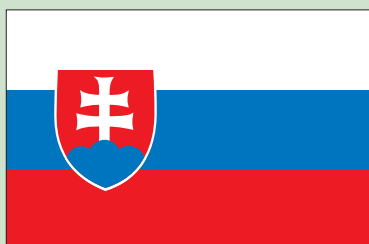


Dopravná nehodovosť 2007

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

Traffic accident rate 2007

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



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.

Národný plán BECEP

V Slovenskej republike je gestorom aktivít na podporu a zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií, ktoré pripravilo Národný plán na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky na II. polrok 2005 s výhľadom do roku 2010. Tento plán nadväzuje na "Európsky akčný program bezpečnosti na cestách" do roku 2010 vydaný EÚ na základe tzv. bielej knihy, ktorého cieľom je znížiť počet smrteľných dopravných nehôd na cestách Európskej únie do roku 2010 na polovicu oproti roku 2002.

Plán vychádza z podrobnej analýzy doterajšieho vývoja v cestnej dopravnej nehodovosti a skúseností so zavádzaním opatrení v minulosti a obsahuje opatrenia pre jednotlivé zainteresované rezorty v týchto oblastiach:

- A. bezpečnosť vozidiel,
- B. bezpečnosť pozemných komunikácií,
- C. dopravná výchova a osвета,
- D. zdravotná výchova dopravná psychológia,
- E. dopravno-bezpečnostná legislatíva,
- F. dohľad nad bezpečnosťou a plynulosťou cestnej premávky
- G. propagácia v médiách
- H. národná koordinácia
- I. medzinárodná spolupráca

Realizáciou úloh v uvedených oblastiach sa má docieľiť komplexné zníženie príčin a negatívnych dôsledkov nehôd v cestnej doprave na Slovensku. Na ich plnení spolupracujú odborníci z rôznych rezortov aj pri Rade vlády SR pre bezpečnosť cestnej premávky (viac: www.BECEP.sk).

Úloha Slovenskej správy ciest

Z poverenia MDPT SR Slovenská správa ciest plní úlohy koordinátora Národného plánu v oblasti bezpečnosti cestnej infraštruktúry. Tieto úlohy vykonáva Referát BECEP 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

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.

National plan of BECEP

The sponsor of activities for support and increase of road safety in the Slovak Republic is The Ministry of Transport, Posts and Telecommunications (MDPT), which prepared The National plan for increasing road safety for 2nd term of 2005 with the outlook onto 2010. The plan refers to the "European road safety action programme" issued by EU on the basis of a so called White Paper, the objective of which is to halve the number of fatal traffic accidents on EU roads by 2010 as compared to 2002.

The plan comes out of a detailed analysis of the actual development of road traffic accident rates, from experiences with implementation of measures in the past, and also contains measures for the individual concerned departments in these fields:

- A. vehicle safety,
- B. road safety,
- C. traffic education and culture,
- D. health education and traffic psychology,
- E. traffic safety legislation,
- F. traffic safety and traffic fluency control,
- G. promotion in media,
- H. national coordination,
- I. international cooperation.

Total decrease of the causes and negative consequences of traffic accidents in the Slovak Republic should be achieved by implementing tasks in the fields mentioned above. Experts from various departments also cooperate on their fulfilment with Council of the Government of the Slovak Republic for Road Safety (see also www.BECEP.sk).

Role of the Slovak Road Administration

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 BECEP, 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,

(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 dopravných 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 na vykonanie kontroly kvality merania (retroreflexnosti) vodorovného dopravného značenia na zisťovanie 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 - BECEP)

Jednou z praktických foriem na poskytovanie informácie o dopravnej nehodovosti pre odbornú a laickú verejnosť sú **mapové prehľady** o výskyte dopravnej nehodovosti na cestných komunikáciách v SR. Obsahom brožúrky sú dve mapy:

1. Mapa - Dopravná nehodovosť na transeurópskych cestách, rýchlostných cestách, cestách v plánovaných koridoroch diaľnic a rýchlostných ciest Slovenskej republiky v roku 2007
2. Mapa - Dopravná nehodovosť na cestách samosprávnych krajov Slovenskej republiky v roku 2007

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

- 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,
- 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 - BECEP)

One of the practical forms of informing experts and public about traffic accidents are **map surveys** showing traffic accidents on road communications in the Slovak Republic. The publication includes two maps:

1. Map - Traffic accidents on transEuropean roads, expressways, roads in planned motorway and expressway corridors of Slovak Republic in 2007
2. Map - Traffic accidents on roads of regional authorities of the Slovak Republic in 2007

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

(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

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

kde :

- PDN - je skutočný počet DN alebo PNDN je skutočný počet následkov pri DN zaevidovaných v topografických zostavách 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 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.

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:

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

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.

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. Referát 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, pôšt a telekomunikácií SR (MDPT SR), oddeleniu bezpečnosti cestnej premávky MDPT, PPZODP a jednotlivým správcom ciest, vyšším územným celkom (VÚC) - cesty II. triedy, investičným výstavbám a správcom ciest (IVSC) - cesty 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 správcom 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.

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 resort, 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, Posts and Telecommunications (MDPT SR), MDPT Section of Road Traffic Safety, PPZODP and the individual administrators 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

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 nedaňí 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 neprispôbení 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.

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.

Prehľad opakujúcich sa kritických nehodových lokalít (OKNL) v roku 2007

Summary of recurring black spots (RBS) for 2007

Definícia:

Definition:

- OKNL z hľadiska počtu dopravných nehôd - za opakujúcu sa kritickú nehodovú lokalitu sa považuje taká KNL, kde sa počas uplynulých 5 rokov sústavne vyskytoval vysoký počet dopravných nehôd, presahujúci exaktne vypočítanú hranicu kritického počtu dopravných nehôd.
- RBS from the standpoint of the number of traffic accidents - as a recurring black spots shall be considered such a BS where in the last 5 years there has systematically appeared a large number of traffic accidents exceeding an exactly calculated limit for the critical number of traffic accidents.
- OKNL z hľadiska následkov dopravných nehôd - 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.
- RBS from the standpoint of the consequences of traffic accidents - as a recurring black spot shall be considered such a BS where in the last at least 2 years there has systematically appeared in the records of critical traffic accidents from the standpoint of the consequences of traffic accidents.

OKNL č. 2 , RBS No. 2

Opakujúca sa kritická nehodová lokalita na ceste I/51 v km 217,640 - 218,130

Recurring black spot on road I/51 in km 217,640 - 218,130

Investor: IVSC Bratislava, detašované pracovisko Levice

Investor: IVSC Bratislava, detached workplace Levice

Prehľadná situácia,
Transparent site plan,

Miestopis a okolie
Topographic sketch and surroundings

Príčiny dopravných nehôd,
Reasons for traffic accidents

Vykonané opatrenia,
Executed measures,

Opatrenia navrhované
Suggested measures

Fotografia zľava, začiatok úseku OKNL,
Photo from left, beginning of RBS section,

Fotografia zprava, koniec úseku OKNL
Photo from right, end of RBS section

OKNL č. 1

Opakujúca sa kritická nehodová lokalita na diaľnici D 1 v km 28,700 - 29,200

Miestopis a okolie

OKNL sa nachádza v úseku mierného obluka. OKNL patrí do správy Národnej diaľničnej spoločnosti.

Príčiny dopravných nehôd

V uvedenej lokalite bolo za rok 2007 celkom 20 DN, následky sú iba materiálne škody.

Príčiny DN: Nedodržanie pravidiel cestnej premávky zo strany vodičov. Ide o : 2x nevhodné rýchlosti, 1x nedanie prednosti v jazde, 12x nesprávny spôsob jazdy a 5x porušenie základných povinností.



OKNL č. 2

Opakujúca sa kritická nehodová lokalita na ceste I/51 v km 217,640 - 218,130

Investor: IVSC Bratislava, detašované pracovisko Levice

Prehľadná situácia



▼ - opakujúca sa KNL

Vykonané opatrenia: v roku 2007

- v rámci údržby.

Vynaložené investičné náklady:

Miestopis a okolie:

OKNL sa nachádza v intraviláne Levíc. V úseku je križovatka s miestnymi komunikáciami a odbočky do prevádzok.

Príčiny dopravných nehôd:

V uvedenej lokalite bolo za rok 2007 spolu 12 DN, 9 ľahko zranených osôb, ostatné sú mat. škody.

Príčiny DN: Nedodržiavanie pravidiel cestnej premávky a veľká intenzita dopravy.

Navrhované opatrenia:

- navrhuje sa okružná križovatka.

