

Dopravná nehodovosť 2011

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

Traffic accident rate 2011

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



Bratislava 2012

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 ujmami 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 porovnatelné s krajinami vyspejšej Európy.

Úloha Slovenskej správy ciest v oblasti BECEP

Z poverenia MDPT SR Slovenská správa cest 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 (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, expertízna 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 cest 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 cest I. triedy,

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

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

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

Role of the Slovak Road Administration in the field of BECEP

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

- 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 úložištiach týkajúcich sa zvyšovania viditeľnosti a zrozumiteľnosti dopravného značenia na PK a na skvalitnení a prehľadnosti značenia železničných priecestí.

(Viac www.ssc.sk - BECEP.)

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

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

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

kde :

- $P(x)$ je súčtová pravdepodobnosť vzniku práve x kritického počtu DN alebo kritického počtu následkov pri DN za rok na zvolenej normovej dĺžke cestej 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 cestej siete s istou pravdepodobnosťou P (miera štatistickej istoty v %) v určitom územnom celku,
- e - základ prirodzeného logaritmu.

- 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.)

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

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

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

where:

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

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 nehodach 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 nehodach 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 zaznamenaných v topografických zoznamoch v databanke Prezidia 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 **pričinami** z komplexu prvkov VACOPS (vodič, automobil, cestné podmienky, okolie a premávkové podmienky, ako aj sociálno-ekonomickej podmienky v spoločnosti), ktoré negatívne pôsobia v mieste alebo úseku lokality v dobe vzniku DN.

Riešenie KNL - znižovanie dopravnej nehodovosti

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

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

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

Štatistika o DN je akýmsi základným východiskom pri hľadaní príčin vzniku dopravných nehôd. Referát BECEP SSC sa okrem iných dôležitých úloh v oblasti bezpečnosti cestnej infraštruktúry zameriava aj na vyhodnocovanie prvotných

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.

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.

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 cest, vyšším územným celkom (VÚC) - cesty II. triedy, investičným výstavbám a správcom cest (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 cest. 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 cest na realizáciu navrhnutých opatrení. Medzi veľmi závažné KNL na cestách I. triedy patria opakujúce sa KNL (OKNL). OKNL patria do skupiny KNL, ktoré vyžadujú na rozdiel od údržby komplexnú prestavbu úseku cesty.

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

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

- na úseku KNL sa vyskytuje vysoký počet DN, prevažne s materiálnymi škodami s minimálnym počtom smrtelých 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 situácií, 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 zaradujú:

- na úseku KNL sa vyskytuje nízky počet DN s vysokým počtom následkov nehôd, pričom prevažne na každej KNL je jedna osoba smrtelne zranená;

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 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.

- 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 rýchlosťi 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.

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 prevailingly low intensity of traffic.
- In a BS section there occur prevailingly - 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 2011“

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 - smrtelná dopravná nehoda pri ktorej došlo k smrtelnému zraneniu účastníka nehody,
- VDN - vážna dopravná nehoda pri ktorej bol smrteľne a ľažko zranený aspoň jeden účastník dopravnej nehody,
- ODN - osobné dopravné nehody pri ktorej vznikne ujma na zdraví ľudí (dôjde k smrtelnému, ľažkému alebo ľahkému zraneniu).

Následky DN :

- SZ - smrtelne zranená osoba,
- ŤZ - ľažko 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 diaľníc,
- SR - Slovensko,
- Opak. KNL *** - opakujúca sa KNL .

Kritické nehodové lokality podľa počtu dopravných nehôd;

- V roku 2011 na cestách I. a II. triedy vzniklo 12 KNL;

z toho:

v intraviláne 2,

v extraviláne 10,

Z 12 KNL bola 1 opakujúca sa KNL.

Na pomerne malej časti cestnej siete ciest I. a II. triedy (ktorú tvoria KNL) v dĺžke 4,939 km (0,07%) sa kumuluje 91 DN, čo predstavuje 2,03 % - ný podiel nehôd na cestách I. a II. triedy.

Prehľad KNL na cestách I. a II. triedy v SR v roku 2011

Správa a údržba	Číslo cesty	KNL (v km)		Dĺžka (v km) Extra vilán	Počet DN	Závažnosť DN			Následky DN			Klasifikácia KNL podľa HN			Opak. KNL			
		Od	Do			z toho		SDN	VDN	ODN	SZ	ŤZ	ĽZ	MŠ (tis. EUR)				
						SDN	VDN											
NITRA	51	190,000	190,500	0,500	EX	9	0	2	4	0	2	2	43,7	2	6			
NITRA	65	27,000	27,500	0,500	EX	12	0	1	7	0	1	12	77,5	1	2			
BANSKÁ BYSTRICA	66	91,960	92,300	0,340	EX	6	0	0	3	0	0	5	24,2	1	7			
ČADCA	11	433,800	434,200	0,400	IN	9	0	0	0	0	0	0	43,4	1	5			
LUČENEC	75	188,750	188,980	0,230	EX	6	1	1	3	1	0	4	42,3	1	1			
ŽIAR NAD HRONOM	65	41,900	42,200	0,300	EX	7	0	1	2	0	1	5	77,6	1	3			
ŽIAR NAD HRONOM	65	70,450	70,900	0,450	EX	7	0	0	1	0	0	1	98,1	2	8			
POPRAD	18	601,500	602,000	0,500	EX	6	0	0	0	0	0	0	29,7	3	12			
POPRAD	18	602,500	602,900	0,400	EX	6	0	1	3	0	1	6	45,0	1	10			
POPRAD	18	603,100	603,570	0,470	EX	7	0	0	3	0	0	3	38,9	2	11			
PREŠOV	18	686,900	687,340	0,440	IN	10	0	1	5	0	1	9	47,0	1	4			
ROŽŇAVA	50	392,700	393,100	0,400	EX	6	0	1	3	0	1	3	32,4	1	9			

Stredisko	Dial. úsek číslo	KNL (v km)		Dĺžka (km) Extra vilán	Počet DN	Závažnosť DN			Následky DN			Klasifikácia KNL podľa HN			Opak. KNL			
		Od	Do			z toho		Spolu DN	SDN	VDN	ODN	SZ	ŤZ	ĽZ	MŠ (tis. EUR)			
						SDN	VDN											
SSÚD 11 PREŠOV	1	588,500	588,700	0,200	EX	9	0	0	1	0	0	1	45,5	1	1			

