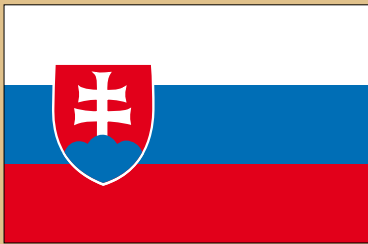


Dopravná nehodovosť 2009

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

Traffic accident rate 2009

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



Bratislava 2010

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. dopravná-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 dopravno-organizačných nedostatkov na cestách I. a II. triedy (inšpekcie),
- spolupráca s ostatnými správcami pri inšpekciách a skvalitňovaní dopravného a informačného systému,
- zvyšovanie povedomia a informovanosti používateľov ciest a širokej verejnosti o otázkach bezpečnosti cestnej infraštruktúry,
- spolupráca s orgánmi štátnej správy a ostatnými orgánmi a organizáciami pôsobiacimi v oblasti dopravného značenia pri skvalitnení dopravného a informačného systému na cestách I. triedy,
- audit projektov dopravného značenia na pripravovaných investičných stavbách ciest I. triedy,
- spracovanie návrhov na úpravy dopravného značenia na nevyhovujúcich miestach z hľadiska organizácie dopravy,
- výber úsekov ciest 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 transeurópských cestách, rýchlostných cestách, cestách v plánovaných koridoroch diaľnic a rýchlostných ciest Slovenskej republiky v roku 2009
2. Mapa - Dopravná nehodovosť na cestách samosprávnych krajov Slovenskej republiky v roku 2009

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 2009
2. Map - Traffic accidents on roads of regional authorities of the Slovak Republic in 2009

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 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 :

- $P(x)$ 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, rozhládové 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 zaraďovanie 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 správcov ciest na realizáciu navrhnutých opatrení. Medzi veľmi závažné KNL na cestách I. triedy patria opakujúce sa KNL (OKNL). OKNL patria do skupiny KNL, ktoré vyžadujú na rozdiel od údržby komplexnú prestavbu úseku cesty.

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

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 nedaní prednosti v jazde a v nesprávnom spôsobe jazdy;
- môžeme konštatovať, že na úseku KNL z hľadiska počtu dopravných nehôd za príčinou výskytu dopravných nehôd sa môžu nepriamo podieľať aj **premávkové pomery**.

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

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

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 KNL podľa počtu dopravných nehôd na cestách I. a II. triedy a na diaľniciach v SR v roku 2009“

Vysvetlivky:

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

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

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

Závažnosť DN :

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

Následky DN :

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

Ukazovateľ HN na učenie KNL a pre klasifikáciu KNL:

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

Kritické nehodové lokality podľa počtu dopravných nehôd;

- V roku 2009 na cestách I. a II. triedy vzniklo 32 KNL;
z toho:
v intraviláne 5,
v extraviláne 27,
Z 32 KNL bolo 6 opakujúcich sa KNL, na cestách I. triedy 5 KNL a 1 KNL na R1.

Na pomerne malej časti cestnej siete ciest I. a II. triedy (ktorú tvoria KNL) v dĺžke 12,49 km (0,18 %) sa kumuluje 305 DN, čo predstavuje 3,72 % - ný podiel nehôd na cestách I. a II. triedy.

Prehľad KNL podľa počtu dopravných nehôd na cestách I. a II. triedy v SR v roku 2009

Ukazovateľ: HN

Správa a údržba	Číslo cesty	KNL (v km)		Dĺžka (v km)	Intra Extra vilán	Závažnosť DN				Následky DN				Klasifikácia KNL podľa HN		Opak. KNL
		Od	Do			Počet DN	z toho			SZ	ŽZ	LZ	MŠ (tis. EUR)	SaÚ	SR	
							SDN	VDN	ODN							
BRATISLAVA-VIDIEK	61	14,900	15,100	0,200	EX	6	0	0	0	0	0	0	33,0	2	12	***
	502	15,000	15,000	0,000	EX	6	0	0	1	0	0	1	24,8	1	1	
	51	175,800	176,200	0,400	EX	22	0	0	4	0	0	5	71,2	1	4	
	51	176,500	177,000	0,500	EX	10	0	0	1	0	0	1	47,6	2	22	
	513	29,500	30,000	0,500	EX	8	0	0	3	0	0	4	29,1	3	29	
	51	103,000	103,100	0,100	EX	6	1	1	2	1	1	3	39,1	1	3	
	61	132,950	133,250	0,300	EX	8	0	0	4	0	0	5	13,5	1	14	
	507	132,100	132,600	0,500	EX	7	0	0	2	0	0	2	20,6	2	31	
	51	126,500	127,000	0,500	IN	12	0	0	5	0	0	5	49,9	2	19	
	51	130,000	130,500	0,500	EX	9	0	0	2	0	0	4	65,4	4	25	
TRNAVA	513	7,100	7,600	0,500	EX	9	0	0	2	0	0	2	39,5	3	24	***
	560	2,800	3,000	0,200	EX	7	0	0	4	0	0	5	35,5	1	7	
	66	79,800	80,300	0,500	EX	7	2	2	5	2	1	4	57,7	1	30	
ČADCA	11	408,100	408,500	0,400	EX	12	0	0	0	0	0	0	47,8	1	11	***
	11	434,000	434,500	0,500	IN	13	0	1	2	0	1	1	30,0	2	16	
	487	57,800	58,300	0,500	EX	10	0	0	0	0	0	0	23,5	3	21	
LIPTOVSKÝ MIKULÁŠ	18	548,900	549,360	0,460	IN	10	0	0	4	0	0	7	39,9	1	20	***
	18	480,200	480,700	0,500	EX	13	0	3	7	0	3	4	43,5	1	15	
	18	485,750	486,230	0,480	EX	9	0	1	6	0	1	7	57,6	2	23	
POVAŽSKÁ BYSTRICA	61	169,100	169,600	0,500	IN	12	0	1	4	0	1	3	76,9	1	18	***
	64	144,900	145,400	0,500	EX	8	0	2	4	0	3	6	21,4	1	28	
	50	225,800	226,100	0,300	EX	10	0	0	0	0	0	0	55,6	1	8	
ŽILINA	18	453,500	453,950	0,450	EX	14	0	0	1	0	0	1	62,5	2	10	***
	583	19,800	20,000	0,200	EX	9	0	0	1	0	0	2	39,8	1	5	

Prehľad KNL podľa počtu dopravných nehôd na cestách I. a II. triedy v SR v roku 2009

Ukazovateľ: HN

Správa a údržba	Číslo cesty	KNL (v km)		Dĺžka (v km)	Intra Extra vilán	Závažnosť DN				Následky DN				Klasifikácia KNL podľa HN		Opak. KNL
		Od	Do			Počet DN	z toho			SZ	ŽZ	LZ	MŠ (tis. EUR)	SaÚ	SR	
							SDN	VDN	ODN							
BARDEJOV BARDEJOV KOŠICE-VIDIEK KOŠICE-VIDIEK POPRAD POPRAD PREŠOV VRANOV	77	61,550	62,000	0,450	IN	14	0	1	5	0	1	5	41,2	1	9	
	545	15,000	15,500	0,500	EX	6	0	0	1	0	0	1	17,8	2	32	
	50	457,000	457,500	0,500	EX	8	0	1	4	0	1	3	32,0	2	27	
	552	13,000	13,200	0,200	EX	7	0	1	5	0	2	8	32,5	1	6	
	18	608,200	608,500	0,300	EX	8	0	1	3	0	1	3	23,6	1	13	
	67	93,650	94,100	0,450	EX	11	0	0	2	0	0	2	64,5	2	17	
	18	676,500	677,000	0,500	EX	8	0	1	2	0	2	2	41,7	1	26	
	556	2,400	2,500	0,100	EX	6	0	0	2	0	0	5	27,0	1	2	

Prehľad KNL podľa počtu dopravných nehôd na diaľniciach v SR v roku 2009

Ukazovateľ: HN

Stredisko	Dial. úsek číslo	KNL (v km)		Dĺžka (km)	Intra Extra vĺán	Závažnosť DN					Následky DN				Klasifikácia KNL podľa HN		Opak. KNL
		Od	Do			Spolu DN	z toho			SZ	ŽZ	L'Z	MŠ (tis. EUR)	SSÚD	SR		
							SDN	VDN	ODN								
SSÚD 3 TRNAVA	1	27,000	27,500	0,500	EX	10	0	0	1	0	0	1	40,7	2	3		
SSÚD 3 TRNAVA	1	31,000	31,500	0,500	EX	10	0	0	0	0	0	0	65,4	1	2		
SSÚD 9 MENGUSOVCE	1	485,750	486,200	0,450	EX	12	0	1	1	0	2	0	96,2	1	1		
SSÚD 9 MENGUSOVCE	1	509,500	510,000	0,500	EX	8	0	0	0	0	0	0	10,1	2	5		
SSÚD 11 PREŠOV	1	605,200	605,700	0,500	EX	8	0	0	3	0	0	3	73,2	1	4		