Termín realizácie: predpoklad 2009

Predpokladané investičné náklady: 18 mil. sk

Začiatok úseku OKNL v smere staničenia



Koniec úseku OKNL v smere staničenia



OKNL č. 3

Opakujúca sa kritická nehodová lokalita na ceste I/51 v km 218,850 - 219,170

Investor: IVSC Bratislava, detašované pracovisko Levice

Prehľadná situácia



▼ - opakujúca sa KNL

Miestopis a okolie:

OKNL sa nachádza v intraviláne Levíc, v úseku je križovatka riadená usmernými svetelnými signálmi. Priesečna križovatka s III/05101 a vjazd do TESCA.

Príčiny dopravných nehôd:

V uvedenej lokalite bolo za rok 2007 spolu 8 DN, 2 ľahko zranené osoby, ostatné sú mat. škody. Príčiny DN: Nedodržiavanie pravidiel cestnej premávky (jazda na červenú).

Vykonané opatrenia:

- monitorovanie križovatky kamerovým systémom.

Vynaložené investičné náklady:

Navrhované opatrenia:

Termín realizácie:

Predpokladané investičné náklady:

Začiatok úseku OKNL v smere staničenia



Koniec úseku OKNL v smere staničenia



Opakujúca sa kritická nehodová lokalita na ceste I/51 v km 176,050 - 176,550

Prehľadná situácia



▽ - opakujúca sa KNL

OKNL sa nachádza v intraviláne mesta Nitra.

V uvedenej lokalite bolo za rok 2007 spolu 25 DN, 1 osoba ľahko zranená, ostatné sú mat. škody.

Príčiny DN: Nedodržiavanie pravidiel cestnej premávky.
V úseku bezpečnosť negatívne ovplyvňuje vysoká intenzita dopravy.

- v rámci údržby - prefrézovanie krytu.

Navrhované opatrenia:

Predpokladané investičné náklady:

Začiatok úseku OKNL v smere staničenia



Koniec úseku OKNL v smere staničenia



OKNL č. 5

Opakujúca sa kritická nehodová lokalita na cestel/64 v km 67,320 - 67,800

Investor : IVSC Bratislava, detašované pracovisko Nitra

Prehľadná situácia



▼ - opakujúca sa KNL

Miestopis a okolie:

Intravilán - centrum Nitry.

Príčiny dopravných nehôd:

V uvedenej lokalite bolo za rok 2007 spolu 31 DN, 5 osôb ľahko zranených, ostatné sú mat. škody.

Príčiny DN: Nedodržiavanie pravidiel cestnej premávky.

V úseku bezpečnosť negatívne ovplyvňuje vysoká intenzita dopravy.

Vykonané opatrenia: v roku 2007

- v rámci údržby.

Vynaložené investičné náklady:

Navrhované opatrenia:

Termín realizácie:

Predpokladané investičné náklady:

Začiatok úseku OKNL v smere staničenia



Koniec úseku OKNL v smere staničenia



Opakujúca sa kritická nehodová lokalita na ceste I/51 v km 126,000-126,500

Investor: IVSC Bratislava, detašované pracovisko Trnava

Prehľadná situácia



▽ - opakujúca sa KNL

Vykonané opatrenia: v roku 2007

- v rámci údržby - bežná údržba, frézovanie pozdĺžnych koľají.

Vynaložené investičné náklady:

Miestopis a okolie:

OKNL začína na ul. Hospodárskej, pokračuje cez kr. I/51Z po ul. Zelený Kríчок a ul. Rybníková v intraviláne mesta Trnava.

Príčiny dopravných nehôd:

V uvedenej lokalite bolo za rok 2007 spolu 18 DN, 1 osoba
ťažko zr. a 4osoby ľahko zr., ostatné sú mat. škody.

Príčiny DN: Nedodržiavanie pravidiel cestnej premávky.
V úseku bezpečnosť negatívne ovplyvňuje vysoká koncentrácia všetkých druhov dopravy, chodcov a cyklistov, autobusová doprava.

Navrhované opatrenia:

- vybudovanie severného obchvatu Trnavy.

Termín realizácie: 2010

Predpokladané investičné náklady: 1,2 mld. Sk

Začiatok úseku OKNL v smere staničenia



Koniec úseku OKNL v smere staničenia



Opakujúca sa kritická nehodová lokalita na ceste I/51 v km 126,600-127,100

Prehľadná situácia



▽ - opakujúca sa KNL

OKNL začína ulicou Rybníková, pokračuje cez kr. s II/504 a končí pred ČS PH na ulici Bučianskej v intraviláne mesta Trnava.

V uvedenej lokalite bolo za rok 2007 spolu 21 DN, 1 osoba usmrtená, 3 osoby ťažko zr., 4 osoby ľahko zr. ostatné sú mat. škody.

Príčiny DN: Nedodržiavanie pravidiel cestnej premávky.
V úseku bezpečnosť negatívne ovplyvňuje
vysoká intenzita všetkých druhov dopravy, cyklisti a chodci.

- v rámci údržby - bežná údržba, odfrézovanie pozdĺžnych koľají.

- dobudovanie severného obchvatu Trnavy.

Predpokladané investičné náklady: 1,2 mld. Sk

Koniec úseku OKNL v smere staničenia



OKNL č. 8

Opakujúca sa kritická nehodová lokalita na ceste I/51 v km 127,200-127,700

Investor: IVSC Bratislava, detašované pracovisko Trnava

Prehľadná situácia



▼ - opakujúca sa KNL

Vykonané opatrenia:

- v rámci údržby - bežná údržba, odfrézovanie pozdĺžnych koľají vo vozovke.

Vynaložené investičné náklady:

Miestopis a okolie:

OKNL začína uliou Bučianska, od ČS PH pokračuje cez kruhovú kr. pri MK Clementisova v intraviláne mesta Trnava.

Príčiny dopravných nehôd:

V uvedenej lokalite bolo za rok 2007 spolu 26 DN, 5 osôb ľahko zr., ostatné sú mat. škody.

Príčiny DN: Nedodržiavanie pravidiel cestnej premávky.

V úseku bezpečnosť negatívne ovplyvňuje vysoká intenzita všetkých druhov dopravy, chodcov, cyklistov, sídliská, obchodné aktivity.

Navrhované opatrenia:

- dobudovanie severného obchvatu mesta Trnavy.

Termín realizácie: 2010

Predpokladané investičné náklady: 1,2 mld. Sk

Začiatok úseku OKNL v smere staničenia



Koniec úseku OKNL v smere staničenia



OKNL č. 9

Opakujúca sa kritická nehodová lokalita na ceste I/51 v km 127,800-128,300

Investor: IVSC Bratislava, detašované pracovisko Trnava

Prehľadná situácia



▼ - opakujúca sa KNL

Miestopis a okolie:

OKNL začína na konci intravilánu a na začiatku extravilánu mesta Trnava a končí v križovatke s I/61 pri JVO.

Príčiny dopravných nehôd:

V uvedenej lokalite bolo za rok 2007 spolu 21 DN, 2 osoby ťažko zr., 9 osôb ľahko zr., ostatné sú mat. škody. Príčiny DN: Nedodržiavanie pravidiel cestnej premávky. V úseku bezpečnosť negatívne ovplyvňuje vysoká koncentrácia všetkých druhov dopravy.

Vykonalé opatrenia:

- v rámci údržby - bežná údržba, cesta vybavená v potrebnom štandarde, začiatok výstavby severného obchvatu.

Vynaložené investičné náklady:

Navrhované opatrenia:

- dobudovanie severného obchvatu mesta Trnava.

Termín realizácie: 2010

Predpokladané investičné náklady: 1,2. mld. Sk

Začiatok úseku OKNL v smere staničenia



Koniec úseku OKNL v smere staničenia



OKNL č. 10

Opakujúca sa kritická nehodová lokalita na ceste I/51 v km 128,700-129,200

Investor: IVSC Bratislava, detašované pracovisko Trnava

Prehľadná situácia



▼ - opakujúca sa KNL

Miestopis a okolie:

OKNL sa nachádza v extraviláne mesta Trnava, úsek v miernej zákrute, prehľadný.

Príčiny dopravných nehôd:

V uvedenej lokalite bolo za rok 2007 spolu 21 DN, 1 osoba usmrtená, 2 osoby ťažko zr., 4 osoby ľahko zr., ostatné sú mat. škody.

Príčiny DN: Nedodržiavanie pravidiel cestnej premávky.

Vykonané opatrenia:

- v rámci údržby - bežná štandardná údržba.

Vynaložené investičné náklady:

Navrhované opatrenia:

- dobudovanie severného obchvatu mesta Trnavy.

Termín realizácie: 2010

Predpokladané investičné náklady: 1,2. mld. Sk

Začiatok úseku OKNL v smere staničenia



Koniec úseku OKNL v smere staničenia



OKNL č. 11

Opakujúca sa kritická nehodová lokalita na ceste I/61 v km 124,600 - 125,090

Investor: IVSC Žilina, detašované pracovisko Trenčín

Prehľadná situácia



▼ - opakujúca sa KNL

Vykonané opatrenia: v roku 2005 - 2007

V rámci údržby:

- preloženie autobusových zastávok MHD a prímestskej dopravy, emulzný mikrokoberec, pravý chodník pre chodcov - podľa vypracovanej projektovej dokumentácie,
- každoročná obnova vodorovného dopravného značenia.