Kritické nehodové lokality podľa ukazovateľa HN na cestách I. triedy v roku 2011 - prehľad opatrení a plán ich realizácie
IVCS Banská Bystrica

Číslo cesty	KNL v km	Miestopis	Okres	Pora-die v SR	Opatrenia	Stav prípravy	Investičný náklad	Plánov.realizácia opatrení okamži-tých dlhodo-bých	Poznámka
KNL - opatrenia realizované									
I/75	188,750	188,980	Lučenec	LC	1	Odstraňovanie nevyhovujúcich par.			ukončenie 09/2011
KNL - v realizácii 2011									
I/66	91,960	92,300	Banská Bystrica	BB	7	Severný obchvat BB			ukončenie 07/2012
KNL - v príprave									
KNL - nepripravované									

Kritické nehodové lokality podľa ukazovateľa HN na c.I.tr. v roku 2011- prehľad opatrení a plán ich realizácie IVCS Žilina

Číslo cesty	KNL v km	Miestopis	Okres	Pora-die v SR	Opatrenia	Stav prípravy	Investičný náklad	Plánov.realizácia opatrení okamži-tých dlhodo-bých	Poznámka
KNL - opatrenia realizované									
11	433,800	434,200	Intravilan Radola	KM	5	zriaďadená svetelné riadená križ., stavebné úpravy, rok 2011	0,276	dialhica D3	

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

Kritické nehodové lokality podľa ukazovateľa HN na c.I.tr. v roku 2011- prehľad opatrení a plán ich realizácie IVCS Košice

Číslo cesty	KNL v km	Miestopis	Okres	Pora-die v SR	Opatrenia	Stav pripravy	Investičný náklad	Plánov realizácia opatrení okamži-tých	Plánov realizácia opatrení dihodo-bých	Poznámka
KNL - opatrenia realizované										
KNL - v realizácii 2012										
I/18	602,500	602,900	prechod z extr. do intr.Popradu	PP	10	obnova krytu		498 tis. €	2012	
I/18	603,100	603,570	Poprad	PP	11	obnova krytu			2012	Eliminácia bezpečnosť. rizík
I/50	392,700	393,100	pred obcou Jablonov nad Turňou	RV	9	obnova krytu		25 tis. €	2012	Eliminácia bezpečnosť. rizík
KNL - v príprave										
KNL nepripravované										
I/18	601,500	602,000	extr.medzi mestami Svit a Poprad	PP	12	obnova VDZ		bez.údržba		
I/18	686,900	687,340	Prešov	PO	4	obnova VDZ		bez.údržba		

Poznámka: Investičné náklady sú uvedené za celú stavbu.

Opakujúca sa kritická nehodová lokalita na ceste I/11 v km 433,800 – 434,200

Kritické nehodové miesto je v km 434,100 – 434,200

Investor: IVSC Žilina, vysunuté pracovisko Čadca

Prehľadná mapa



▼ - opakujúca sa KNL

Miestopis a okolie:

KNL sa nachádza v intraviláne obce Radola. Úsek začína cca 400 m pred križovatkou. V km 434,200 sa nachádza križovatka s cestami III/01163 a III/01165. Križovatka bola v r. 2011 upravená z okružnej na stykovú, riadenú cestnou svetelnou signalizáciou s premenlivými intervalmi. Na hranici križovatky sa nachádza priechod pre chodcov riadený cestnou svetelnou signalizáciou. Koniec nehodového úseku je v strede križovatky. Podľa celoštátneho sčítania dopravy v roku 2010 intenzita dopravy v úseku bola 17124 voz./24 hod., z toho 36% ľahkých vozidiel.

Príčiny dopravných nehôd:

V uvedenej lokalite bolo za rok 2011 evidovaných spolu 9 DN, pri ktorých boli spôsobené materiálne škody vo výške 43,4 tis. EUR.

Príčiny DN: Nedodržanie pravidiel cestnej premávky najmä pri jazde cez križovatku (nedanie prednosti pri výjazde z vedľajšej cesty, nedanie prednosti protidúcemu vozidlu pri odbočovaní vľavo). V úseku bezpečnosť negatívne ovplyvňuje aj existencia priechodu pre chodcov pred križovatkou (zo smeru Čadca).

Vykonané opatrenia:

- oprava krytu vozovky križovatky,
- osadenie VDZ vyššieho štandardu (studený plast)

Vynaložené finančné náklady: 210 tis. EUR

Navrhované opatrenia:

- vybudovanie pripravovanej diaľnice D3 Žilina - Čadca

Termín realizácie: 2013 - 2015

Predpokladané investičné náklady:

km 433,800 (pohľad v smere staničenia)



km 434,200 (pohľad v protismere staničenia)



„Prehľad KNL podľa následkov dopravných nehôd na cestách I. a II. triedy a na diaľniciach v SR v roku 2011“

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 exakt-ným 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 - smrtelná dopravná nehoda pri ktorej došlo k smrtelnému zraneniu účastníka nehody,
- VDN - vážna dopravná nehoda pri ktorej bol smrteľne, alebo ľažko zranený aspoň jeden účastník dopravnej nehody,
- ODN - osobné dopravné nehody pri ktorej vznikne ujma na zdraví ľudí (dôjde k smrtelnému, ľažkému a ľahkému zraneniu).

Následky DN :

- SZ - smrtelne zranená osoba,
- ŤZ - ľažko 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 2011 vzniklo na cestách I. a II. triedy 177 KNL;
z toho
v intraviláne 20,
v extraviláne 157 KNL.

Z týchto 177 KNL boli 2 lokality opakujúce sa. Na cestách I. triedy 1 KNL a na cestách II. triedy 1 KNL.

Počet usmrtených osôb pri dopravných nehodách bolo 172 osôb.

Úseky KNL na cestách I. a II. triedy predstavujú dĺžku spolu 31,760 km. Ich podiel k celkovej dĺžke ciest I. a II. triedy, činí 0,45%.