Prehľad opatrení a plán realizácie na KNL ciest I. tr. podľa počtu DN - ukazovateľ HN v roku 2009 na území IVCS Bratislava

Číslo cesty	KNL v km	Miestopis	SaÚ	Pora-die v SR	Opatrenia	Stav prípravy	Investičný náklad	Plánov.realizácia opatrení		Poznámka
								okamži-tých	dlhodo-bých	
KNL - opatrenia realizované										
KNL - v realizácii										
I/51	126,500	Trnava	TT	19	obchvat Trnava	v realizácii	39 833 €		2010 - 2011	
I/51	130,000	Trnava	TT	25	obchvat Trnava	v realizácii	39 833 €		2010 - 2011	
I/51 Z	126,500	Trnava	TT	19	obchvat Trnava	v realizácii	39 833 €		2010 - 2011	
KNL - v príprave										
I/61	14,900	Bratislava-Senec	BA	12	rekonštrukcia + rozšírenie	DÚR	217,554 mil.€		2013 - 2017	
I/51	175,800	Nitra	NR	4	rekonštrukcia križovatiek	DÚR	10,934 mil.€		2011 - 2013	
I/51	176,500	Nitra	NR	22	rekonštrukcia križovatiek	DÚR	10,934 mil.€		2011 - 2013	
KNL - nepripravované										
I/61	14,900	extr. Ivánka pri Dunaji	BA	12	obnova VDZ, prerezanie zelene	bež. údržba		2010		
I/51	175,800	int. Nitra	NR	4	obnova VDZ	bež. údržba		2010		
I/51	176,500	int. Nitra	NR	22	obnova VDZ	bež.údržba		2010		
I/51	103,000	extr. Biela Hora	SE	3	obnova VDZ, doplnenie DZ	bež.údržba		2010		

Poznámka: Červenou farbou sú vyznačené opakujúce sa KNL. Investičné náklady sú uvedené za celú stavbu.

Prehľad opatrení a plán realizácie na KNL ciest I. tr. podľa počtu DN - ukazovateľ HN v roku 2009 na území IVCS Žilina

Číslo cesty	KNL v km		Miestopis	SaÚ	Poradie v SR	Opatrenia	Stav prípravy	Investičný náklad	Plánov. realizácia opatrení		Poznámka
									okamžitých	dlhodobých	
KNL - opatrenia realizované											
I/11	408,100	408,500	intravilán obce Svrčinovec	CA	11	realizovaná účel akcia BECEP			2009		
KNL - v realizácii 2009											
KNL - v príprave											
I/61	132,950	133,250	intravilán obce Trenčianska Teplá	TN	14	vybudovanie okruž. Križov s c. II/516	DSP	664 000 €			
KNL nepripravované											
I/18	480,200	480,700	extravilán mesta Martin	MT	15	výstavba D1 Dubná Skala - Turany					dostav. D1 sa zníži intenz. dopravy
I/18	485,750	486,230	intravilán obce Sučany	MT	23	výstavba D1 Dubná Skala - Turany					dostav. D1 sa zníži intenz. dopravy
I/64	144,900	145,400	extravilán pred obcou Nedožery	PD	28	obnova krytu vozovky, výrub krovia	bež. údržba	68 000 €	2009		
I/11	408,100	408,500	intravilán obce Svrčinovec	CA	11	dokončenie D3 Čadca - hr. SR/PR a R5 Svrčinovec št. hr. SR/ČR				2014	
I/11	434,000	434,500	intravilán obce Radola	CA	16	obnova VDZ, dokončenie	bež. údržba	2 000 €	2010		
						D3 Žilina - Krásno nad Kysucou					
I/18	548,900	549,360	intravilán mesta Liptovský Mikuláš	LM	20	obnova VDZ, odfréz. výjazd. koľají a pokládka nového krytu	bež. údržba	100 000 €	2010		
I/61	169,100	169,600	intravilán mesta Považská Bystrica	PB	18	obnova VDZ, ZDZ	bež. údržba	5 000 €	2010		
						osadenie ZDZ	bež. údržba				
						doplnenie zábradlia pri I/61 - mesto PB	bež. údržba				
						obnova VDZ, ZDZ	bež. údržba	50 000 €	2010		
I/61	169,200	169,300	intravilám mesta Považská Bystrica	PB	18	doplnenie zábradlia pri I/61 - mesto PB	bež. údržba				
						vybudovanie D1					zníženie intenzity dopravy
I/18	453,500	453,950	intravilán obce Stražov	ZA	10	obnova VDZ	bež. údržba	10 000 €	2010		

Poznámka: Červenou farbou sú vyznačené opakujúce sa KNL. Investičné náklady sú uvedené za celú stavbu.

Prehľad opatrení a plán realizácie na KNL ciest I. tr. podľa počtu DN - ukazovateľ HN v roku 2009 na území IVCS Košice

Číslo cesty	KNL v km	Miestopis	SaÚ	Poradie v SR	Opatrenia	Stav prípravy	Investičný náklad	Plánov. realizácia opatrení			Poznámka
								okamžitých	dlhodobých		
KNL - opatrenia realizované											
KNL - v realizácii 2010											
I/67	93,650	94,100	PP	17	výstavba privádzača	výstavba	43 776 €	2008	2011		
KNL - v príprave											
I/77	61,550	62,000	BJ	9	výstavba oddel. pruhov pre SAD		60 tis.€		2012		zrealizuje mesto Bardejov
KNL nepripravované											
I/18	608,200	608,500	PP	13	extravilán obce Gánovce	bež.údržba					
I/18	676,500	677,000	PO	26	extr. za obcou Chminianska Nová Ves	bež.údržba					otvor.D1 sa zníži intenz.dopravy
I/50	457,000	457,500	KS	27	medzi ob. Košícké Olšany - Ďurďošík	bež.údržba					

Poznámka: Investičné náklady sú uvedené za celú stavbu.

Opakujúca sa kritická nehodová lokalita na rýchlostnej ceste R1 v km 175,800 – 176,158 v správe NDS, a.s. - pokračovanie I/51 v km 176,158 - 176,200 v správe IVSC Bratislava, vysunuté pracovisko Nitra

Prehľadná mapa



▼ - OKNL (od –do)

Vykonané opatrenia: v roku... 2008 - 09

- v rámci údržby – mikrokoberec v rýchlom pruhu

Vynaložené investičné náklady: 10 000 €

Miestopis a okolie:

Úsek sa nachádza v intraviláne mesta Nitra. Nehodovostný úsek v dĺžke 108 m zasahuje do cesty R1 v správe NDS, a.s. tesne pred zaraďovacími pruhmi kruhovej križovatky a odbočkou do mesta. Nízka resp. vysoká vegetácia na obidvoch stranách cesty. Autobusová zast. na úseku IVSC. Podľa celoštátneho sčítania dopravy v roku 2005 intenzita dopravy v úseku bola 26380 vozidiel/24 hod., z toho 26% ťažkých vozidiel.

Príčiny dopravných nehôd:

V uvedenej lokalite boli za rok 2009 spolu 22 DN, pri ktorých bola 5 ľahko zranené osoby ostatné sú materiálne škody.

Príčiny DN: Nadmerne hustá premávka pred kruhovou križovatkou, nedodržanie pravidiel cestnej premávky, agresívna jazda, nepozornosť vodičov, nedodržanie povolenej rýchlosti.