Vynaložené investičné náklady:

Miestopis a okolie:

OKNL sa nachádza v intraviláne mesta Trenčín na Hasičskej ulici.

Cesta je štvorpruhová, smerovo nerozdelená, na konci úseku je smerovo rozdelená zvýšeným zeleným ostrovčekom s obrubníkom šírky 0,5 m. Na konci úseku je priesečná svetelná križovatka pri hoteli Tatra.

Príčiny dopravných nehôd:

V uvedenej lokalite bolo za rok 2007 spolu 23 DN, 1 osoba ťažko zr., 3 osoby ľahko zr., ostatné sú mat. škody.

Príčiny DN: Nedodržiavanie pravidiel cestnej premávky.

V úseku bezpečnosť negatívne ovplyvňuje vysoká intenzita premávky, nedostatočná dĺžka ľavého odbočovacieho pruhu na svetelnej križovatke (odbočenie na sídlisko Sihot'), autobusové zastávky MHD a prímestskej dopravy.

Navrhované opatrenia:

- stavebné úpravy na svetelnej križovatke podľa požiadaviek PR PZ ODI.

Termín realizácie:

Predpokladané investičné náklady:

Začiatok úseku OKNL v smere staničenia



Koniec úseku OKNL v smere staničenia

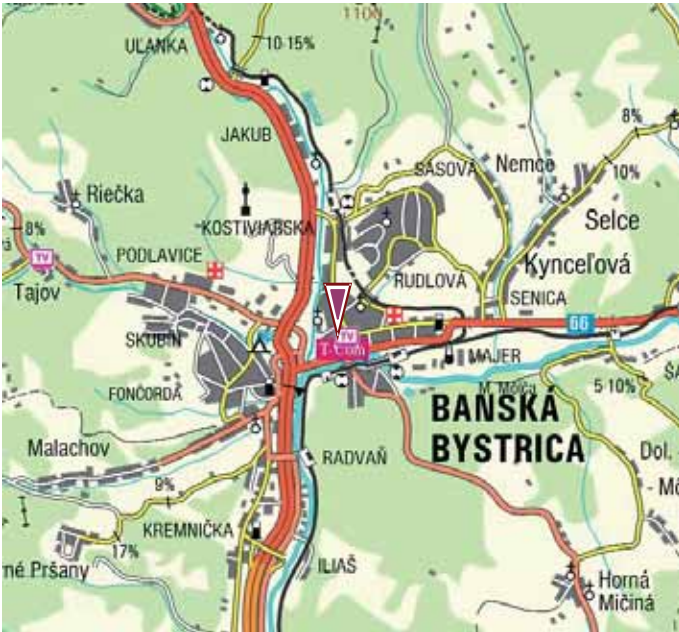


OKNL č. 12

Opakujúca sa kritická nehodová lokalita na ceste I/66 v km 88,500 - 89,000

Investor: IVSC Banská Bystrica, detašované pracovisko Banská Bystrica

Prehľadná situácia



▼ - opakujúca sa KNL

Vykonané opatrenia:

- obnova vodorovného dopravného značenia a oprava zvislého DZ, v rámci údržby každoročne,
- oprava svetelnej signalizácie - výmena radiča, indukčnej slučky nahradené elektronickými snímačmi na portáloch investor mesto Banská Bystrica.

Vynaložené investičné náklady:

Miestopis a okolie:

OKNL sa nachádza v intraviláne mesta Banská Bystrica. Úsek sa začína v križovatke ciest I/66 a I/59 (Hušták). Kategória cesty I/66 v tomto úseku je C 21,5/70 redukovaná s dvoma zastavovacími pruhmi šírky 2,5 m. Smerovo je vedená prevažne v priamke. V km 88,738 sa nachádza obojstranná zastávka s priechodom pre chodcov, ktorá je riadená svetelnou signalizáciou. V km 88,700 sa začína po obidvoch stranách chodník šírky 2,5 m.

Príčiny dopravných nehôd:

V uvedenej lokalite bolo za rok 2007 spolu 25 DN, 3 osoby ľahko zr., ostatné sú mat. škody.

Príčiny DN: Nedodržiavanie pravidiel cestnej premávky. V úseku bezpečnosť negatívne ovplyvňujú aj chodci, ktorí nerešpektujú priechody pre chodcov. Celý úsek je silne dopravne zaťažený. Podľa celoštátneho sčítania dopravy v roku 2005 intenzita dopravy v tomto úseku bola 41 453 vozidiel /24 h. V úseku je prekročená prípustná intenzita dopravy pre daný typ kategórie cesty.

Navrhované opatrenia:

- realizácia nadchodu pre peších, čím sa odstráni kolízne miesto v úseku. Nakoľko sa jedná o súčasť komunikácie pre peších, investorom akcie v zmysle §2 ods.3 Zák. 135/1961 Zb. musí byť mesto Banská Bystrica.

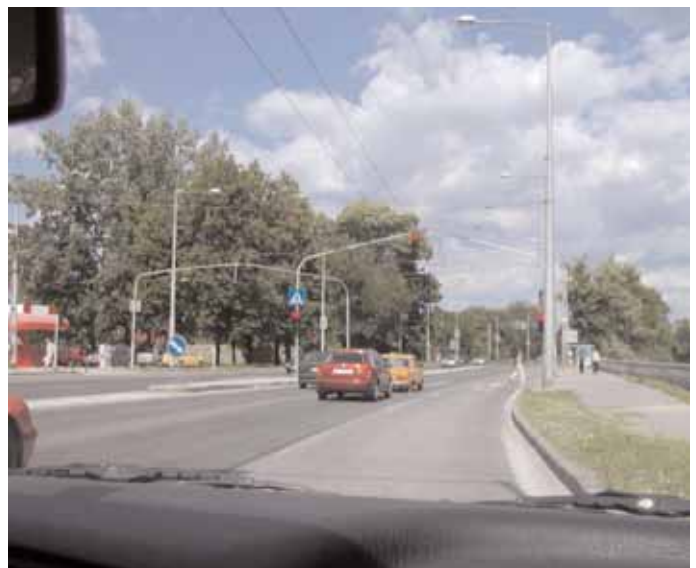
Termín realizácie:

Predpokladané investičné náklady: 35,0 mil. Sk

Križovatka ciest I/66 a I/59 - Hušták v km 88,400



Riadený priechod pre chodcov v km 88,738

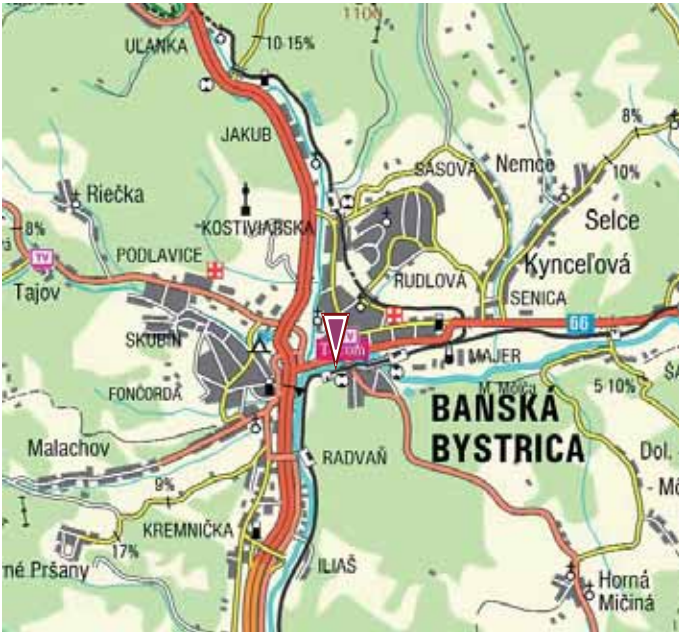


OKNL č. 13

Opakujúca sa kritická nehodová lokalita na ceste I/66 v km 89,100 - 89,590

Investor: IVSC Banská Bystrica, detašované pracovisko Banská Bystrica

Prehľadná situácia



▼ - opakujúca sa KNL

Vykonalé opatrenia:

- obnova vodorovného dopravného značenia a oprava zvislého DZ, v rámci údržby každoročne,
- oprava svetelnej signalizácie - výmena radiča, indukčnej slučky nahradené elektronickými snímačmi na portáloch investor mesto Banská Bystrica,
- v roku 2007 v km 89,100 - 90,000 umiestnená DZ D60 "Pozor - úsek častých dopravných nehôd".