Prehľad KNL na cestách I. a II. triedy v SR v roku 2011

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	ĽZ	MŠ (tis. EUR)	SaÚ	SR			
						SDN	VDN	ODN										
BRATISLAVA-VIDIEK	61	19,000	19,500	0,500	EX	2	1	2	1	0	1	0	5,0	2	167			
BRATISLAVA-VIDIEK	590	5,000	5,000	0,000	EX	1	1	1	1	0	0	0	3,0	1	1			
DUNAJSKÁ STREDA	63	48,800	48,800	0,000	EX	1	1	1	1	0	0	0	7,0	2	21			
DUNAJSKÁ STREDA	63	65,250	65,250	0,000	EX	1	1	1	1	1	1	1	8,5	1	18			
DUNAJSKÁ STREDA	63	69,800	69,890	0,090	EX	2	1	1	1	0	0	0	12,0	4	84			
DUNAJSKÁ STREDA	561	36,400	36,400	0,000	EX	1	1	1	1	0	0	0	13,0	3	40			
GALANTA	51	144,880	144,880	0,000	IN	1	1	1	1	0	1	0	20,5	2	30			
GALANTA	51	153,410	153,500	0,090	EX	2	1	1	1	0	0	0	16,0	6	93			
GALANTA	75	2,500	2,500	0,000	EX	1	1	1	1	0	0	0	5,0	5	58			
GALANTA	75	12,700	12,700	0,000	EX	1	1	1	1	0	0	0	16,5	3	34			
GALANTA	503	21,000	21,000	0,000	EX	2	1	1	1	0	0	0	9,0	4	37			
GALANTA	573	8,500	8,500	0,000	EX	1	1	1	1	2	1	1	2,0	1	3			
KOMÁRNO	63	81,820	81,820	0,000	EX	1	1	1	1	0	0	0	3,2	2	64			
KOMÁRNO	511	83,540	83,540	0,000	EX	1	1	1	1	1	0	0	4,0	1	22			
LEVICE	51	214,110	214,110	0,000	EX	1	1	1	1	0	0	0	2,5	3	68			
LEVICE	51	215,670	215,720	0,050	EX	2	1	1	1	0	0	2	11,2	7	88			
LEVICE	75	120,000	120,000	0,000	EX	1	1	1	1	0	0	1	1,0	2	56			
LEVICE	527	3,450	3,450	0,000	EX	1	1	1	1	0	0	0	2,0	4	73			
LEVICE	564	2,270	2,270	0,000	EX	1	1	1	1	0	0	1	3,5	1	48			
LEVICE	564	10,220	10,220	0,000	IN	1	1	1	1	0	0	0	0,5	6	81			
LEVICE	588	29,200	29,200	0,000	EX	1	1	1	1	0	0	0	0,5	5	80			
NITRA	51	175,200	175,600	0,400	EX	4	1	1	2	1	0	4	13,6	2	140			
NITRA	51	179,000	179,500	0,500	EX	3	1	2	2	1	1	4	16,3	5	150			
NITRA	64	62,200	62,700	0,500	IN	3	1	1	2	1	1	0	8,2	8	168			
NITRA	65	28,430	28,430	0,000	EX	1	1	1	1	0	0	0	50,3	1	23			
NITRA	65	29,540	30,000	0,460	EX	3	1	1	1	0	0	0	19,0	6	159			
NITRA	511	20,400	20,800	0,400	EX	2	1	2	1	0	2	0	6,2	3	143			
NITRA	513	20,000	20,500	0,500	EX	2	1	2	1	0	3	0	22,1	7	161			

Prehľad KNL na cestách I. a II. triedy v SR v roku 2011

Ukazovateľ: HHSNN

Správa a údržba	Číslo cesty	KNL (v km)		Dĺžka (v km)	Intra vilián	Závažnosť DN			Následky DN				Klasifikácia KNL podľa HHSNN	Opak. KNL				
		Od	Do			Počet DN		z toho		SZ	ŽZ	ĽZ	MŠ (tis. EUR)					
						SDN	VDN	ODN										
NITRA	562	1,800	2,200	0,400	EX	2	1	1	1	0	0	0	5,0	4	148			
NOVÉ ZÁMKY	75	31,700	32,200	0,500	EX	2	1	1	2	1	0	1	12,0	2	164			
NOVÉ ZÁMKY	509	30,100	30,100	0,000	EX	1	1	1	1	0	0	0	10,0	1	42			
SENICA	2	43,200	43,200	0,000	EX	1	1	1	1	0	1	0	4,0	2	45			
SENICA	51	92,300	92,700	0,400	EX	2	0	1	1	0	3	4	66,4	4	172			
SENICA	499	28,050	28,050	0,000	EX	1	1	1	1	2	0	0	1,0	1	9			
SENICA	500	3,700	3,700	0,000	EX	1	1	1	1	0	0	0	0,5	3	79			
TOPOLČANY	50	137,030	137,520	0,490	EX	3	1	1	2	1	2	1	5	10,4	2	137		
TOPOLČANY	64	103,800	104,250	0,450	EX	3	1	1	2	1	0	1	13,3	4	157			
TOPOLČANY	514	27,150	27,200	0,050	EX	2	1	2	2	1	1	1	5,5	1	86			
TOPOLČANY	593	23,690	24,100	0,410	EX	2	1	1	1	0	0	0	0,3	3	153			
TRENČÍN	50	118,500	118,900	0,400	EX	3	0	1	2	0	3	8	7,7	10	174			
TRENČÍN	50	120,480	120,480	0,000	EX	1	1	1	1	0	1	1	5,1	1	44			
TRENČÍN	61	112,500	112,800	0,300	EX	2	1	1	1	0	0	0	15,8	8	129			
TRENČÍN	61	123,300	123,300	0,000	IN	1	1	1	1	0	0	0	3,0	3	66			
TRENČÍN	61	127,090	127,300	0,210	IN	3	1	1	2	2	0	1	11,7	6	95			
TRENČÍN	507	130,420	130,420	0,000	EX	1	1	1	1	1	0	0	2,0	4	72			
TRENČÍN	516	7,600	7,600	0,000	EX	1	1	1	1	0	0	0	5,6	2	55			
TRENČÍN	581	25,800	25,850	0,050	EX	2	1	1	1	1	0	0	2,2	5	90			
TRENČÍN	581	36,400	36,630	0,230	EX	2	1	1	1	0	0	0	11,3	7	116			
TRENČÍN	581	40,200	40,700	0,500	EX	2	1	1	1	0	0	0	5,0	9	170			
TRNAVA	51	110,140	110,500	0,360	EX	2	1	1	2	1	0	0	46,0	10	134			
TRNAVA	51	128,500	129,000	0,500	EX	4	1	1	4	1	0	3	4,7	12	163			
TRNAVA	51	134,140	134,140	0,000	EX	1	1	1	1	0	0	0	40,0	2	26			
TRNAVA	51	134,890	134,890	0,000	EX	1	1	1	1	0	0	0	8,0	4	47			
TRNAVA	61	57,600	57,900	0,300	EX	2	1	1	2	1	0	2	13,6	8	126			
TRNAVA	499	59,070	59,070	0,000	IN	1	1	1	1	0	0	0	7,0	5	52			
TRNAVA	504	25,800	25,800	0,000	EX	1	1	1	1	0	1	0	2,0	6	53			