Navrhované opatrenia:

- Južný obchvat Nitry

Termín realizácie: rok 2009 - 2010

Predpokladané investičné náklady:

Začiatok úseku OKNL v smere staničenia



Koniec úseku OKNL v smere staničenia

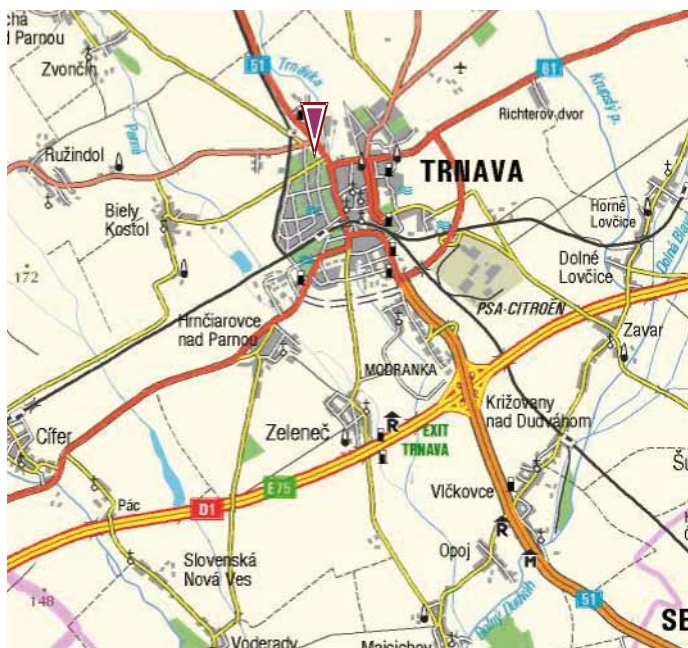


Opakujúca sa kritická nehodová lokalita na ceste I/51 v km 126,500-127,000

Kritické nehodové miesto je v km 126,500-127,000

Investor: IVSC Bratislava, vysunuté pracovisko Trnava

Prehľadná mapa



▼ - kritická nehodová lokalita

Miestopis a okolie:

Intravilán mesta Trnava, centrálna mestská zóna, ul. Rybníková-kr. II/504 –ul. Bučianska.

Podľa celoštátneho sčítania dopravy v roku 2005 intenzita dopravy v úseku bola 3296 vozidiel/24 hod., z toho 15% ťažkých vozidiel.

Príčiny dopravných nehôd:

V uvedenej lokalite boli za rok 2009 spolu 8 DN, pri ktorých boli 5 ľahko zranené osoby ostatné sú materiálne škody.

Príčiny DN: nedodržanie dopravných predpisov

Vykonané opatrenia:

- v r. 2009 oprava vozovky 4,0 m pravý jazdný pruh

Vynaložené investičné náklady: 116 034 €

Navrhované opatrenia:

- dobudovanie severného obchvatu Trnavy

Termín realizácie: 2012

Predpokladané investičné náklady: 36 mil. €

Začiatok úseku OKNL v smere staničenia



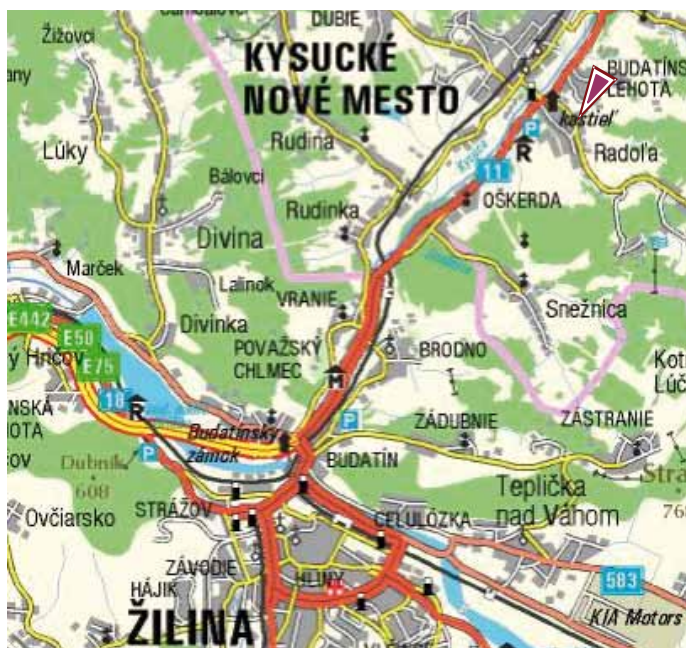
Koniec úseku OKNL v smere staničenia



Opakujúca sa kritická nehodová lokalita na ceste I/11 v km 434,000 - 434,500

Investor: IVSC Žilina, vysunuté pracovisko Čadca

Prehľadná mapa



▼ - opakujúca sa KNL

Vykonané opatrenia:

- úprava vodorovného dopravn. značenia - zriadenie samostatného odboč. pruhu (pre odbočenie vpravo) zo smeru Kysucké Nové Mesto do Žiliny
- doplnenie ZDZ „Z 3b“ v križovatke vo zväčšenom rozmere na fluorescenčnom podklade

Vynaložené investičné náklady: 1,5 tis. €

Miestopis a okolie:

OKNL sa nachádza v intraviláne obce Radofa. Úsek začína cca 200 m pred križovatkou v mieste priechodu pre chodcov. V km 434,200 sa nachádza križovatka (upravená na kruhový) s cestami III/01163 a III/01165. Z oboch smerov (Žilina, Čadca) sú pred križovatkou priechody pre chodcov. Za križovatkou vpravo sa nachádza autobusová zastávka. Na konci úseku v km 434,500 sa nachádza čerpacia stanica s obojsmerným výjazdom a vjazdom vozidiel. Podľa celoštátneho sčítania dopravy v roku 2005 intenzita dopravy v úseku bola 14259 vozidiel/24 hod., z toho 29% ťažkých vozidiel.

Príčiny dopravných nehôd:

V uvedenej lokalite bolo za rok 2009 spolu 13 DN, pri ktorých bola 1 osoba ťažko a 1 osoba ľahko zranená, ostatné sú materiálne škody vo výške 30 tis. €.

Príčiny DN: Nedodržanie pravidiel cestnej premávky najmä pri vchádzaní do križovatky (nedanie prednosti v jazde). V úseku bezpečnosť negatívne ovplyvňuje aj existencia priechodov pre chodcov s vysokou intenzitou pešej premávky.

Navrhované opatrenia:

- V rámci údržby: Obnova VDZ
- Dlhodobé: Dokončenie diaľnice D3 v úseku „Žilina-Kysucké Nové Mesto-Krásno nad Kysucou“.

Termín realizácie: VDZ - 2010

Predpokladané investičné náklady: 2 tis. €

Začiatok úseku OKNL v smere staničenia



Koniec úseku OKNL v smere staničenia

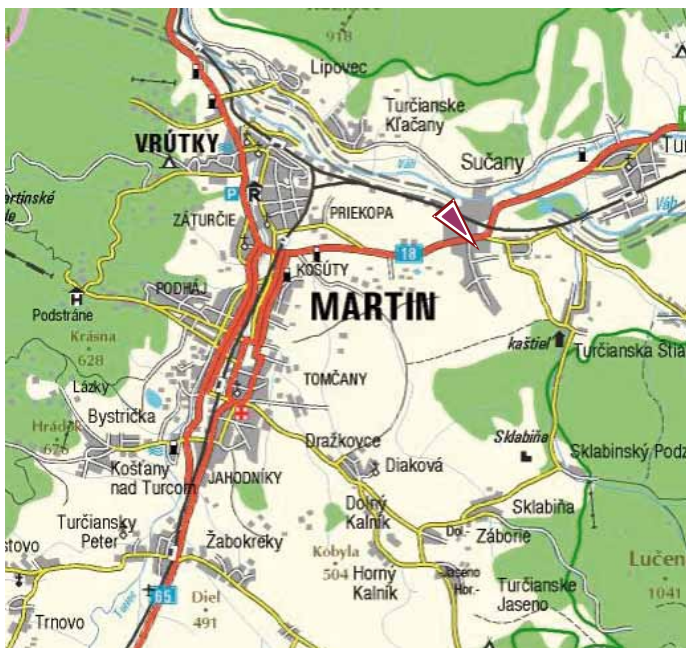


Opakujúca sa kritická nehodová lokalita na ceste I/18 v km 485,750 – 486,230

Kritické nehodové miesto je v km 486,230 – 486,230

Investor: IVSC ZA, vysunuté pracovisko Martin

Prehľadná mapa



▼ - opakujúca sa KNL

Miestopis a okolie:

Úsek sa nachádza v intraviláne obce Sučany. Komunikácia je vedená v priamej, dvojpruhová s chodníkmi, BUS zástavkami so samostatnými zálivmi, vjazdmi k nehnuteľnostiam, prechodmi pre chodcov 3x, napojenie ČSPHM, VO. Križovanie c. I/18 je s miestnymi komunikáciami 6x. Priesečná križovatka v centre je riadená svetelnou signalizáciou s prídavnými pruhmi. Začiatok KNL je v mieste BUS zástavky vpravo a koniec za vstupom do križovatky s MK, ČSPHM. Podľa celoštátneho sčítania dopravy v roku 2005 intenzita dopravy v úseku bola 19506 vozidiel/24 hod, z toho 29% ťažkých vozidiel.