Vynaložené investičné náklady:

Miestopis a okolie:

OKNL sa nachádza v intraviláne mesta B. Bystrica. Kategória cesty I/66 v predmetnom úseku je C 21,5/70 redukovaná s dvoma zastavovacími pruhmi šírky 2,5m, po oboch stranách je chodník šírky 2,5 m. V km 89,130 sa nachádza obojstranná zastávka s priechodom pre chodcov, ktorý je riadený svetelnou signalizáciou. V km 89,350 je priesečná križovatka s cestou II/591 a s MK. V tomto mieste sa nachádza aj podchod pre chodcov. Celý úsek je silne dopravné zatažený. Podľa celoštátneho sčítania dopravy v roku 2005 intenzita dopravy v úseku bola 41 453 vozidiel/24 hod.

Príčiny dopravných nehôd:

V uvedenej lokalite bolo za rok 2007 spolu 29 DN, 6 osôb ľahko zr., ostatné sú mat. škody. Príčiny DN: Nedodržiavanie pravidiel cestnej premávky. V úseku bezpečnosť negatívne ovplyvňuje aj silná pešia doprava smerujúca z malej železničnej stanice do centra mesta.

Navrhované opatrenia:

- realizácia nadchodu pre peších, čím sa odstráni kolízne miesto v úseku. Nakoľko sa jedná o súčasť komunikácie pre peších, investorom akcie v zmysle §2 ods.3 Zák. 135/1961 Zb. musí byť mesto Banská Bystrica.

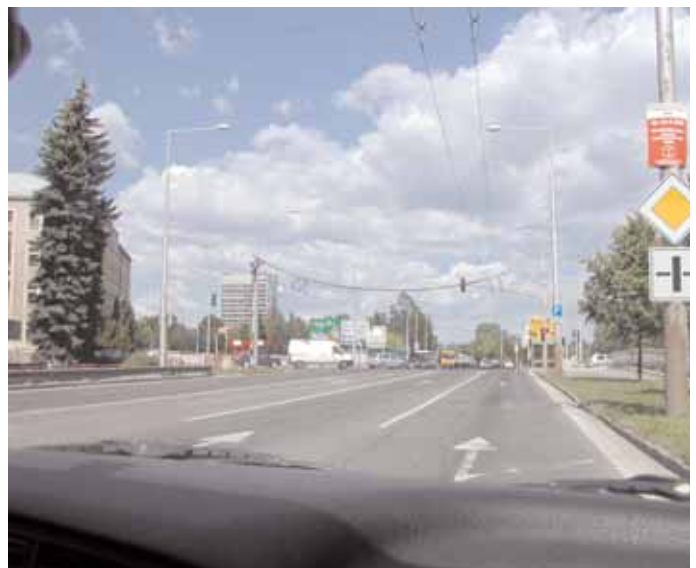
Termín realizácie:

Predpokladané investičné náklady: 35,0 mil. Sk

Začiatok úseku OKNL v smere staničenia



Koniec úseku OKNL v smere staničenia



OKNL č. 14

Opakujúca sa kritická nehodová lokalita na ceste I/66 v km 89,700 - 90,200

Investor: IVSC Banská Bystrica, detašované pracovisko Banská Bystrica

Prehľadná situácia



▼ - opakujúca sa KNL

Vykonalé opatrenia:

- obnova vodorovného dopravného značenia a oprava zvislého DZ, v rámci údržby každoročne,
- oprava obrusnej vrstvy vozovky v mieste križovatky r. 2007,
- v roku 2007 v km 89,100 - 90,000 umiestnená DZ D60 "Pozor - úsek častých dopravných nehôd",
- oprava svetelnej signalizácie - investor mesto BB r. 2008.

Vynaložené investičné náklady:

Miestopis a okolie:

OKNL sa nachádza v intraviláne mesta Banská Bystrica. Úsek bezprostredne nadväzuje na predchádzajúcu KNL, začína pred svetelne riadenou križovatkou ciest I/66 s MK Cesta k Smrečine a končí za nadjazdom, po ktorom je vedená ulica 29. augusta k železničnej stanici. Intenzita dopravy podľa sčítania dopravy z roku 2005 je 39 090 vozidiel/24 hod.

Príčiny dopravných nehôd:

V uvedenej lokalite bolo za rok 2007 spolu 26 DN, pri ktorých boli štyri osoby ľahko a dve ťažko zranené, ostatné sú materiálne škody.

Príčiny DN: zapríčinené sú vodičmi motorových vozidiel a to hlavne neprispôsobenie rýchlosti jazdy, nedodržanie bezpečnej vzdialenosti zo vozidlom, nesprávny spôsob jazdy a nepozornosť vodičov. V nemalej miere na DN majú vplyv aj chodci, ktorí nebezpečne prechádzajú cez cestu v mieste od autobusovej stanice smerom k Bille.

Navrhované opatrenia:

- zrušenie výjazdov z autobusovej stanice a z BILLY,
- uzatvorenie vozovky oplatením proti vstupu chodcov na vozovku.

Uvedené je v kompetencii mesta.

Termín realizácie:

Predpokladané investičné náklady:

Začiatok OKNL proti smeru staničenia
Križovatka I/66 s MK (Cesta k Smrečine) v km 89,930



Koniec OKNL v smere staničenia
Križ. cesty I/66 s MK (ul. 29. augusta) pri Bille



OKNL č. 15

Opakujúca sa kritická nehodová lokalita na ceste I/11 v km 413,600 - 414,100

Investor: IVSC Žilina, detašované pracovisko Čadca

Prehľadná situácia



▼ - opakujúca sa KNL

Vykonané opatrenia: v rokoch 2005 - 2007

V rámci údržby:

- vodor. dopravné značenie - v reflexnej úprave v dvojfarebnom prevedení (vodiace čiary žltej farby),
- ZDZ - výmena za zväčšený rozmer s retroreflexnou úpravou fólie,
- obmedzenie rýchlosti na 40 km/h.

Vynaložené investičné náklady:

Miestopis a okolie:

OKNL sa nachádza v intraviláne mesta Čadca. Nehodový úsek začína 120 m po prejení mosta ev. č. 11-206 v smere staničenia. Koniec úseku je pri križovatke s miestnou komunikáciou (odbočenie vpravo v smere staničenia). V mieste OKNL sa nachádza aj priechod pre chodcov.

Príčiny dopravných nehôd:

V uvedenej lokalite bolo za rok 2007 spolu 21 DN, 2 osoby ťažko zr., 3 osoby ľahko zr., ostatné sú mat. škody. Príčiny DN: Nedodržiavanie pravidiel cestnej premávky. V úseku bezpečnosť negatívne ovplyvňuje aj vysoká intenzita cestnej a pešej premávky v centrálnej mestskej zóne. Zrážky vozidiel s chodcom.

Navrhované opatrenia:

- obnova VDZ,
- osadenie ZDZ "Úsek častých dopravných nehôd".

Termín realizácie: 2008

Predpokladané investičné náklady:

Začiatok úseku OKNL v km 413,600



Koniec úseku OKNL v km 414,100



OKNL č. 16

Opakujúca sa kritická nehodová lokalita na ceste I/18 v km 518,700 - 519,200

Investor: IVSC Žilina, detašované pracovisko Liptovský Mikuláš

Prehľadná situácia



▼ - opakujúca sa KNL

Vykonané opatrenia: v roku 2007

V rámci údržby:

- obnova vodorovného dopravného značenia,
- ZDZ vo vyhotovení novej generácie značiek, jazdné pruhy, s obojsmernou premávkou sú oddelené VDZ V2a, V3.

Vynaložené investičné náklady: do 0,5 mil Sk

Miestopis a okolie:

OKNL sa nachádza v intraviláne mesta Ružomberok a začína v miernej pravotočivej zákrute pred križovatkou ciest I/18, I/59 Dolný Kubín a MK Dončová ulica. Za predmetnou križovatkou smerom na Liptovský Mikuláš končí. V úseku je štvorpruhová komunikácia smerovo rozdelená dopravnými značkami V1b a V2c. Rýchlosť jazdy obmedzená 60 km/hod. Z pravej strany komunikácie je bytová zástavba, čím dochádza k značnej intenzite peších.

Príčiny dopravných nehôd:

V uvedenej lokalite bolo za rok 2007 spolu 34 DN, 1 osoba ťažko zr., 2 osoby ľahko zr., ostatné sú mat. škody. Príčiny DN: Nedodržanie pravidiel cestnej premávky. V úseku bezpečnosť negatívne ovplyvňuje stav povrchu vozovky nevyhovujúci - koľaje, vypieranie, nerovnosti, lokálne rozpady, strata drsnosti. Veľká intenzita chodcov.

Navrhované opatrenia:

Bežná údržba:

- obnova vodorovného dopravného značenia,
- rekonštrukcia a vybudovanie svetelne riadenej križovatky.