Prehľad KNL na cestách I. a II. triedy v SR v roku 2011

Ukazovateľ: HHSNN

Správa a údržba	Číslo cesty	KNL (v km)		Dĺžka (v km)	Intra Extra vilián	Závažnosť DN			Následky DN				Klasifikácia KNL podľa HHSNN	Opak. KNL				
		Od	Do			Počet DN		z toho		SZ	ŽZ	ĽZ	MŠ (tis. EUR)					
						SDN	VDN	ODN										
TRNAVA	504	41,000	41,400	0,400	EX	2	2	2	3	0	1	5,0	7	100				
TRNAVA	507	74,900	75,200	0,300	EX	3	1	2	1	0	1	10,8	9	130				
TRNAVA	507	86,900	87,400	0,500	EX	2	1	2	1	0	1	0,4	13	171				
TRNAVA	513	13,600	13,600	0,000	EX	1	1	1	1	0	0	0	16,7	3	33			
TRNAVA	514	10,200	10,200	0,000	EX	1	1	1	2	1	0	0	3,0	1	5			
TRNAVA	560	1,700	2,200	0,500	EX	2	1	2	1	2	1	26,1	11	138				
BANSKÁ BYSTRICA	59	16,500	16,500	0,000	EX	1	1	1	1	0	0	0	2,5	2	67			
BANSKÁ BYSTRICA	66	86,750	87,200	0,450	IN	2	1	1	1	1	1	1	3,3	6	142			
BANSKÁ BYSTRICA	66	95,000	95,350	0,350	EX	2	1	1	1	1	1	1	17,6	5	117			
BANSKÁ BYSTRICA	66	149,460	149,460	0,000	EX	1	1	1	1	0	0	0	0,2	3	82			
BANSKÁ BYSTRICA	69	14,900	15,080	0,180	EX	2	1	1	2	1	0	0	10,0	4	107	***		
BANSKÁ BYSTRICA	69	16,150	16,150	0,000	EX	2	0	1	1	0	6	0	30,5	1	35			
ČADCA	11	408,650	409,050	0,400	EX	4	1	1	1	0	0	0	12,1	7	144			
ČADCA	11	418,900	419,400	0,500	EX	5	1	1	3	2	1	2	44,2	5	115			
ČADCA	11	423,800	423,950	0,150	EX	2	1	1	1	0	1	1	55,6	3	98			
ČADCA	11	432,150	432,330	0,180	EX	4	0	3	4	0	5	7	36,2	4	109			
ČADCA	11	436,800	437,270	0,470	EX	4	1	1	1	1	2	0	30,2	6	136			
ČADCA	12	1,970	1,970	0,000	EX	1	1	1	1	0	0	0	1,1	2	76			
ČADCA	12	9,100	9,100	0,000	IN	1	1	1	1	0	0	0	3,5	1	63			
ČADCA	520	16,200	16,600	0,400	EX	2	1	1	2	1	0	1	1,2	8	147			
DOLNÝ KUBÍN	18	500,600	500,600	0,000	EX	1	1	1	1	0	0	0	0,0	7	83			
DOLNÝ KUBÍN	59	64,500	64,500	0,000	EX	1	1	1	1	2	1	3	22,5	1	2			
DOLNÝ KUBÍN	59	70,300	70,300	0,000	EX	1	1	1	1	1	0	1	20,0	5	31			
DOLNÝ KUBÍN	59	92,800	92,800	0,000	EX	1	1	1	1	1	0	1	26,0	4	29			
DOLNÝ KUBÍN	59	93,600	93,600	0,000	EX	1	1	1	1	1	2	1	20,0	2	10			
DOLNÝ KUBÍN	59	109,250	109,250	0,000	IN	1	1	1	1	1	0	0	4,0	6	62			
DOLNÝ KUBÍN	59	114,000	114,000	0,000	EX	1	1	1	1	2	0	0	2,2	3	14			
DOLNÝ KUBÍN	78	2,900	3,300	0,400	EX	2	1	1	2	1	0	1	3,0	9	145			