Príčiny dopravných nehôd:

V uvedenej lokalite bola za rok 2009 spolu 9 DN, pri ktorých boli 1 osoba ťažko zranená, 7 osôb ľahko zranené, ostatné sú materiálne škody 57,6 tis. €.

Príčiny DN: Nedodržanie pravidiel cestnej premávky. V úseku je 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.

Vykonané opatrenia:

- v roku 2009 bola vykonaná obnova krytu v križovatke s MK pri ČSPHM a obnova vodorovného dopravného značenia.

Vynaložené investičné náklady:

Navrhované opatrenia:

- výstavba D1 Dubná Skala – Turany výrazne zníži intenzitu dopravy v úseku – NDS a. s.

Termín realizácie: 2010 - 2013

Predpokladané investičné náklady: 20 mil. €

Začiatok úseku OKNL v smere staničenia



Koniec úseku OKNL v smere staničenia



Opakujúca sa kritická nehodová lokalita na ceste I/61 v km 169,100 – 169,600

Kritické nehodové miesto je v km 169,200 – 169,300

Investor: IVSC Žilina, vysunuté pracovisko Považská Bystrica

Prehľadná mapa



▼ - OKNL

Miestopis a okolie:

OKNL sa nachádza v intraviláne mesta PB. Nehodový úsek začína pri rešt. Trenčan, koniec úseku je pri križ. s parkoviskom VÚB v smere staničenia. V mieste sa nachádza aj priechod pre chodcov. Podľa celoštátneho sčítania dopravy v roku 2009 intenzita dopravy v úseku bola 19 058 vozidiel/24 hod., z toho 5 660 - 47 % ťažkých vozidiel.

Príčiny dopravných nehôd:

V uvedenej lokalite bolo za rok 2009 spolu 12 DN, pri ktorých boli 1 osoba ťažko zranená, 3 osoby ľahko zranené, ostatné sú materiálne škody 76,9 tis.€.

Príčiny DN: Nedodržanie pravidiel cestnej premávky. V úseku bezpečnosť negatívne ovplyvňuje, vysoká intenzita cestnej a pešej premávky v centrálnej mestskej zóne.

Vykonané opatrenia:

V rámci stavby „Opatrenie na vedenie dopravy PB – sverepec“ v roku 2006

- Vodor. dopravné značenie – v reflexnej úprave, plast, v dvojfarebnom prevedení – prechod pri ABŠO PB,
- ZDZ – výmena za zväčšený rozmer s retroreflexnou úpravou fólie, obnova ZDZ aj vo všetkých križovatkách,
- Zrušené odbočenie zo smeru Žilina – Rajec, zrušenie nebezpečných prechodov – 3 ks, zrušenie autobus. zastávky, osadenie zábradlia pozdĺž I/61

Vynaložené investičné náklady:

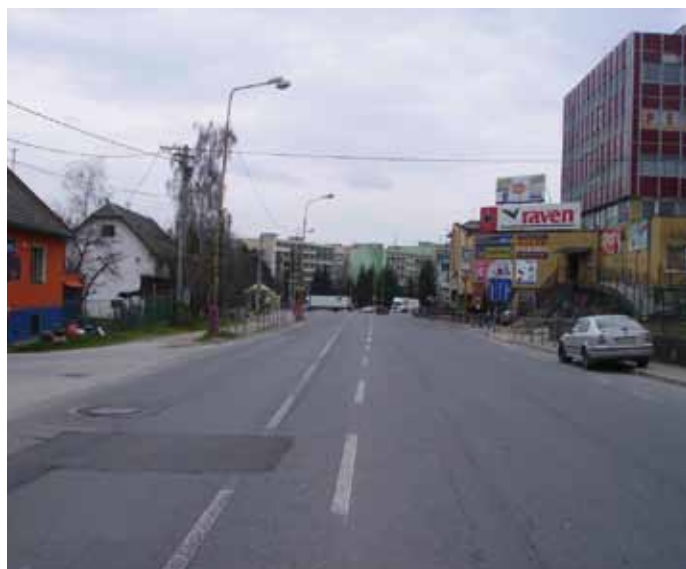
Navrhované opatrenia:

- Obnova VDZ, ZDZ, obnova odbočenia ZA - Rajec
- Osadenie ZDZ „Úsek častých dopravných nehôd“
- Doplnenie zábradlia pri I/61 – mesto PB

Termín realizácie: 2010

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 453,500 – 453,950

Investor: IVSC Žilina, vysunuté pracovisko Žilina

Prehľadná mapa



▼ - opakujúca sa KNL

Miestopis a okolie:

KNL sa nachádza v intraviláne obce Strážov. Začiatok KNL je pri vstupe do mesta Žilina, úsek zahŕňa dopr. napojenie k ČS Shell, most cez Rajčanku a svetelnú križovatku cesty I/18 a MK Priemyselná.

Podľa celoštátneho sčítania dopravy v roku 2005 intenzita dopravy v úseku bola 24 611 vozidiel za 24 hod., z toho 26 % ťažkých vozidiel.

Príčiny dopravných nehôd:

V uvedenej lokalite bolo za rok 2009 14 DN, pri ktorých boli 0 osoby ťažko zranené, 1 osoba ľahko zranená, ostatné sú materiálové škody vo výške 62,5 tis. €.

Príčiny DN: Nedodržanie pravidiel cestnej premávky. V úseku negatívne ovplyvňuje bezpečnosť cestnej premávky nové usporiadanie svetelnej križovatky na ul. Priemyselná, kde ešte nedošlo k spusteniu svetelného signalizačného zariadenia.

Vykonané opatrenia: v roku 2009

- obnova VDZ

Vynaložené investičné náklady: 10 tis. €

Navrhované opatrenia:

- obnova VDZ

Termín realizácie: 5/2010

Predpokladané investičné náklady: 10 tis. €

Začiatok úseku OKNL v smere staničenia



Koniec úseku OKNL v smere staničenia



„Prehľad KNL podľa následkov dopravných nehôd na cestách I. a II. triedy a na diaľniciach v SR v roku 2009“

Vysvetlivky:

Ukazovateľ: HHSNN - hustota hospodárskych strát z následkov dopravných nehôd (vyjadruje finančné straty v tis. EUR z následkov dopravných nehôd na 1 km dĺžky cesty alebo diaľnice [10^3 EUR. km⁻¹]).

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

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

Závažnosť DN :

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

Následky DN :

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

Ukazovateľ HHSNN pre učenie KNL a pre klasifikáciu KNL:

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

Kritická nehodová lokalita z hľadiska následkov dopravných nehôd;

- V roku 2009 vzniklo na cestách I. a II. triedy 75 KNL;
z toho
v intraviláne 12,
v extraviláne 63 KNL.
Z týchto 75 KNL boli 4 lokality opakujúca sa, na cestách I. triedy 3 KNL a na cestách II. triedy 1 KNL.

Počet usmrtených osôb pri dopravných nehodách na kritických nehodových lokalitách podľa počtu DN:

- Na úseku KNL sa vyskytlo 100 usmrtených osôb. Počet usmrtených osôb na KNL k počtu usmrtených osôb na celej dĺžke cesty I. a II. triedy, predstavuje 78,12%.

Z porovnania uvedených údajov vyplýva, že na pomerne malej časti siete ciest I. a II. triedy (ktorú tvoria úseky KNL z hľadiska následkov DN) v dĺžke 20,830 km s 0,30 % - ným podielom sa kumuluje 100 usmrtených osôb, čo predstavuje 78,12 % - ný podiel smrteľných DN z celej siete ciest I. a II. triedy, čiže viac ako polovička počtu osôb zomrie v úseku KNL na cestách I. a II. triedy.