Termín realizácie: 2008

Predpokladané investičné náklady: do 20 mil Sk

Začiatok kritického miesta v úseku OKNL v smere staničenia



Koniec kritického miesta v úseku OKNL v smere staničenia



OKNL č. 17

Opakujúca sa kritická nehodová lokalita na ceste I/18 v km 519,300 - 519,800

Investor: IVSC Žilina, detašované pracovisko Liptovský Mikuláš

Prehľadná situácia



▼ - opakujúca sa KNL

Vykonané opatrenia:

V rámci údržby:

- obnova vodorovného dopravného značenia,
- jazdné pruhy s obojsmernou premávkou sú oddelené VDZ V2a, V3,
- oprava krytu vozovky jazdného pruhu v úsekoch pred križovatkou na železničnú stanicu zo smeru Liptovský Mikuláš, kde dochádzalo k vzniku najväčších kolají.

Vynaložené investičné náklady: do 1,0 mil Sk

Miestopis a okolie:

OKNL sa nachádza v intraviláne mesta Ružomberok a začína za križovatkou ciest I/18, I/59 Dolný Kubín a MK Dončová ulica, pokračuje križovatkou s ulicou Nabrežie M.R. Štefánika a končí za svetelne riadenou križovatkou pri obchodnom dome Hypernova. V úseku je štvorpruhová smerovo rozdelená komunikácia, s deliacim pásom, obojstrannými chodníkmi. V úseku je obmedzená rýchlosť 40 km/hod. ZDZ je vo vyhotovení novej generácie a vodorovné DZ pre cesty E, t.j. deliace a vodiace čiary v reflexnej úprave, smerové riadiace šípky, neutrálne pásma.

Príčiny dopravných nehôd:

V uvedenej lokalite bolo za rok 2007 spolu 22 DN, 1osoba ťažko zr., 2 osoby ľahko zr., ostatné sú mat. škody.

Príčiny DN: Nedodržiavanie pravidiel cestnej premávky.

V úseku bezpečnosť negatívne ovplyvňuje stav povrchu vozovky nevyhovujúci - kolaje, vypieranie, nerovnosti, lokálne rozpady. Asymetrické stavebno-technické riešenie križovatky I/18 a I/59, šírkové usporiadanie pri ľavom odbočení na ulicu Dončová zo smeru Liptovský Mikuláš. V úseku je veľká intenzita chodcov.

Navrhované opatrenia:

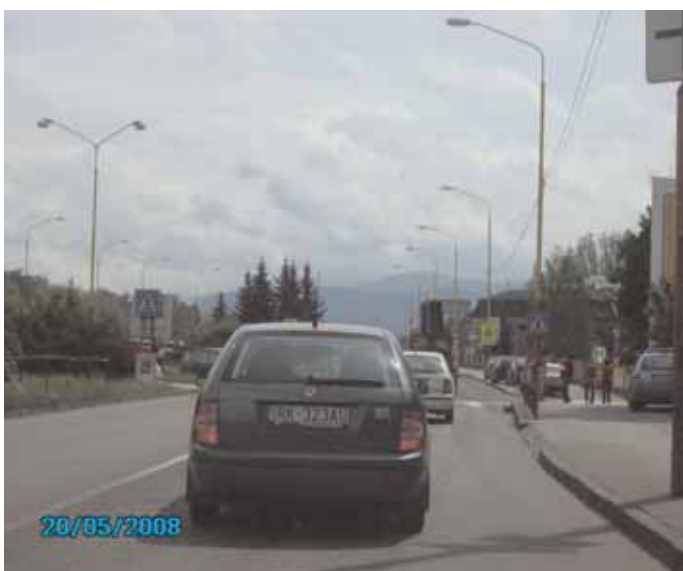
Bežná údržba:

- obnova vodorovného dopravného značenia,
- osadenie ZDZ B30 "Zákaz státi",
- odstránenie pozdĺžnych nerovností, obnova krytu vozovky.

Termín realizácie: 2008

Predpokladané investičné náklady: do 2,0 mil Sk

Začiatok kritického miesta v úseku OKNL v smere staničenia



Koniec kritického miesta v úseku OKNL v smere staničenia



OKNL č. 18

Opakujúca sa kritická nehodová lokalita na ceste I/18 v km 548,700 - 549,200

Investor: IVSC Žilina, detašované pracovisko Liptovský Mikuláš

Prehľadná situácia



▼ - opakujúca sa KNL

Vykonané opatrenia: v roku 2007

V rámci údržby:

- obnova vodorovného dopravného značenia,
- ZDZ vo vyhotovení novej generácie,
- VDZ ,červeno - biele prechody pre chodcov, optické brzdy.

Vynaložené investičné náklady: do 0,5 mil Sk

Miestopis a okolie:

OKNL sa nachádza v intraviláne mesta Liptovský Mikuláš. Úsek začína svetelne riadenou križovatkou ciest I/18 a MK Hollého, pokračuje obojstranne umiestnenými zastávkami SAD, križovatkou s ulicou Belopotockého, vjazdom a výjazdom k obchodnému domu Billa a končí za križovatkou s ulicou Bellovou. V úseku je štvorpruhová smerovo rozdelená komunikácia s deliacim pásom so zábradlím, tri priechody pre chodcov. V úseku je max. rýchlosť 60 km/hod. a veľká intenzita chodcov.

Príčiny dopravných nehôd:

V uvedenej lokalite bolo za rok 2007 spolu 22 DN, 1 osoba ťažko zr., 5 osôb ľahko zr., ostatné sú mat. škody.

Príčiny DN: Nedodržiavanie pravidiel cestnej premávky.

V úseku bezpečnosť negatívne ovplyvňuje aj stav povrchu vozovky vyhovujúci - vypieranie, strata drsnosti, malé lokálne rozpady. Kolíznymi miestami sú úseky, kde nedisciplinovaní chodci prechádzali cez komunikáciu mimo prechody pre chodcov.

Navrhované opatrenia:

Bežná údržba:

- obnova vodorovného dopravného značenia.

Termín realizácie: 2008

Predpokladané investičné náklady: do 0,5 mil Sk

Začiatok kritického miesta v úseku OKNL v smere staničenia



Koniec kritického miesta v úseku OKNL v proti smere staničenia



OKNL č. 19

Opakujúca sa kritická nehodová lokalita na ceste I/18 v km 485,750 - 486,230

Investor: IVSC Žilina, detašované pracovisko Martin

Prehľadná situácia



▼ - opakujúca sa KNL

Vykonané opatrenia:

- v rámci údržby - obnova VDZ, ZDZ, v úseku bolo opakovane vykonané frézovanie koľají, obnova krytu vozovky.

Vynaložené investičné náklady:

Miestopis a okolie:

OKNL sa nachádza v intraviláne obce Sučany. Komunikácia je vedená v priamej a v pravom oblúku, dvoj-pruhová s chodníkmi, BUS zástavkami so samostatnými zálivmi, vjazdmi k nehnuteľnostiam, priechodmi pre chodcov 3x, napojenie ČSPHM, VO. Križovanie c. I/18 je s miestnymi komunikáciami 5x a s III/01894. Priešľachová križovatka v centre je riadená svetelnou signalizáciou s prídavnými pruhmi. Začiatok KNL je v mieste BUS zástavky vpravo a koniec pred križovatkou s c.III/01894 odb. Sklabaňa.

Príčiny dopravných nehôd:

V uvedenej lokalite bolo za rok 2007 spolu 14 DN, 2 osoby ťažko zr., 3 osoby ľahko zr., ostatné sú mat. škody.

Príčiny DN: Nedodržanie pravidiel cestnej premávky.

V úseku bezpečnosť negatívne ovplyvňuje aj vysoká intenzita automobilovej, pešej aj cyklistickej dopravy. Vjazdy k nehnuteľnostiam vytvárajú kolízne situácie. Veľký podiel na DN majú chodci. Porušenie pravidiel cestnej premávky, alkohol, nesprávny spôsob jazdy, nedodržanie bezpečnej vzdialenosti. Z dôvodu tvorby kolón vozidiel dochádza k opakovanej deformácii povrchu vozovky - koľaje.

Navrhované opatrenia:

- v súčasnej dobe prebieha predprojektová príprava úpravy svetelne riadenej križovatky v centre - SSC IVSC,
- výstavba D1 Dubná Skala - Turany výrazne zníži intenzitu dopravy v úseku - NDS a.s.

Termín realizácie:

Predpokladané investičné náklady:

Začiatok úseku OKNL v smere staničenia



Koniec úseku OKNL proti smeru staničenia



OKNL č. 20

Opakujúca sa kritická nehodová lokalita na ceste I/61 v km 168,500 - 169,000

Investor: IVSC Žilina, detašované pracovisko Považská Bystrica

Prehľadná situácia



▼ - opakujúca sa KNL

Miestopis a okolie:

OKNL sa nachádza v intraviláne mesta Považská Bystrica. Začína pred čerpacou stanicou PHL Slovnaft v smere staničenia v klesaní a končí pri pohostinstve Trenčan. Tento úsek je charakteristický svojou členitosťou, klesaním v zákrute a miestnou zástavbou. Úsek sa vyznačuje vysokou intenzitou dopravy a koncentráciou dopravy pred vjazdom do križovatky c. I/61 s c. II/517.