Prehľad KNL na cestách I. a II. triedy v SR v roku 2011

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	ĽZ	MŠ (tis. EUR)					
						SDN	VDN	ODN	1									
DOLNÝ KUBÍN	78	32,340	32,800	0,460	EX	2	1	1	1	0	0	0	111,0	10	160			
DOLNÝ KUBÍN	78	43,750	43,800	0,050	EX	2	1	2	1	0	1	1	6,3	8	89			
LIPTOVSKÝ MIKULÁŠ	18	514,200	514,500	0,300	EX	5	1	1	2	1	0	1	16,1	4	127			
LIPTOVSKÝ MIKULÁŠ	18	545,210	545,210	0,000	EX	1	1	1	1	0	0	0	4,5	3	60			
LIPTOVSKÝ MIKULÁŠ	18	557,400	557,400	0,000	EX	2	2	2	2	0	0	0	3,6	1	8			
LIPTOVSKÝ MIKULÁŠ	72	24,000	24,000	0,000	EX	1	1	1	1	0	0	0	43,1	2	25			
LUČENEC	50	267,000	267,000	0,000	EX	2	1	1	1	0	0	0	74,8	1	20			
LUČENEC	71	10,800	11,200	0,400	EX	2	0	2	2	0	3	5	18,0	3	175			
LUČENEC	75	188,750	188,980	0,230	EX	6	1	1	3	1	0	0	42,3	2	113			
MARTIN	18	483,600	484,100	0,500	EX	5	0	1	1	0	3	2	23,3	3	177			
MARTIN	65	112,600	112,600	0,000	EX	1	1	1	1	0	0	0	13,0	1	39			
MARTIN	65	133,250	133,700	0,450	EX	2	1	1	1	0	0	0	14,8	2	158			
POVAŽSKÁ BYSTRICA	61	151,900	152,100	0,200	EX	3	1	1	3	1	0	0	6,9	3	111			
POVAŽSKÁ BYSTRICA	61	173,430	173,430	0,000	EX	1	1	1	1	0	0	0	5,0	1	57			
POVAŽSKÁ BYSTRICA	507	190,400	190,600	0,200	EX	2	1	1	1	1	0	0	2,9	2	106			
POVAŽSKÁ BYSTRICA	517	12,050	12,500	0,450	EX	2	1	1	1	1	1	1	8,0	4	141			
PRIEVIDZA	64	138,000	138,500	0,500	IN	5	1	1	3	1	0	2	5,9	2	165			
PRIEVIDZA	64	140,200	140,500	0,300	IN	3	1	1	2	1	0	2	14,2	1	124			
RIMAVSKÁ SOBOTA	50	313,100	313,100	0,000	EX	1	1	1	1	2	0	0	13,0	3	38			
RIMAVSKÁ SOBOTA	50	335,650	335,650	0,000	EX	1	1	1	1	1	0	0	7,0	2	19			
RIMAVSKÁ SOBOTA	50	343,500	343,500	0,000	EX	1	1	1	1	1	1	1	3,5	8	169			
RIMAVSKÁ SOBOTA	67	11,600	12,100	0,500	IN	2	1	1	2	1	0	0	2,0	5	71			
RIMAVSKÁ SOBOTA	72	34,100	34,100	0,000	EX	1	1	1	1	1	0	0	3,0	4	51			
RIMAVSKÁ SOBOTA	531	4,470	4,470	0,000	EX	1	1	1	1	1	1	1	8,1	7	112			
RIMAVSKÁ SOBOTA	532	3,900	4,100	0,200	EX	2	1	1	2	1	0	0	31,5	6	87			
RIMAVSKÁ SOBOTA	571	50,350	50,440	0,090	EX	2	1	1	2	1	0	1	0,3	1	152			
VEĽKÝ KRTIŠ	527	44,600	45,010	0,410	IN	2	1	1	2	1	0	1	0	5	94			
ZVOLEN	50	231,700	231,800	0,100	EX	4	1	1	1	1	0	0	9,5	5	94			

Prehľad KNL na cestách I. a II. triedy v SR v roku 2011

Ukazovateľ: HHSNN

Správa a údržba	Číslo cesty	KNL (v km)		Dĺžka (v km)	Intra Extra vilián	Závažnosť DN			Následky DN				Klasifikácia KNL podľa HHSNN		Opak. KNL			
		Od	Do			Počet DN		z toho		SZ	ŽZ	ĽZ	MŠ (tis. EUR)	SaÚ	SR			
						SDN	VDN	ODN										
ZVOLEN	50	243,060	243,060	0,000	EX	1	1	1	1	1	0	0	14,0	1	17			
ZVOLEN	50	247,000	247,010	0,010	EX	2	1	2	1	0	1	1	10,0	3	36			
ZVOLEN	50	261,790	262,200	0,410	EX	3	1	3	1	0	2	0	9,1	9	146			
ZVOLEN	66	25,200	25,200	0,000	EX	1	1	1	1	0	0	0	8,0	4	46			
ZVOLEN	66	36,900	36,900	0,000	EX	1	1	1	1	0	1	0	28,2	2	28			
ZVOLEN	66	62,600	63,000	0,400	EX	2	1	1	1	3	0	0	19,0	6	99			
ZVOLEN	66	71,200	71,400	0,200	EX	4	1	1	3	1	1	4	25,5	7	102			
ZVOLEN	526	48,500	48,800	0,300	IN	3	1	1	2	1	0	2	10,2	8	128			
ŽIAR NAD HRONOM	50	201,200	201,400	0,200	EX	2	1	1	1	0	0	0	18,1	2	110			
ŽIAR NAD HRONOM	50	206,160	206,160	0,000	EX	1	1	1	1	0	0	0	1,8	1	74			
ŽIAR NAD HRONOM	65	59,420	59,700	0,280	EX	2	1	1	1	0	0	0	10,8	3	122			
ŽIAR NAD HRONOM	65	72,200	72,650	0,450	EX	4	1	1	3	1	0	4	18,6	5	154			
ŽIAR NAD HRONOM	65	83,450	83,800	0,350	EX	2	1	2	1	1	1	1	10,2	4	131			
ŽILINA	11	437,280	437,500	0,220	EX	3	1	1	2	2	0	1	15,2	3	96			
ŽILINA	18	454,800	455,120	0,320	IN	7	1	1	2	1	1	4	34,6	4	120			
ŽILINA	18	462,700	463,100	0,400	EX	3	1	1	1	0	0	0	40,0	5	139			
ŽILINA	18	471,000	471,500	0,500	EX	4	1	1	1	1	1	2	22,5	6	151			
ŽILINA	61	178,250	178,250	0,000	EX	1	1	1	1	0	0	0	4,5	2	59			
ŽILINA	64	193,300	193,800	0,500	EX	2	0	1	2	0	3	2	27,1	8	176			
ŽILINA	517	20,200	20,200	0,000	EX	1	1	1	1	0	0	0	6,0	1	54			
ŽILINA	583	9,100	9,500	0,400	EX	4	0	2	2	0	3	3	33,0	7	173			
BARDEJOV	77	63,890	64,100	0,210	IN	2	1	1	1	0	0	0	3,2	1	114			
BARDEJOV	545	20,900	21,200	0,300	EX	2	1	1	1	0	0	0	23,1	3	125			
BARDEJOV	545	27,220	27,500	0,280	EX	3	1	1	2	1	0	1	2,1	2	123			
HUMENNÉ	74	10,960	11,000	0,040	IN	3	1	1	2	1	0	1	17,5	2	85			
HUMENNÉ	74	35,300	35,300	0,000	EX	1	1	1	1	0	1	1	3,2	1	49			
KOŠICE-VIDIEK	50	402,600	403,000	0,400	EX	2	1	2	1	1	1	4	114,5	6	121			
KOŠICE-VIDIEK	50	409,100	409,100	0,000	EX	1	1	1	1	0	0	0	2,0	4	70			