Prehľad KNL podľa následkov dopravných nehôd na cestách I. a II. triedy v SR v roku 2009

Ukazovateľ: HHSNN

Správa a údržba	Číslo cesty	KNL (v km)		Dĺžka (v km)	Intra Extra vilán	Závažnosť DN				Následky DN				Klasifikácia KNL podľa HHSNN		Opak. KNL
		Od	Do			Počet DN	z toho			SZ	ŽZ	LZ	MŠ (tis. EUR)	SaÚ	SR	
							SDN	VDN	ODN							
BRATISLAVA-VIDIEK	2	54,600	54,600	0,000	EX	1	1	1	1	1	2	0	4,0	1	11	***
	63	61,080	61,500	0,420	EX	3	1	1	1	1	2	0	22,0	3	56	
	561	35,490	35,490	0,000	EX	1	1	1	1	1	1	0	5,0	1	15	
	572	15,000	15,450	0,450	EX	3	1	1	1	1	1	1	31,6	4	63	
	572	27,700	28,000	0,300	EX	3	1	1	2	1	1	1	4,1	2	48	
	51	148,180	148,570	0,390	IN	3	1	2	2	1	1	1	76,0	2	53	
	62	23,000	23,000	0,000	EX	2	1	2	2	1	1	0	85,0	1	9	
	63	81,950	82,300	0,350	EX	2	1	1	1	1	1	0	14,7	2	54	
	589	1,500	1,850	0,350	EX	4	1	2	4	1	2	5	24,3	1	44	
	76	47,750	48,200	0,450	EX	2	1	1	1	1	0	0	67,5	1	65	
DUNAJSKÁ STREDA	65	9,000	9,500	0,500	EX	8	1	1	2	1	2	3	88,4	1	58	***
	65	11,000	11,500	0,500	EX	4	1	1	3	1	1	3	26,0	2	67	
	509	19,100	19,100	0,000	EX	1	1	1	1	1	1	1	2,0	1	13	
	51	103,000	103,100	0,100	EX	6	1	1	2	1	1	3	39,1	3	20	
	500	22,000	22,000	0,000	EX	2	1	1	1	2	0	1	6,3	1	7	
	501	58,000	58,000	0,000	EX	1	1	1	1	1	1	0	4,0	2	16	
	54	157,900	157,900	0,000	EX	1	1	1	1	1	1	0	3,0	1	17	
	61	105,900	106,210	0,310	EX	2	1	1	2	2	0	4	6,3	2	30	
	61	46,800	47,200	0,400	IN	4	1	1	2	2	0	4	74,8	2	35	
	502	55,000	55,000	0,000	EX	1	1	1	1	3	0	2	2,5	1	2	
TRNAVA	504	22,000	22,500	0,500	IN	8	1	1	3	1	3	6	30,8	4	57	***
	504	50,300	50,800	0,500	EX	2	1	1	2	2	0	1	13,3	3	45	
	59	11,450	11,950	0,500	EX	3	1	1	2	1	1	2	14,5	4	73	
	66	79,800	80,300	0,500	EX	7	2	2	5	2	1	4	57,7	3	37	
	66	93,700	93,900	0,200	EX	2	1	1	1	1	1	0	5,3	2	34	
	66	111,650	111,650	0,000	EX	1	1	1	1	2	1	0	16,0	1	4	

Prehľad KNL podľa následkov dopravných nehôd na cestách I. a II. triedy v SR v roku 2009

Ukazovateľ: HHSNN

Správa a údržba	Číslo cesty	KNL (v km)		Dĺžka (v km)	Intra Extra vilán	Závažnosť DN				Následky DN				Klasifikácia KNL podľa HHSNN		Opak. KNL
		Od	Do			Počet DN	z toho			SZ	TŽ	LZ	MŠ (tis. EUR)	SaÚ	SR	
							SDN	VDN	ODN							
ČADCA SSÚR 6 ČADCA SSÚR 6 ČADCA DOLNÝ KUBÍN LIPTOVSKÝ MIKULÁŠ LIPTOVSKÝ MIKULÁŠ LIPTOVSKÝ MIKULÁŠ LUČENEC LUČENEC MARTIN MARTIN MARTIN MARTIN POVAŽSKÁ BYSTRICA POVAŽSKÁ BYSTRICA PRIEVIDZA PRIEVIDZA PRIEVIDZA ZVOLEN ZVOLEN ZVOLEN ZVOLEN ŽIAR NAD HRONOM ŽIAR NAD HRONOM ŽILINA ŽILINA ŽILINA BARDEJOV	11	413,900	414,400	0,500	IN	10	1	2	3	1	1	1	29,9	3	71	***
	11	425,100	425,530	0,430	EX	4	1	1	2	2	3	1	54,2	1	32	
	11	428,500	429,000	0,500	EX	6	2	3	4	2	1	1	16,8	2	41	
	78	27,270	27,550	0,280	EX	3	1	1	3	2	0	2	8,2	1	27	
	18	526,200	526,300	0,100	EX	3	1	1	1	1	0	0	56,0	3	23	
	59	32,000	32,000	0,000	EX	1	1	1	1	2	4	2	17,0	1	3	
	59	34,050	34,050	0,000	EX	1	1	1	1	2	0	0	32,0	2	5	
	71	11,800	12,000	0,200	EX	2	1	1	2	1	2	1	16,8	1	29	
	585	0,140	0,400	0,260	IN	5	1	2	3	1	1	1	2,6	2	39	
	14	17,920	18,280	0,360	EX	2	1	1	1	1	0	0	47,0	4	59	
	18	482,000	482,480	0,480	EX	5	2	2	3	2	1	2	27,9	2	38	
	18	494,000	494,360	0,360	EX	3	0	2	3	0	6	3	75,0	3	55	
	65	115,790	115,900	0,110	EX	3	1	1	1	1	2	1	28,3	1	21	
	61	137,200	137,700	0,500	EX	3	1	2	2	1	1	0	6,2	2	75	
	61	143,250	143,600	0,350	EX	3	1	1	2	1	2	1	14,1	1	49	
	50	164,500	165,000	0,500	EX	4	1	1	1	1	1	0	52,2	3	66	
	64	144,300	144,800	0,500	EX	2	1	1	2	1	5	1	12,0	2	51	
	574	37,400	37,400	0,000	EX	1	1	1	1	1	1	0	5,3	1	14	
	50	250,000	250,020	0,020	EX	2	1	1	1	1	2	0	9,0	3	19	
	66	30,000	30,000	0,000	EX	1	1	1	1	1	1	3	8,0	1	8	
	69	6,900	7,100	0,200	EX	5	1	2	2	1	1	1	26,0	4	31	
	591	43,400	43,400	0,000	EX	1	1	1	1	1	2	2	5,0	2	10	
	65	70,620	71,100	0,480	EX	5	1	1	1	1	1	0	17,5	2	70	
	428	1,500	2,000	0,500	IN	3	1	1	2	1	1	7	8,9	1	69	
	18	436,000	436,500	0,500	EX	3	1	1	1	1	1	0	22,9	3	72	
	18	471,800	472,000	0,200	EX	6	1	2	3	1	1	2	101,7	2	28	
	583	9,100	9,230	0,130	EX	6	1	2	3	1	1	3	26,9	1	25	
	545	31,050	31,450	0,400	IN	3	1	2	2	2	1	0	7,3	1	61	

Prehľad KNL podľa následkov dopravných nehôd na cestách I. a II. triedy v SR v roku 2009