Príčiny dopravných nehôd:

V uvedenej lokalite bolo za rok 2007 spolu 22 DN, 1 osoba ťažko zr., 2 osoby ľahko zr., ostatné sú mat. škody. Príčiny DN: Nedodržiavanie pravidiel cestnej premávky, najmä: nedanie prednosti v jazde, nesprávny spôsob jazdy, nedodržanie predpisanej rýchlosti a nerespektovanie DZ.

Vykonané opatrenia: v roku 2007

- obnova VZ, bežná údržba v úseku, obnova ZDZ, zrealizovanie stavby " Cesta I/61 P. Bystrica - Sverepec - opatrenia na vedenie dopravy" - (obnova krytu vozovky v PB, usmernenie dopravy v smere na Púchov a Rajec, modernizácia svetelne riadenej križovatky, inteligentný dopravný systém, úprava ZDZ a VZ, zmena usporiadania priechodov pre chodcov, autobusových zástavok).

Vynaložené investičné náklady:

Navrhované opatrenia:

- dobudovanie diaľnice D1, prehodnotenie umiestnenia autobusových zástavok a priechodov pre chodcov v lokalite.

Termín realizácie:

Predpokladané investičné náklady:

Začiatok úseku OKNL v smere staničenia



Koniec úseku OKNL v smere staničenia



OKNL č. 21

Opakujúca sa kritická nehodová lokalita na ceste I/61 v km 169,120 - 169,500

Investor: IVSC Žilina, detašované pracovisko Považská Bystrica

Prehľadná situácia



▼ - opakujúca sa KNL

Miestopis a okolie:

OKNL sa nachádza v intraviláne mesta Považská Bystrica, začína v križovatke c. I/61 a c. II/517 a končí za križovatkou, na úrovni hotela Manín (po pravej strane). Lokalita je v centre mesta v zastavanom území, v blízkosti nákupných a administratívnych centier. V úseku je silná koncentrácia pešej, cyklistickej a motorovej dopravy. Cesta I/61 je vedená v priamej línii.

Príčiny dopravných nehôd:

V uvedenej lokalite bolo za rok 2007 spolu 21 DN, 1 osoba ťažko zr., 1 osoba ľahko zr., ostatné sú mat. škody. Príčiny DN: Nedodržiavanie pravidiel cestnej premávky.

Vykonané opatrenia:

- obnova VZD, bežná údržba v úseku, obnova ZDZ, zrealizovanie stavby "Cesta I/61 P. Bystrica - Sverepec - opatrenia na vedenie dopravy" - (obnova krytu vozovky v PB, usmernenie dopravy v smere na Púchov a Rajec, modernizácia svetelne riadenej križovatky, inteligentný dopravný systém, úprava ZDZ a VZD, zmena usporiadania priechodov pre chodcov, autobusových zástavok).

Vynaložené investičné náklady:

Navrhované opatrenia:

- dobudovanie diaľnice D1, prehodnotenie umiestnenia priechodov pre chodcov v lokalite, zníženie rýchlosti.

Termín realizácie:

Predpokladané investičné náklady:

Začiatok úseku OKNL v smere staničenia



Koniec úseku OKNL v smere staničenia



OKNL č. 22

Opakujúca sa kritická nehodová lokalita na ceste I/61 v km 169,630-170,100

Investor: IVSC Žilina, detašované pracovisko Považská Bystrica

Prehľadná situácia



▼ - opakujúca sa KNL

Vykonalé opatrenia:

- obnova VZ, bežná údržba v úseku, obnova ZDZ, zrealizovanie stavby "Cesta I/61 P. Bystrica - Sverepec - opatrenia na vedenie dopravy" - (obnova krytu vozovky v PB, usmernenie dopravy v smere na Púchov a Rajec, modernizácia svetelne riadenej križovatky, inteligentný dopravný systém, úprava ZDZ a VZ, zmena usporiadania priechodov pre chodcov, autobusových zástavok).

Vynaložené investičné náklady:

Miestopis a okolie:

OKNL sa nachádza v intraviláne mesta Považská Bystrica, začína na úrovni banky VÚB (ľavá strana) a končí pri kostole (ľavá strana). Lokalita je v centre mesta v zastavanom území, v blízkosti nákupných a administratívnych centier. V úseku je silná koncentrácia pešej, cyklistickej a motorovej dopravy. Cesta I/61 je vedená v priamej línii, štvorpruhová s vyznačením priechodov pre chodcov. V úseku sú križovatky s miestnymi komunikáciami, prístup na parkovisko.

Príčiny dopravných nehôd:

V uvedenej lokalite bolo za rok 2007 spolu 21 DN, 1 osoba smrteľne zr., 3 osoby ľahko zr., ostatné sú mat. škody. Príčiny DN: Nedodržanie pravidiel cestnej premávky.

Navrhované opatrenia:

- dobudovanie diaľnice D1, prehodnotenie umiestnenia priechodov pre chodcov v lokalite, zníženie rýchlosti, odstrániť reklamné zariadenie.

Termín realizácie:

Predpokladané investičné náklady:

Začiatok úseku OKNL v smere staničenia



Koniec úseku OKNL v smere staničenia



OKNL č. 23

Opakujúca sa kritická nehodová lokalita na ceste I/50 v km 210,650 - 211,120

Investor: IVSC Banská Bystrica, detašované pracovisko Žiar nad Hronom

Prehľadná situácia



▼ - opakujúca sa KNL

Vykonané opatrenia:

- obnova vodorovného dopravného značenia a oprava zvislého DZ, v rámci údržby každoročne,
- v roku 2007 v km 210,160 - 211,160 umiestnená DZ D60 "Pozor - úsek častých dopravných nehôd",
- úprava CSS - doplnené vyprázdňovacie šípky pri autobusovej stanici, výmena zvukových signálov pre nevidiacich na priechodoch, úprava signálneho plánu.

Vynaložené investičné náklady:

Miestopis a okolie:

OKNL sa nachádza v intraviláne mesta Žiar nad Hronom, ul. SNP je dlhodobou najnevhodnejším úsekom v rámci DN okresu Žiar nad Hronom, pričom sa nehodové úseky mierne po ulici posúvajú. Prietah mestom Žiar nad Hronom je kapacitne preťažený, s množstvom križovatiek, pohybom chodcov, cyklistov, autobusov. Ide o úsek štvorpruhovej smerovo rozdelenej komunikácie. V km 210,840 je priesečná svetelne riadená križovatka s MK - Chrátokova ulica (BILLA) a prístupovou komunikáciou na parkovisko PRIOR. V km 211,012 je priesečná, svetelne riadená križovatka s MK (PRIOR). V úseku od km 210,850 do 211,000 je dopravnou značkou obmedzená rýchlosť na 40 km/hod.

Príčiny dopravných nehôd:

Za rok 2007 bolo v úseku spolu 22 DN. Pri dopravných nehodách bola 1 osoba ťažko zr., 9 osôb ľahko zranených, ostatné boli materiálne škody. Príčiny DN: nesprávny spôsob jazdy, najmä nedodržanie bezpečnej vzdialenosti za vozidlom pred križovatkou, ohrozenie vodiča pri predchádzaní z pruhu do pruhu, náhle zníženie rýchlosti, brzdenie.

Navrhované opatrenia:

Dopravno-inžinierske opatrenia v tomto úseku môžu priniesť len stabilizáciu nehôd, alebo zmiernenie rastu dopravnej nehodovosti, ale k výraznejšiemu poklesu dopravných nehôd môže prispieť len vybudovanie plánovanej preložky cesty "R2 - obchvat mesta Žiar nad Hronom", ktorú pripravuje Národná diaľničná spoločnosť a.s..

Termín realizácie: 2010

Predpokladané investičné náklady:

OKNL, prietah mestom Žiar nad Hronom



OKNL č. 24

Opakujúca sa kritická nehodová lokalita na ceste I/50 v km 211,200 - 211,660

Investor: IVSC Banská Bystrica, detašované pracovisko Žiar nad Hronom

Prehľadná situácia



▼ - opakujúca sa KNL

Vykonané opatrenia:

- obnova vodorovného dopravného značenia a oprava zvislého DZ, v rámci údržby každoročne,
- v roku 2007 v km 210,160 - 211,160 umiestnená DZ 60 "Pozor - úsek častých dopravných nehôd".