Prehľad KNL na cestách I. a II. triedy v SR v roku 2011

Ukazovateľ: HHSNN

Správa a údržba	Číslo cesty	KNL (v km)		Dĺžka (v km)	Intra vilián	Závažnosť DN			Následky DN				Klasifikácia KNL podľa HHSNN	Opak. KNL				
		Od	Do			Počet DN		z toho		SZ	ŽZ	ĽZ	MŠ (tis. EUR)					
						SDN	VDN	ODN										
KOŠICE-VIDIEK	50	420,000	420,100	0,100	EX	2	1	2	1	1	0	21,7	5	92				
KOŠICE-VIDIEK	68	103,280	103,300	0,020	EX	2	1	1	4	1	0	5,8	1	6				
KOŠICE-VIDIEK	548	12,150	12,150	0,000	EX	1	1	1	1	2	2	6,0	2	13				
KOŠICE-VIDIEK	552	25,000	25,000	0,000	EX	1	1	1	1	0	1	3,0	3	50				
MICHALOVCE	50	497,350	497,800	0,450	EX	3	1	1	2	1	0	4	6,9	4	155			
MICHALOVCE	50	503,800	504,300	0,500	IN	3	1	2	2	1	0	1	0,5	1	156			
MICHALOVCE	50	522,900	523,400	0,500	IN	3	1	1	3	1	0	3	0,0	6	166			
MICHALOVCE	50	533,100	533,100	0,000	EX	1	1	1	1	0	0	0	0,5	1	78			
MICHALOVCE	555	4,600	4,800	0,200	EX	3	1	1	2	1	1	1	14,0	2	103			
MICHALOVCE	582	3,000	3,500	0,500	EX	4	2	2	4	2	0	5	14,6	3	119			
MICHALOVCE	18	593,500	594,000	0,500	EX	3	1	1	1	1	0	0	25,7	5	162			
POPRAD	18	609,100	609,230	0,130	EX	2	1	1	2	1	0	2	6,2	3	97			
POPRAD	67	68,400	68,400	0,000	EX	1	1	1	1	0	0	0	158,0	1	11			
POPRAD	67	73,450	73,450	0,000	EX	1	1	1	1	0	1	0	5,5	2	43			
POPRAD	67	122,300	122,700	0,400	EX	2	1	1	1	1	0	0	2,5	4	149			
PREŠOV	18	690,800	691,300	0,500	IN	5	1	1	2	1	4	1	17,5	6	132			
PREŠOV	18	699,000	699,350	0,350	EX	4	1	1	2	1	0	1	23,1	8	135			
PREŠOV	68	48,000	48,000	0,000	EX	1	1	1	1	1	0	0	6,0	1	4			
PREŠOV	68	52,910	52,910	0,000	EX	1	1	1	2	1	2	0	17,0	2	12			
PREŠOV	68	76,000	76,000	0,000	EX	1	1	1	1	1	1	1	2	9,0	3	15		
PREŠOV	68	80,640	80,960	0,320	IN	3	1	1	1	1	1	1	0	2,9	7	133		
SPIŠSKÁ NOVÁ VES	536	27,000	27,200	0,200	EX	4	1	1	1	1	1	1	0,9	1	77			
SPIŠSKÁ NOVÁ VES	546	39,500	39,730	0,230	EX	2	1	1	2	1	0	2	30,3	2	108			
SVIDNIK	15	49,150	49,150	0,000	EX	1	1	1	1	1	0	0	4,0	1	101			
SVIDNIK	73	43,500	44,000	0,500	EX	4	1	1	2	1	1	1	16,0	2	61			
															118			

Prehľad KNL na cestách I. a II. triedy v SR v roku 2011

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	SDN	VDN	ODN	SZ	ŤZ	LZ			
TREBIŠOV	79	37,000	37,000	0,000	EX	1	1	1	1	1	0	1	35,0	1	
TREBIŠOV	79	58,950	59,300	0,350	EX	2	1	1	2	0	2	11,7	4	27	
TREBIŠOV	552	50,230	50,230	0,000	EX	1	1	1	1	0	0	1,5	3	104	
TREBIŠOV	555	40,500	40,500	0,000	EX	1	1	1	1	0	0	2,0	2	75	
TREBIŠOV	555	40,500	40,500	0,000	EX	1	1	1	1	0	0	0	2,0	2	69
VRANOV	15	11,200	11,200	0,000	EX	1	1	1	1	0	0	0	45,5	1	24
VRANOV	18	704,800	705,000	0,200	EX	2	1	1	2	1	0	3	58,0	5	105
VRANOV	18	710,790	710,870	0,080	EX	3	1	1	3	1	0	2	15,8	4	91
VRANOV	18	743,520	743,520	0,000	EX	1	1	1	1	0	1	0	6,0	3	41
VRANOV	79	4,400	4,400	0,000	EX	1	1	1	1	0	1	1	15,0	2	32

Prehľad KNL na diaľničiach v SR v roku 2011

Ukazovateľ: HHSNN

Stredisko	Dial. úsek číslo	KNL (v km)		Dĺžka (km)	Intra Extra vilán	Závažnosť DN			Následky DN			Klasifikácia KNL podľa HHSNN	Opak. KNL		
		Od	Do			Spolu DN	z toho	SDN	VDN	ODN	SZ	ŤZ	LZ		
SSÚD 1 MALACKÝ	2	30,930	30,930	0,000	EX	1	1	1	1	1	0	0	2,2	1	2
SSÚD 2 BRATISLAVA	1	17,800	18,150	0,350	EX	2	1	1	1	1	0	0	22,0	1	4
SSÚD 3 TRNAVA	1	26,700	27,200	0,500	EX	2	1	1	2	1	1	3	13,0	2	6
SSÚD 3 TRNAVA	1	34,100	34,480	0,380	EX	2	1	1	1	1	0	0	12,9	1	5
SSÚD 4 TRENČÍN	1	135,240	135,680	0,440	EX	2	1	1	2	1	0	3	14,0	1	7
SSÚR 5 PUCHOV	3	4,300	4,500	0,200	EX	2	1	1	1	1	2	1	22,3	1	3
SSÚD 11 PREŠOV	1	592,000	592,000	0,000	EX	1	1	1	1	1	0	1	5,0	1	1