Ukazovateľ: HHSNN

Správa a údržba	Číslo cesty	KNL (v km)		Dĺžka (v km)	Intra Extra vilán	Závažnosť DN				Následky DN				Klasifikácia KNL podľa HHSNN		Opak. KNL
		Od	Do			Počet DN	z toho			SZ	ŽZ	LZ	MŠ (tis. EUR)	SaÚ	SR	
							SDN	VDN	ODN							
HUMENNÉ HUMENNÉ KOŠICE-VIDIEK MICHALOVCE POPRAD POPRAD POPRAD PREŠOV PREŠOV PREŠOV	74	8,100	8,200	0,100	IN	2	1	1	1	1	1	1	27,5	1	22	***
	558	6,200	6,500	0,300	EX	3	2	2	2	2	1	1	15,0	2	26	
	68	125,000	125,000	0,000	EX	2	1	1	1	1	1	3	14,2	1	12	
	18	759,200	759,700	0,500	EX	3	1	2	3	1	1	1	33,9	1	68	
	67	76,900	77,200	0,300	EX	5	1	2	3	1	1	1	12,6	1	47	
	67	85,800	86,300	0,500	EX	3	1	1	1	1	2	1	41,1	3	62	
	67	115,550	115,920	0,370	EX	4	1	1	2	1	2	1	22,3	2	50	
	18	690,000	690,500	0,500	IN	5	1	2	2	1	2	0	9,3	3	64	
	68	51,600	52,000	0,400	EX	4	1	1	2	1	5	3	43,7	1	36	
	68	61,000	61,500	0,500	IN	6	1	2	2	1	1	1	11,1	4	74	
PREŠOV ROŽŇAVA ROŽŇAVA ROŽŇAVA ROŽŇAVA SPIŠSKÁ NOVÁ VES SPIŠSKÁ NOVÁ VES STARÁ LUBOVŇA TREBIŠOV VRANOV VRANOV VRANOV	68	66,600	67,000	0,400	EX	4	1	2	2	1	1	0	12,8	2	60	***
	50	362,100	362,400	0,300	EX	2	1	1	1	1	1	5	8,0	3	43	
	50	365,600	365,950	0,350	EX	4	1	1	3	1	3	4	13,3	2	40	
	532	39,600	39,600	0,000	EX	1	1	1	1	6	0	1	10,0	1	1	
	533	44,900	45,200	0,300	IN	2	1	1	2	1	1	2	11,1	2	46	
	546	75,800	75,800	0,000	EX	1	1	1	1	1	1	0	1,3	1	18	
	77	17,000	17,300	0,300	EX	7	1	1	3	1	1	2	34,5	1	42	
	50	473,870	474,200	0,330	EX	4	1	2	2	1	1	2	9,3	1	52	
	15	10,000	10,000	0,000	EX	1	1	1	1	2	0	2	3,0	1	6	
	18	709,400	709,800	0,400	EX	3	1	1	2	4	0	1	32,8	2	24	
	79	3,200	3,600	0,400	IN	3	1	1	1	2	2	0	16,2	3	33	

Prehľad KNL podľa následkov dopravných nehôd na diaľniciach v SR v roku 2009

Ukazovateľ: HHSNN

Stredisko	Dial. úsek číslo	KNL (v km)		Dĺžka (km)	Intra Extra vílän	Závažnosť DN				Následky DN				Klasifikácia KNL podľa HHSNN		Opak. KNL
		Do VDN	vílän ODN			Počet DN	z toho			SZ	ŽZ	LZ	MŠ (tis. EUR)	SSÚD	SR	
							SDN	VDN	ODN							
SSÚD 1 MALACKY	2	14,800	15,000	0,200	EX	3	1	1	1	1	3	0	25,6	1	1	
SSÚD 1 MALACKY	2	46,360	46,550	0,190	EX	3	1	1	1	1	1	0	27,1	2	2	
SSÚD 1 MALACKY	2	49,250	49,750	0,500	EX	4	1	1	1	3	1	0	45,0	3	6	
SSÚD 2 BRATISLAVA	2	65,950	66,200	0,250	IN	5	1	1	1	1	1	2	82,7	1	4	
SSÚD 4 TRENČÍN	1	128,950	129,390	0,440	EX	5	1	1	1	1	1	0	24,2	1	5	
SSÚD 10 BEHAROVCE	1	373,000	373,360	0,360	EX	2	1	1	1	1	2	1	33,0	1	3	

Prehľad opatrení a plán realizácie na KNL ciest I. tr. podľa následkov DN - ukazovateľ HHSNN - v roku 2009 na území IVSC Bratislava

Číslo cesty	KNL v km		Miestopis	SaÚ	Poradie v SR	Opatrenia	Stav prípravy	Investičný náklad	Plánov. realizácia opatrení			Poznámka
									okamžitých	dlhodobých		
KNL - opatrenia realizované												
I/63	97,750	98,100	Komárno, križovatka s MK(Hadovská)	NR	71	rekonštrukcia križovatky	realizovaná	0,570 mil.€	2009			
KNL-v realizácii												
I/63	81,950	82,300	Komárno	NR	52	rekonštrukcia križovatky	v realizácii	0,561 mil.€			2010	
I/65	11,000	11,500	Zlaté Moravce	NR	67	rekonštrukcia križovatiek	v realizácii	1,401 mil.€			2010	
KNL pripravované												
I/65	9,000	9,500	Nitra-Hr.Beňadik, BO	NR	58	rekonštr.križovatky s c.III/06433	ÚR		2010		2011 - 2012	
I/51	103,000	103,100	Senica-Jablonica-Trstín	TT	20	obchvat	EIA-stan. MŽP SR	146 mil.€	2010		2014 - 2015	
I/61	46,800	47,200	Trnava, južný obchvat	TT	35	obchvat	ÚR	20 mil.€			2012 - 2014	
I/76	47,750	48,200	Kalná nad H.-Šárovce	LV	65	rozšírenie	DÚR	17 mil.€			2014 - 2016	
KNL nepripravované												
I/2	54,600	54,600	ext. Plavecký Štvrtok	BA	11	obnova VDZ	bež. údržba					
I/63	61,080	61,500	Dolný Štál-Velký Meder	DS	56	obnova VDZ	bež. údržba					
I/62	23,000	23,000	Sládkovičovo	GA	9	obnova VDZ	bež. údržba		2010			
I/63	81,950	82,300	ext. Okoličná n.Ostrove	KN	54	obnova VDZ	bež. údržba		2010			
I/76	47,750	48,200	ext.Levice	LV	65							
I/65	9,000	9,500	ext.Koliňany	NR	58	obnova VDZ	bež. údržba		2010			
I/65	11,000	11,500	ext.Jelenec	NR	67	obnova VDZ	bež. údržba		2010			
I/51	103,000	103,100	ext.Biela Hora	SE	20	obnova VDZ,doplnenie DZ	bež. údržba		2010			
I/61	46,800	47,200	Trnava	TT	35							

Poznámka: Investičné náklady sú uvedené za celú stavbu.

Prehľad opatrení a plán realizácie na KNL ciest I. tr. podľa následkov DN - ukazovateľ HHSNN - v roku 2009 na území IVSC Žilina

Číslo cesty	KNL v km		Miestopis	SaÚ	Poradie v SR	Opatrenia	Stav prípravy	Investičný náklad	Plánov. realizácia opatrení		Poznámka
									okamžitých	dlhodobých	
KNL - opatrenia realizované											
KNL - v realizácii 2009											
KNL - v príprave											
I/18	471,800	472,000	extravilán obce Strečno	ZA	28	záchyt. siete v miestach padania skál	bež. údržba		2010		
I/65	115,790	115,900	extravilán mesta Turč. Teplice - Diviaky	TR	21	rozsúrenie komunikácie na štvorpruh	príprava DUR				
I/61	137,200	137,700	k. ú Dubnica n/V	IL	75	rekonštrukcia betónovej vozovky	príprava DUR				
I/11	413,900	414,400	intravilán mesta Čadca	CA	71	vybudovanie okružnej križovatky	DRS	1 000 000 €	2010		
KNL nepripravované											
I/18	436,000	436,500	extravilán obce Petrovice	BY	72	obnova VDZ	bež. údržba	5 000 €	2010		úsek sa doteraz nevykaz. ako KNL
I/54	157,900	157,900	extravilán obce Moravské Lieskové	NM	17		bež. údržba				úsek sa doteraz nevykaz. ako KNL
I/61	105,900	106,210	extravilán obce Trenčianske Bohuslavice	NM	30		bež. údržba				úsek sa doteraz nevykaz. ako KNL
I/78	27,270	27,550	intravilán obce Zubrohlava	NO	27	obnova vodorovného DZ	bež. údržba	950 €	2010		
I/14	17,920	18,280	extravilán na hor. priechode Šturec	TR	59	obnovenie VDZ	bež. údržba		2010		
I/18	482,000	482,480	extravilán mesta Martin	MT	38	výstavba D1 Dubná Skala - Turany, R3					dostav. D1 sa zníži intenz. dopravy
I/11	428,500	429,000	extravilán obce Kysucký Lieskovec	CA	41	obnova VDZ v reflex. úprave	bež. údržba	2 500 €	2010		
I/18	526,200	526,300	pred zjazdov D1 na 1/18, k. ú. Ivachnová	RK	23	obnova VDZ v reflex. úprave	bež. údržba		2010		
I/59	32,000	32,000	rovný úsek cesty pred pravotoč. zákr.	RK	3	výstavba D1 Ivachnová - Hubová	výkop. práce				
I/59	34,050	34,050	rovný úsek cesty pred pravotoč. zákr.	RK	5	obnova VDZ, odfréz vyjazd. kolají	bež. údržba		2010		
I/61	143,250	143,600	extrav. medzi obcami Prejta a Klobušice	IL	49	ZDZ reflex. Úpravy	bež. údržba	4 000 €	2010		
I/18	494,000	494,360	extravilán obce Ratkovo	MT	38	výstavba D1 Dub. Skala - Turany					dostav. D1 sa zníži intenz. dopravy
I/50	164,500	165,000	extravilán mesta Nováky	PD	66		bež. údržba				úsek sa doteraz nevykaz. ako KNL
I/64	144,300	144,800	extravilán mesta Nedožery - Brezany	PD	51	obnova krytu vozovky	bež. údržba	68 000 €	2010		

Poznámka: Červenou farbou sú vyznačené opakujúce sa KNL. Investičné náklady sú uvedené za celú stavbu.