Vynaložené investičné náklady:

Miestopis a okolie:

OKNL sa nachádza v intraviláne mesta Žiar nad Hronom. OKNL bezprostredne nadväzuje na predchádzajúcu OKNL. Začiatok OKNL je pred priesečnou križovatkou s cestou III/05075 do Lovče a MK bez svetelnej signalizácie a končí tesne pred križovatkou pri Centrálnej autobusovej zastávke. V celom úseku je obmedzená rýchlosť 40 km/hod.

Príčiny dopravných nehôd:

Za rok 2007 bolo v úseku spolu 21 DN. Pri dopravných nehodách boli dve osoby ľahko a jedna ťažko zranená, ostatné boli materiálne škody. Príčiny DN: nesprávny spôsob jazdy, najmä nedodržanie bezpečnej vzdialenosti za vozidlom pred križovatkou, ohrozenie vodiča pri predchádzaní z pruhu do pruhu, náhle zníženie rýchlosti, brzdenie a nedanie prednosti v jazde.

Navrhované opatrenia:

- je potrebné odľahčiť prieťah mestom Žiar nad Hronom realizáciou stavby "R2 Obchvat mesta Žiar nad Hronom".

Termín realizácie: 2010

Predpokladané investičné náklady: investor NDS, a.s.

OKNL, prieťah mestom Žiar nad Hronom



OKNL č. 25

Opakujúca sa kritická nehodová lokalita na ceste I/18 v km 457,300 - 457,700

Investor: IVSC Žilina, detašované pracovisko, Žilina

Prehľadná situácia



▼ - opakujúca sa KNL

Miestopis a okolie:

OKNL sa nachádza v intraviláne mesta Žilina. Úsek sa začína v stykovej križovatke s ul. Vysokoškolákov, nasleduje tiahla ľavotočivá zákruta, zjazdová rampa do NsP, výjazd z NsP a končí pred Košickou križovatkou.

Príčiny dopravných nehôd:

V uvedenej lokalite bolo za rok 2007 spolu 26 DN, 1 osoba ťažko zr., 1 osoby ľahko zr., ostatné sú mat. škody. Príčiny DN: Nedodržiavanie pravidiel cestnej premávky. V úseku je vyhladený povrch vozovky, koľaje, zvýšený pohyb chodcov. Pri dostavbe DP L.Lúčka-Žilina je predpoklad zníženia nehodovosti v tomto úseku.

Vykonané opatrenia:

V rámci údržby:

- vodorovné dopravné značenie - V1a, V1b,
- zvislé dopravné značenie - A7 - nebezpečenstvo šmyku, A11 prechod pre chodcov.

Vynaložené investičné náklady:

Navrhované opatrenia:

Bežná údržba :

- obnova VDZ,
- obnova krytu vozovky.

Termín realizácie: 2008/2009

Predpokladané investičné náklady:

Začiatok úseku OKNL v smere staničenia



Koniec úseku OKNL v smere staničenia



OKNL č. 26

Opakujúca sa kritická nehodová lokalita na ceste I/18 v km 597,600 - 598,000

Investor: IVSC Košice, detašované pracovisko Poprad

Prehľadná situácia



▼ - opakujúca sa KNL

Vykonané opatrenia:

- v rámci údržby - v minulosti riešená bezpečnosť chodcov prechádzajúcich k železničnej stanici ich priamym navedením na priechod pre chodcov a chodník postavením zábradlia, aby chodci neprechádzali cez križovatkový priestor. Na základe rozhodnutia KU ODaPK boli osadené ZDZ B27a (40) obojstranne a DZ D6 sa vymenila za DZ na žltozelenom retroreflexnom podklade. Zároveň mesto Svit zrealizovalo nasvietenie priechodu pre chodcov a zabezpečilo blikajúce oranžové svetlo.

Vynaložené investičné náklady:

Miestopis a okolie:

OKNL sa nachádza v intraviláne mesta Svit. Ide o úsek št. cesty I/18 s medzinárodným významom, ktorá je dôležitou spojnicou západ - východ a je vo zvýšenej miere využívaná ako tranzitná trasa. Nehodová lokalita je križovatka s MK, do ktorej je situované železničné priecestie a priechod pre chodcov.

Príčiny dopravných nehôd:

V uvedenej lokalite bolo za rok 2007 spolu 10 DN, 2 osoby smrteľne zranené, 1 osoba ťažko a 1 osoba ľahko zranená, ostatné sú mat. škody. Príčiny DN: Nedodržanie pravidiel cestnej premávky. V úseku bezpečnosť negatívne ovplyvňuje vysoká intenzita cestnej dopravy. V týchto miestach šírkové parametre dvojprúhovej komunikácie sú nevyhovujúce. Kolíznym bodom tejto OKNL je styková križovatka s MK, ktorá je dopravne najzaťaženejšou miestnou komunikáciou v meste Svit. Priamo v križovatkovom priestore sa nachádza aj úrovňové železničné priecestie (vlečka) a priechod pre chodcov. Hlavnou príčinou vzniku DN je nedanie prednosti v jazde a kolízie vozidiel s chodcami na priechode pre chodcov. Pre ľavé odbočenie smer Poprad - Svit je potrebné vybudovať odbočovací pruh.

Navrhované opatrenia:

- v najkratšom čase dokončiť výstavbu D1 Mengusovce - Jánovce, súčasťou ktorej je aj nová preložka cesty III/018150 a jej napojenie na cestu I/18. Napojenie rieši komplexne aj rozšírenie cesty I/18 v uvedenom úseku s vybudovaním odbočovacích pruhov na MK a s riadením dopravy CSS.

Termín realizácie: 2008

Predpokladané investičné náklady:

Začiatok úseku OKNL v smere staničenia



Koniec úseku OKNL v smere staničenia



Opakujúca sa kritická nehodová lokalita na ceste I/18 v km 597,600 - 598,

Investor: IVSC Košice, detašované pracovisko Poprad

Prehľadná situácia



▽ - opakujúca sa KNL

Vykonané opatrenia: v roku 2007

- v rámci údržby - obnova VZD po zime.

Vynaložené investičné náklady:

Miestopis a okolie:

OKNL sa nachádza medzi prechodom z extravilánu do intravilánu mesta Poprad, začiatok zástavby . Na začiatku úseku sa nachádzajú ČS PHM - obojstranne s odbočovacími a zaradzovacími pruhmi. Nasleduje priešečná križovatka s III/018152 a MK-obslužné komunikácie. Prechod z 2-prúhovej komunikácie do križovatkového priestoru s pruhmi pre radenie. Úsek končí mimoúrovňovou križovatkou s cestou II/534 smer Tatry.

Príčiny dopravných nehôd:

V uvedenej lokalite bolo za rok 2007 spolu 23 DN, 2 osoby ľahko zr., ostatné sú mat. škody.

Príčiny DN: Nedodržiavanie pravidiel cestnej premávky.

V roku 2002 došlo k prestavbe križovatky na križovatku priesečnú, riadenú CSS. V stavebno-technickom usporiadaní - nie sú nedostatky. Hlavnou príčinou DN je podľa štatistiky dopravnej polície zlyhanie ľudského faktora - nedodržanie bezpečnej vzdialenosti medzi vozidlami pri zastavovaní na križovatke riadenej CSS a zmena jazdy do iného jazdného pruhu.

Navrhované opatrenia:

- v úseku jestvujúcej križovatky nie je potrebné. Intenzita dopravy (hlavne tranzitnej) sa zníži po dobudovaní D1 Mengusovce - Jánovce.

Termín realizácie: 2008

Predpokladané investičné náklady:

Začiatok úseku OKNL v smere staničenia



Koniec úseku OKNL za križovatkou v smere staničenia



OKNL č. 28

Opakujúca sa kritická nehodová lokalita na ceste I/18 v km 604,500 - 605,000

Investor: IVSC Košice, detašované pracovisko Poprad

Prehľadná situácia



▼ - opakujúca sa KNL

Miestopis a okolie:

OKNL sa nachádza v intraviláne mesta Poprad. Úsek začína v stykovej križovatke s MK, nasleduje priechod pre chodcov zabezpečený blikajúcimi oranžovými signálmi a končí v úrovňovej križovatke cesty I/18 s vetvami cesty I/67.

Príčiny dopravných nehôd:

V uvedenej lokalite bolo za rok 2007 spolu 26 DN, 2 osoby ľahko zr., ostatné sú mat. škody.

Príčiny DN: Nedodržiavanie pravidiel cestnej premávky.

Zvýšený počet DN je v prevažnej miere z dôvodu nesprávneho spôsobu jazdy - nedodržanie bezpečnej vzdialenosti vozidiel pri brzdení v križovatkách, nedodržanie rýchlosti, kolízie s chodcami na priechode pre chodcov, ako aj nedanie prednosti v jazde v križovatke. Zvýšený počet dopravných nehôd nastal po vybudovaní fyzického ostrovčeka, na ktorý vozidlá pri výjazde zo svet. križovatky v smere na Žilinu nabehnú.