Kritické nehodové lokality podľa ukazovateľa HHsNN na cestách I. triedy v roku 2011 - prehľad opatrení a plán ich realizácie IVCS BB

Číslo cesty	KNL v km	Miestopis	Okres	Poradie v SR	Opatrenia	Stav prípravy	Investičný náklad	Plánov. realizácia opatrení		Poznámka
								okamžitých	dlhodobých	
KNL - opatrenia realizované										
I/69	16,150	16,150	Banská Bystrica	BB	35	Úprava VDZ a ZDZ				v rámci bežnej údržby
I/75	188,750	188,980	Lučenec	LC	113	Obnova krytu vozovky				
I/50	201,200	201,400	Janova Lehota	ZH	110	Rekonštrukcia cesty				
I/65	83,450	83,800	Bartošova Lehôťka	ZH	131	Obnova krytu vozovky				
KNL - v realizácii 2011										
KNL - v príprave										
I/66	95,000	95,350	Slovenská Lupča	BB	117	Eliminácia bezpečnostných rizík...	DRS	1,45 mil. €	2012	inv. náklad je na úsek cesty I/66
I/66	149,460	149,460	Polomka	BR	82	I/66 Polomka - bodová závada	DÚR	11 mil. €		
I/50	167,000	267,000	Podkriváň	DT	20	R2 Kriváň-Lovinobaňa-Tomášovce	DÚR	562 mil. €	2015	zabezpečuje NDS
I/66	243,060	243,060	Lieskovec	ZV	17	Eliminácia bezpečnostných rizík...	DRS	1,2 mil. €		inv. náklad je na úsek cesty I/66
I/66	247,000	247,100	Zvolenská Slatina	ZV	36	Eliminácia bezpečnostných rizík...	DRS	1,2 mil. €		inv. náklad je na úsek cesty I/66
I/50	261,790	262,200	Kriváň	ZV	146	R2 Pstruša - Kriváň	DRS		2013	zabezpečuje NDS
I/66	71,200	71,200	Zvolen	ZV	102	Eliminácia bezpečnostných rizík...	DRS	2,2 mil. €		inv. náklad je na úsek cesty I/66
KNL nepripravované										
I/59	16,500	16,500	Staré Hory	BB	67					bez. údržba
I/69	14,900	15,080	Rakytove	BB	107					bez. údržba
I/71	10,800	11,200	Filákovské Kováče	LC	175					bez. údržba
I/50	313,100	313,100	Rimavská Sobota	RS	7					bez. údržba
I/67	11,600	12,100	Tornala	RS	169					bez. údržba
I/72	34,100	34,100	Tornala	RS	71					bez. údržba
I/66	25,200	25,200	Hontianske Tesáre	KA	46					bez. údržba
I/66	39,900	36,900	Devície	KA	28					bez. údržba
I/66	62,600	63,000	Podzámčok	ZV	99					bez. údržba
I/50	206,160	206,160	Lovčica	ZH	74					bez. údržba

Kritické nehodové lokality podľa ukazovateľa HHSNN na c.l.tr. v roku 2011 - prehľad opatrení a plán ich realizácie IVCŠ Žilina

Číslo cesty	KNL v km	Miestopis	Okres	Pora-die v SR	Opatrenia	Stav prípravy	Investičný náklad	Plánov.realizácia opatrení okamži-tých dlhodo-bých	Poznámka
KNL - opatrenia realizované 2012									
11	436,800	437,270	extravilán Oškerda	KM	136	obnova krytu vozovky 790m	ukončenie	0,118	
11	437,280	437,500	extravilán Oškerda	KM	136	obnova krytu vozovky 790m	ukončenie	0,118	
KNL - v realizácii									
59	64,500	64,500	extravilán Jasenová	DK	2	stavba "I/59 D.Kubín - hr.okresu, pruh pre pomalé vozidlá"	realizácia	11,482	2011-2015
KNL - v príprave									
59	114,000	114,000	extravilán hr.priechod SR/PR-Tr-stená	TS	14	stavba" I/59 Trstená, hr. priechod - rekonštrukcia cesty"	DSP	1,292	
65	112,600	112,600	extravilán Turčianske Teplice	TR	39	stavba"Eliminácia bezpečnostných rizík na cestách I triedy"	DRS	49,435	2012-2013
65	133,250	133,700	extravilán Košťany nad Turcom	MT	158	stavba"Eliminácia bezpečnostných rizík na cestách I triedy"	DRS	49,435	2012-2013
18	483,600	484,100	extravilán Sučany	MT	177	stavba" I/18 Žilina - Ružomberok, odstránenie nevyhovujúcich parameetrov cesty"	DSP	49,990	výstavba D1 v realizácii
50	118,500	118,900	extravilán Trenčianska Turná	TN	174	stavba "I/50 - II/507 Trenčianska Turná - odstránenie nehodovej lokality"	DSP	0,66	výstavba R2
50	120,480	120,480	extravilán Trenčianska Turná	TN	44	stavba "I/50 Chocholná - Prievidza, obnova nevyhovujúcich parametrov cesty"	DSP	49,990	výstavba R2
18	454,800	455,120	Žilina. Estakáda - rondel	ZÁ	120	stavba" I/18 Žilina - Ružomberok, odstránenie nevyhovujúcich parameetrov cesty"	DSP	49,99	
18	462,700	463,100	extravilán Mojšova Lúčka	ZÁ	139	stavba" I/18 Žilina - Ružomberok, odstránenie nevyhovujúcich parameetrov cesty"	DSP	49,99	
						I/18 Žilina - juhovýchod	DSP	61,000	
18	471,000	471,500	extravilán Strečno	ZÁ	151	stavba" I/18 Žilina - Ružomberok, odstránenie nevyhovujúcich parameetrov cesty"	DSP	49,990	
64	193,300	193,800	extravilán Poluvsie, Autocamping	ZÁ	176	I/64 Porúbka - obchvat	DSP	32,209	
						I/64 Poluvsie - most 104	DSP	1,335	

Kritické nehodové lokality podľa ukazovateľa HHsNN na c.ltr. v roku 2011 - prehľad opatrení a plán ich realizácie IVCS Žilina