**Prehľad opatrení a plán realizácie na KNL ciest I. tr. podľa následkov DN - ukazovateľ HHSNN - v roku 2009
na území IVSC Banská Bystrica**

Číslo cesty	KNL v km		Miestopis	SaÚ	Poradie v SR	Opatrenia	Stav prípravy	Investičný náklad	Plánov. realizácia opatrení			Poznámka
									okamžitých	dlhodobých		
KNL - opatrenia realizované v roku 2009												
I/50	250,000	250,200	Víglaš	DT	19	vybudované ochranné ostrovčeky v mieste prechodov pre chodcov		108 tis. €				
I/65	70,620	71,100	Lehôtka pod Brehmi	ZH	70	vybudovaná preložka R1						realizácia NDS, a.s.
KNL - v realizácii 2010												
KNL - v príprave												
I/59	11,450	11,950	Staré Hory	BB	73	vypracovaná PD na vybudovanie skľudňujúcich opatrení v intraviláne obce	PD	100 tis. €				
I/66	30,000	30,000	Domaníky	KA	8	plánovaná oprava krytu vozovky		250 tis. €				
KNL nepripravované												
I/66	93,700	93,900	Banská Bystrica	BB	34	bežná údržba						
I/66	111,650	111,650	Nemecká	BR	4	bežná údržba						
I/69	6,900	7,100	Sliač	ZV	31	bežná údržba						
I/71	11,800	12,000	Kurtáň	LC	29	bežná údržba						

Poznámka: * stavebná akcia nebola zaradená v kontrakte na rok 2009 z dôvodu nesúhlasu MDPT SR v súvislosti s výstavbou R2 v súbehu s cestou I/50
Investičné náklady sú uvedené za celú stavbu.

Prehľad opatrení a plán realizácie na KNL ciest I. tr. podľa následkov DN - ukazovateľ HHSNN - v roku 2009 na území IVSC KE

Číslo cesty	KNL v km		Miestopis	SaÚ	Pora-die v SR	Opatrenia	Stav prípravy	Investičný náklad	Plánov.realizácia opatrení		Poznámka
									okamži-tých	dlhodo-bých	
KNL - opatrenia realizované											
I/18	759,200	759,700	za obcou Petrovce nad Laborcom	MI	68	obnova krytu vozovky a VDZ		815,7 tis. €	2009		
I/68	125,000	125,000	za križ.s c.III/68025 do obce Čaňa	KS	12	obnova krytu vozovky a VDZ		415,7 tis. €	2009		
KNL - v realizácii 2010											
I/67	115,550	115,920	extravilán mesta Spišská Belá	KK	50	obn.krytu voz.a dopln.ZDZ P6		550 tis. €	2010		
I/68	51,600	52,000	za mestom Lipany	SB	36	preložka cesty	výstavba	8 448 tis.€	2006	2011	I/68 Lipany - preložka cesty
KNL - v príprave											
I/67	85,800	86,300	extr. a intravilán mesta Poprad	PP	62	výstavba kruh.križovatky	DSP				investor nie je známy
I/68	61,000	61,500	Sabinov	SB	74	preložka cesty	DSP	67 730 tis. €	2009	2014	I/68 Sabinov - preložka cesty
I/68	66,600	67,000	Šarišské Michalany	SB	60	rekonštrukcia cesty	DUR	87 600 tis. €	2009	2015	I/68 Šarišské Mi-chalany - Prešov
KNL nepripravované											
I/15	10,000	10,000	extr.pred obcou Benkovce	VT	6		bež. údržba				
I/18	690,000	690,500	Prešov - časť Ľubotice	PO	64		bež. údržba				
I/18	709,400	709,800	extravilán mesta Hanušovce	VT	24		bež. údržba				
I/50	362,100	362,400	Plešivec	RV	43		bež. údržba				
I/50	365,600	365,950	extravilán obce Vidová	RV	40	obnova krytu vozovky a VDZ	bež. údržba	100 tis. €			návrh na realizáciu
I/50	473,870	474,200	obec Dargov	TV	52	výst.ostrov.nad cest.priekopou	bež. údržba	5 tis. €	2010		
I/67	76,900	77,200	extr.- intravilán obce Hranovnica	PP	47	boli osad.ZDZ A 14na z.a k.KNL	bež. údržba				
I/74	8,100	8,200	Humenné	HE	22		bež. údržba				
I/77	17,000	17,300	medzi obcami N.Ružbachy a Hniezdne	SL	42	osadená ZDZ Z3b	bež. údržba				
I/79	3,200	3,600	Vranov nad Topľou časť Lomnica	VT	33	obnova krytu vozovky	bež. údržba	395 tis. €	2006		

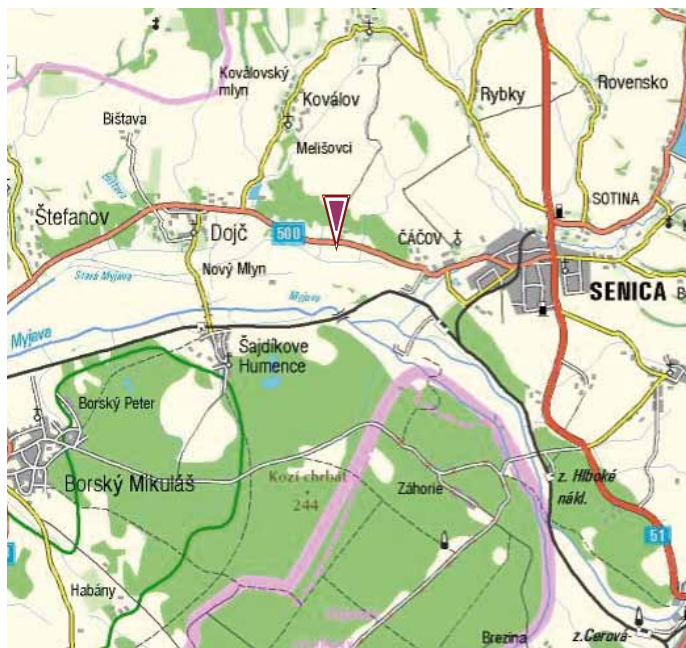
Poznámka: Červenou farbou sú vyznačené opakujúce sa KNL. Investičné náklady sú uvedené za celú stavbu.

Opakujúca sa kritická nehodová lokalita na ceste č. II/500 v km 21,850 – 22,000

Kritické nehodové miesto je v km 22,000

Investor: SÚC TTsk, vysunuté pracovisko Senica

Prehľadná mapa



▼ - OKNL

Miestopis a okolie:

Lokalita sa nachádza v extraviláne na ceste II/500 medzi obcou Dojč a mestom Senica, časť Čáčov. V úseku sa nachádza autobusová zastávka pred firmou OMS. Podľa celoštátneho sčítania dopravy v roku 2005 intenzita dopravy v úseku bola 6735 vozidiel/24 hod., z toho 1755 ťažkých vozidiel (26,06 %).

Príčiny dopravných nehôd:

Za rok 2009 bolo v uvedenej lokalite spolu 2 DN, pričom 2 osoby ťažko a 1 smrteľne zranená. Materiálové škody boli v hodnote 6300,- €.

Príčiny DN: Nedodržiavanie pravidiel cestnej premávky, v úseku bezpečnosť negatívne ovplyvňuje sídlo firmy OMS.

Vykonané opatrenia: v roku 2009

- v rámci údržby – obnova VDZ

Vynaložené investičné náklady: 330,- €

Navrhované opatrenia:

- Na ceste je celoročne v dobrej viditeľnosti VDZ, navrhované opatrenia nie sú.