Vykonané opatrenia:

- v rámci údržby - obnova VDZ po zime, osadenie výstražných blikajúcich svetiel na priechode,
V roku 2006 sa zrealizovala prestavba priechodu pre chodcov vybudovaním vyvýšeného stredového ostrovčeka. Aj napriek tomu, že boli vykonané tieto opatrenia a nedochádza ku častým kolíziám vozidiel s chodcami, časté sú najmä havárie vozidiel, ktoré nabehnú na fyzický ostrovček - nedisciplinovanosť vodičov a neúmerné zrýchlenie jazdy po výjazde z križovatky riadenej CSS.

Vynaložené investičné náklady:

Navrhované opatrenia:

Z pohľadu mesta Poprad by bolo potrebné zabrániť prechádzať chodcom cez plochu križovatky postavením fyzickej zábrany súbežnej s cestou I/18 a priechod pre chodcov nasvietiť svetlom vyššej intenzity, aby bol pre vodičov viditeľný z väčšej vzdialenosti. Zvýšiť disciplinovanosť vodičov opakovanými policajnými kontrolami - hlavne rýchlosti.

Termín realizácie:

Predpokladané investičné náklady:

Začiatok úseku OKNL v smere staničenia



Koniec úseku OKNL pred križovatkou proti smeru staničenia

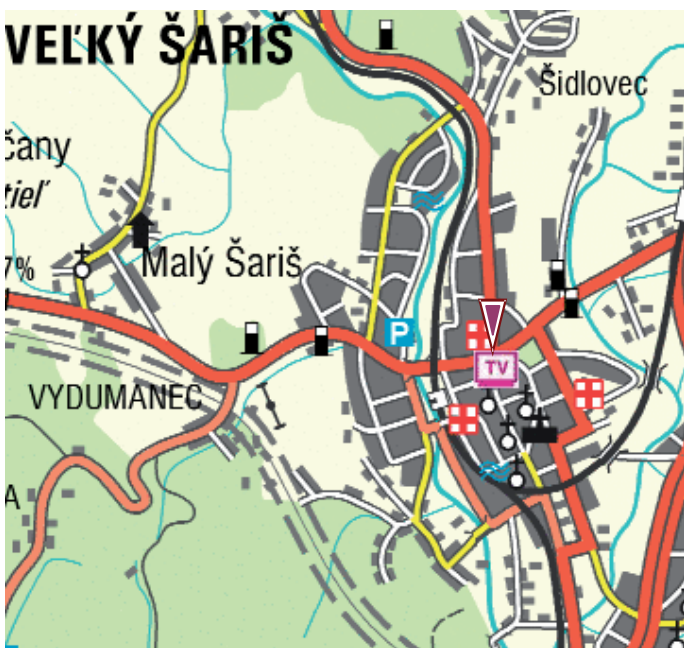


OKNL č. 29

Opakujúca sa kritická nehodová lokalita na ceste I/18 v km 687,000 - 687,500

Investor : IVSC Košice, detašované pracovisko Prešov

Prehľadná situácia



▼ - opakujúca sa KNL

Vykonané opatrenia: v roku 2007

- v rámci údržby - doplnenie zvislého dopravného značenia
- niektoré ZDZ s fluorescenčnou úpravou a obnova VDZ.

Vynaložené investičné náklady: bez investície

Miestopis a okolie:

OKNL sa nachádza v intraviláne mesta Prešov na križovatke s hlavným ťahom ciest I. triedy I/18 a I/68 so smerom na Poprad, Vranov nad Topľou, Košice, Stará Ľubovňa a centrum mesta. Úsek začína 430 m pred križovatkou na štvorpruhovej smerovo rozdelennej ceste a končí 150 m za križovatkou. K opakujúcim sa dopravným nehodám dochádza hlavne pri vypnutej svetelnej signalizácii.

Príčiny dopravných nehôd:

V uvedenej lokalite bolo za rok 2007 spolu 27 DN, 1 osoba ťažko zr., 3 osoby ľahko zr., ostatné sú mat. škody. Príčiny DN: Nedodržiavanie pravidiel cestnej premávky. V úseku bezpečnosť negatívne ovplyvňuje aj strata drsnosti obrusnej vrstvy, poveternostné podmienky - nebezpečenstvo šmyku za mokra, zvýšený pohyb chodcov, nadmerná hustota dopravy - nepriepustnosť jazdných pruhov v špičkách, deformácie vozovky - koľaje zvlnenie.

Navrhované opatrenia:

Technická štúdia rekonštrukcie križovatky, pripravuje mesto Prešov.

Termín realizácie: 2008

Predpokladané investičné náklady:

Začiatok úseku OKNL v smere staničenia



Koniec úseku OKNL v smere staničenia



OKNL č. 30

Opakujúca sa kritická nehodová lokalita na ceste I/68 v km 80,200 - 80,920

Investor: IVSC Košice, detašované pracovisko Prešov

Prehľadná situácia



▼ - opakujúca sa KNL

Miestopis a okolie:

OKNL sa nachádza na ceste I/68 intravilán mesta Prešov ulica Šafárikova, Hollého pri fakultnej nemocnici a Lesík Delostrelcov pri vojenských kasárňach v miestach obojsmerných zastávok MHD a SAD. Ulica Hollého má pozdĺžny sklon 6% a vozovka vykazuje nadmernú stratu drsnosti obrusnej vrstvy a nedostatočné šírkové usporiadanie pri nadmernej hustote dopravy, hlavne kamiónovej. K nehodám dochádza aj pri vypnutej svetelnej signalizácii.

Príčiny dopravných nehôd:

V uvedenej lokalite bolo za rok 2007 spolu 24 DN, 1 osoba ľahko zranená, ostatné sú mat. škody.

Príčiny DN: Nedodržanie pravidiel cestnej premávky.

V úseku bezpečnosť negatívne ovplyvňuje zvýšený pohyb chodcov v ranných a poobedňajších hodinách navštevujúcich fakultnú nemocnicu, nedostatočné šírkové usporiadanie jazdných pruhov, strata obrusnej vrstvy vozovky, zvlnenie, koľaje, nadmerná preprava nákladnej dopravy.

Vykonané opatrenia:

- doplnenie zvislého dopravného značenia s fluorescenčným podkladom a obnova VZD, usmernenie chodcov na novozriadený priechod pre chodcov v rámci bezpečnostného programu firmy 3M, zriadenie odbočovacieho pruhu vľavo náterovou technikou + stredový ostrovček.

Vynaložené investičné náklady: 700 000 Sk

Navrhované opatrenia:

- obnova krytu vozovky, vylúčenie nákladnej dopravy z centra mesta.

Termín realizácie: 2009

Predpokladané investičné náklady: 1 000 000 Sk

Začiatok úseku OKNL v smere staničenia



Koniec úseku OKNL v smere staničenia



OKNL č. 31

Opakujúca sa kritická nehodová lokalita na ceste I/50 v km 484,700-485,180

Investor: IVSC Košice, detašované pracovisko Trebišov

Prehľadná situácia



▼ - opakujúca sa KNL

Miestopis a okolie:

OKNL sa nachádza v extraviláne pred obcou Hriadky a v intraviláne obce Hriadky po križ. s cestou I/79.

Príčiny dopravných nehôd:

V uvedenej lokalite bolo za rok 2007 spolu 11 DN, 1 osoba ťažko zr., 12 osôb ľahko zr., ostatné sú mat. škody. Príčiny DN: Nedodržiavanie pravidiel cestnej premávky. V úseku bezpečnosť negatívne ovplyvňuje, prechod chodcov cez cestu, zle osadené zastávky autobusu, koľaje na vozovke, nedostatočné šírkové usporiadanie cesty.

Opatrenia vykonané: 2007

- v rámci údržby - vyspravenie výtlkov a odfrézovanie koľají z vozovky.

Vynaložené investičné náklady: 140 tis. Sk

Navrhované opatrenia:

Vybudovanie okružnej križovatky.

Termín realizácie: SSC IVSC Košice

Predpokladané investičné náklady: 30mil.Sk.

Začiatok úseku OKNL v smere staničenia pred miestnou tabuľou obce Hriadky v smere od Sečoviec



Koniec úseku OKNL v smere staničenia križovatka ciest I/50 a I/79 v obci Hriadky



Dopravná nehodovosť 2007

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

Traffic accident rate 2007

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

Autori/Athors:

Ing. Ivan Dohnal, Ing. Štefan Mészáros, CSc.
IVSC Bratislava, IVSC Žilina, IVSC Banská Bystrica, IVSC Košice

Vydala/Edited by:

Slovenská správa ciest/Slovak Road Administration
Referát BECEP/Office of BECEP
Miletičova 19
826 19 Bratislava
Slovenská republika/Slovak Republic
Tel.: +421/2/502 55 304
Fax: +421/2/555 67 974
www.ssc.sk



Bratislava 2008