán a intražilán mesta Kežmarok	KK	preložka cesty	DÚR	47 000 tis.€	2014	2028	I/66 Poprad-Kežmarok II. etapa, 2.úsek I/66 Huncovce-Kežmarok
I/66	209,780 (104,25)	210,530 (105,0)	extravilán mesta Kežmarok	KK	preložka cesty	DÚR	47 000 tis.€	2014	2028	I/66 Poprad-Kežmarok II. etapa, 2.úsek I/66 Huncovce-Kežmarok
I/68	72,000	72,860	extravilán obce Veký Šariš	PO	prestavba na štvorpruh	DÚR	42 000 tis.€	2009	2027	I/68 Šarišské Michalany - Prešov, rekonštr.cesty
I/77	69,090	70,630	extravilán medzi obcami Dlhá Lúka-Zborov	BJ	rekonštrukcia cesty	DSP	9 100 tis.€	2021	2024	I/77 Bardejov--Zborov
			NL nepripravované							
I/15	10,190	11,000	extravilán a intražilán obce Benkovec	VT	obnova VDZ	bežná údržba				
I/16	423,000	423,800	intražilán obce Čečejevce	KS	obnova VDZ, osadenie ZDZ „Nehodový úsek“	bežná údržba				
I/18	601,000	602,000	extravilán medzi mestami Svit a Poprad	PP	obnova VDZ, zálievky trhlín	bežná údržba				
I/19	34,920	35,870	intražilán mesta Sečovce	TV	obnova VDZ	bežná údržba				

I/19	54,420	56,420	intravilán mesta Michalovce	MI	obnova VDZ, výpravky výtlkov	bežná údržba				
I/66	192,610 (86,6)	194,210 (88,2)	intravilán mesta Poprad	PP	obnova VDZ, zálievky trhlín	bežná údržba				
I/66	197,910 (92,28)	199,830 (94,2)	extravilán medzi mestom Poprad a Veľkou Lomnicou	PP, KK	obnova VDZ, zálievky trhlín	bežná údržba				
I/66	212,880 (107,4)	213,580 (108,1)	intravilán-extravilán mesta Spišská Belá, časť Stážky	KK	obnova VDZ, výpravky výtlkov, zálievky trhlín	bežná údržba				
I/68	77,830	78,700	intravilán mesta Prešov	PO	obnova VDZ	bežná údržba				
I/77	15,500	16,800	extravilán obce Nižné Ružbachy	SL	obnova VDZ, zníženie max. rýchlosti na 50km/h	bežná údržba				
I/77	20,860	21,550	extravilán a intravilán obce Hniezdne	SL	obnova VDZ	bežná údržba				
I/77	25,000	26,000	intravilán mesta Stará Lubovňa	SL	obnova VDZ	bežná údržba				

Poznámka: Investičné náklady sú uvedené za celú stavbu.

**Dopravná nehodovosť 2021**  
na transeurópskych cestách,  
cestách v plánovaných koridoroch diaľnic a rýchlostných ciest  
a na cestách samosprávnych krajov  
Slovenskej republiky

**Traffic accident rate 2021**  
On transeuropean roads,  
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  
[www.ssc.sk](http://www.ssc.sk) - Bezpečnosť cestnej premávky



Bratislava 2022