Termín realizácie:

Predpokladané investičné náklady:

Začiatok úseku OKNL v smere staničenia

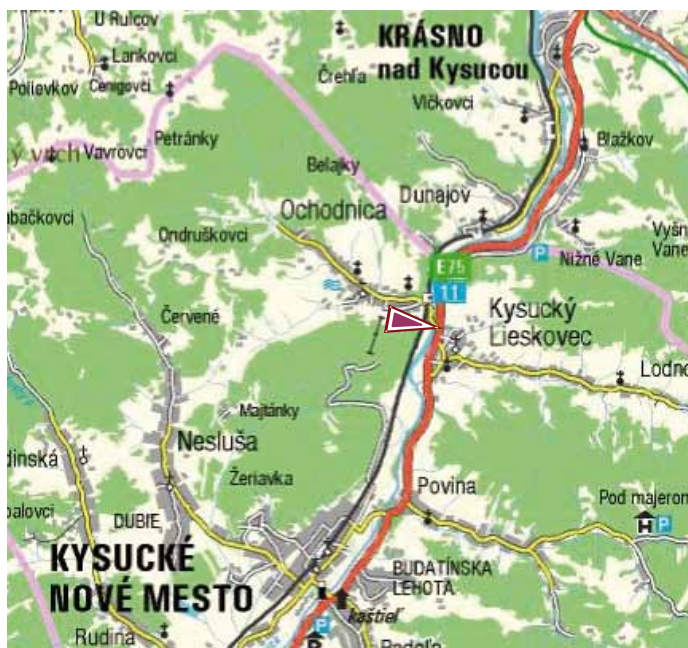


Koniec úseku OKNL v smere staničenia



Opakujúca sa kritická nehodová lokalita na ceste I/11 v km 428,500 – 428,860 je v majetkovej správe NDS a.s., SSÚR Čadca – pokračovanie v km 428,860 – 429,000 je správe IVSC Žilina, vysunuté pracovisko Čadca
Kritické nehodové miesto je v km 428,900 - 429,000

Prehľadná mapa



▼ - kritická nehodová lokalita

Vykonané opatrenia:

V rámci údržby:

- obnova VDZ
- zníženie max. povol. rýchlosti zvislým dopravným značením „B 31a“ - 2 ks na 70 km/h
- osvetlenie priechodov pre chodcov (zabezpečila obec Kys. Lieskovec)

Vynaložené investičné náklady: 1,8 tis. €

Miestopis a okolie:

OKNL sa nachádza v extraviláne obce Kysucký Lieskovec. Celý nehodový úsek tvorí mierna pravotočivá zákruta. V úseku je napojenie št. cesty III/01161 (vpravo) a št. cesty III/01162 (vľavo). Začiatok nehodového úseku po križovatku s cestou III/01162 je v majetkovej správe Národnej diaľničnej spoločnosti. V úseku sa nachádzajú 2 priechody pre chodcov (1 x na úseku SSC IVSC Žilina a 1 x na úseku NDS, a. s.). Podľa celoštátneho sčítania dopravy v roku 2005 intenzita dopravy v úseku bola 13362 vozidiel/24 hod., z toho 32 % ťažkých vozidiel.

Príčiny dopravných nehôd:

V uvedenej lokalite bolo za rok 2009 spolu 6 DN, pri ktorých bola 2 osoby usmrtená, 1 ťažko zranená a 1 ľahko zranená, ostatné sú materiálne škody vo výške 16,8 tis. €.

Príčiny DN: Neprimeraná rýchlosť vozidiel jazdiacich po I/11 spolu s nedaním prednosti v jazde vozidiel prichádzajúcich z vedľajšej cesty. Nebezpečné prechádzanie chodcov cez cestu.

Navrhované opatrenia:

- obnova VDZ

Termín realizácie: 2010

Predpokladané investičné náklady: 2,5 tis. €

Začiatok úseku OKNL v smere staničenia



Koniec úseku OKNL v smere staničenia

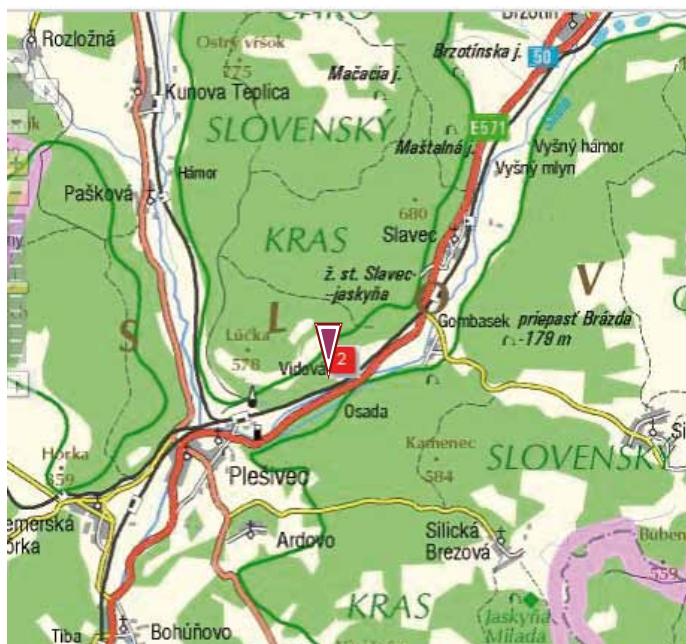


Opakujúca sa kritická nehodová lokalita na ceste I/50 v km 365,600- 365,950

Kritické nehodové miesto je v km 365,800 – 365,900

Investor: IVSC .Košice, vysunuté pracovisko Rožňava

Prehľadná mapa



▼ - kritická nehodová lokalita

Vykonané opatrenia: v roku 2009

- obnova VDZ a čistenie vozovky po zime.

Vynaložené investičné náklady: 500 €

Miestopis a okolie:

KNL sa nachádza v extraviláne obce Vidová v smere od Plešivca na Rožňavu. Úsek v smere staničenia s ľavotočivou zákrutou na jej konci prechádza cez most. Možnosť tvorenia námrazy. Podľa celoštátneho sčítania dopravy intenzita dopravy v úseku bola 6 601 vozidiel za 24 hodín, z toho 26 % ťažkých vozidiel.

Príčiny dopravných nehôd:

V uvedenej lokalite bolo za rok 2009 spolu 4 DN pri ktorých bola 1 osoba usmrtená, 3 ťažko zranené a 4 ľahko zranené osoby, materiálne škody sú 13,3 tis. €.

Príčiny DN: Nedodržanie pravidiel cestnej premávky. V úseku bezpečnosť negatívne ovplyvňuje rýchlosť vozidiel, pretože je tam dlhý priamy úsek a končí ľavotočivou zákrutou prejazdom mostu.

Navrhované opatrenia:

- obnova krytu vozovky resp. zdrsňujúci koberec.

Termín realizácie:

Predpokladané investičné náklady: 100 tis. €

Začiatok úseku OKNL v smere staničenia



Koniec úseku OKNL v smere staničenia



Opakujúca sa kritická nehodová lokalita na ceste I/77 v km 17,000-17,300

Kritické nehodové miesto je v km 17,200-17,300

Investor: SSC IVSC Košice, detašované pracovisko Stará Ľubovňa

Prehľadná mapa



▼ - OKNL

Miestopis a okolie:

KNL sa nachádza medzi obcami Nižné Ružbachy a Hniezdne – extravilán.

Podľa celoštátneho sčítania dopravy v roku 2005 intenzita dopravy v úseku bola 4218 vozidiel/24 hod., z toho 25 % ťažkých vozidiel.

Príčiny dopravných nehôd:

V uvedenej lokalite bolo za rok 2009 spolu 7 DN, pri ktorých boli 1 osoba smrť, zranená, 1 osoba ťažko zranená a 2 osoby ľahko zranené, ostatné sú materiálne škody vo výške 34 500,- €.

Príčiny DN: Nedodržanie pravidiel cestnej premávky, ako je nedodržanie rýchlosti v úseku, kde smerové aj výškové vedenie trasy nezodpovedá platným normám pre projektovanie ciest.

Vykonané opatrenia:

- v rámci údržby – obnova VDZ
- osadenie Z3b

Vynaložené investičné náklady:

Navrhované opatrenia:

- preložka cesty Nižné Ružbachy - Hniezdne

Termín realizácie:

Predpokladané investičné náklady:

Začiatok úseku OKNL v smere staničenia



Koniec úseku OKNL v smere staničenia



Dopravná nehodovosť 2009

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

Traffic accident rate 2009

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

Autor/Athor:
Ing. Štefan Mészáros, CSc.

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/Bezpečnosť](http://www.ssc.sk/Bezpecnost)



Bratislava 2010