Číslo cesty	KNL v km	Miestopis	Okres	Poradie v SR	Opatrenia		Stav pripravy	Investičný náklad	Plánov.realizácia opatrení okamžítých	Poznámka
					DUR	I/61 Trenčín - juhovýchod				
KNL - v príprave										
61	123,300	123,300	Trenčín, okružná križovatka LIDL	TN	66					
61	127,090	127,300	Trenčín	TN	95					
KNL nepripravované										
11	408,650	409,050	intravilán Svrčinovec	CA	144	obnova VDZ	bežná údržba			výstavba D3, R5
11	432,150	432,330	extravilán Povina	CA	109	obnova časti krytu v rámci stavby "I/11 Povina - most 228" ROK 2012	bežná údržba			výstavba D3
12	1,970	1,970	intravilán Čierne	CA	76		bežná údržba			
12	9,100	9,100	Intravilán Skalité	CA	63		bežná údržba			
18	500,600	500,600	extravilán Kraľovany	DK	83		bežná údržba			
59	70,300	70,300	extravilán Dolný Kubín	DK	31		bežná údržba			
59	92,800	92,800	extravilán Krivá - Podbieľ	DK	29	obnova VDZ,ZDZ "IP 30a"	bežná údržba			
59	93,600	93,600	extravilán Krivá - Podbieľ	DK	10	obnova VDZ, ZDZ IP30a, B29a,B29b	bežná údržba			
59	109,250	109,250	intravilán Trstená	TS	62		bežná údržba			
78	2,900	3,300	extravilán Or.Podzámok-Hrušťín	DK	145	obnova VDZ	bežná údržba			
78	32,340	32,800	intravilán Rabča	NO	160	obnova VDZ	bežná údržba			
78	43,750	43,800	extravilán Oravská Polhora	NO	89	obnova VDZ	bežná údržba			
18	514,200	514,500	extravilán Hubová	RK	127		bežná údržba			
18	545,210	545,210	extravilán L. Mikuláš	LM	60	obnova VDZ	bežná údržba			
18	557,400	557,400	za obcou Podtureň	LM	8	obnova VDZ	bežná údržba			
61	151,900	152,100	intravilán Ladce	IL	111	obnova VDZ, B29a	bežná údržba			
61	173,430	173,430	extravilán Považská Teplá	PB	57	obnova VDZ, B29a	bežná údržba			
64	138,000	138,500	intravilán Nováky	PD	165		bežná údržba			
64	140,200	140,500	intravilán Nováky	PD	124		bežná údržba			
61	112,500	112,800	extravilán Melčice	TN	129	obnova VDZ	bežná údržba			
61	178,250	178,250	extravilán Maršová-Rašov	BY	59		bežná údržba			

Poznámka: Investičné náklady sú uvedené za celú stavbu.

Kritické nehodové lokality podľa ukazovateľa HHsNN na c.l.tr. v roku 2011 - prehľad opatrení a plán ich realizácie IVCS Košice

Číslo cesty	KNL v km	Miestopis	Okres	Poradie v SR	Opatrenia		Stav prípravy	Investičný náklad	Plánov.realizácia opatrení okamžítých	Poznámka
KNL - opatrenia realizované										
I/68	48,000	48,000 Lipany		SB	4	obnova krytu vozovky a VDZ		302 tis. €	2011	Odstranevn. tech.parametr.
I/68	80,640	80,960 Prešov		PO	133	obnova krytu vozovky a VDZ		188 tis. €	2011	Odstranevn. tech.parametr.
I/79	58,950	59,300 obec Borša		TV	104	osadená DZA 8, 2x		65 €	2012	
KNL - v realizácii 2012										
I/73	43,500	43,900 extr.mesta Svidník		SK	118	stfunkčenie osvetlenia križ.		1,5 tis €	2012	
I/74	10,960	11,000 Humenné		HE	85	obnova krytu vozovky a VDZ		224 tis. €	2012	Eliminácia bezpečnost. rizik
I/77	63,890	64,100 Bardejov		BJ	114	DZ (gombík KYKLOP)		2 tis. €	2012	
KNL - v príprave										
I/18	704,800	705,000 extr obce Pavlovice-Podlipníky		VT	105	preložka cesty	TŠ		2010	I/18 a I/74 Lipníky - Ubľa
I/18	710,790	710,870 Hanušovce nad Topľou		VT	91	preložka cesty	TŠ		2010	I/18 a I/74 Lipníky - Ubľa
I/74	35,300	35,300 za mestom Snina		HE	49	preložka cesty	DUR		2010	I/74 Snina - Konička

Kritické nehodové lokality podľa ukazovateľa HHSNN na c.l.tr. v roku 2011- prehľad opatrení a plán ich realizácie IVCS Košice

Číslo cesty	KNL v km	Miestopis	SaÚ	Poradie v SR	Opatrenia	Stav prípravy	Investičný náklad	Plánov.realizácia opatrení okamžítých	Poznámka
									dlhodobých
KNL nepripravované									
I/15	11,200	11,200 obec Benkovce	VT	24.	obnova VDZ	bež.údržba			
I/15	49,150	49,150 extr.obce Stročín	SK	61	obnova VDZ	bež.údržba			R4 - rieši NDS
I/18	593,500	594,000 extr.obce Lučivná	PP	162	obnova VDZ	bež.údržba			
I/18	609,100	609,230 extr.obce Hozeleč	PP	97	obnova VDZ	bež.údržba			
I/18	690,800	691,300 Prešov	PO	132	obnova VDZ	bež.údržba			
I/18	699,000	699,350 extr.,krž.s III/018206 Nemcovce	PO	135	obnova VDZ	bež.údržba			obnova krytu voz. v r.2008
I/18	743,520	743,520 za obcou Nižný Hrabovec	VT	41	obnova VDZ	bež.údržba			
I/50	497,350	497,800 obec Pozdišovce	MI	155	obnova VDZ	bež.údržba			
I/50	503,800	504,300 Michalovce	MI	156	obnova VDZ	bež.údržba			
I/50	522,900	523,400 Sobrance	SO	166	obnova VDZ	bež.údržba			
I/50	533,100	533,100 obec Krčava	SO	78	obnova VDZ	bež.údržba			
I/67	20,800	20,800 extr.obce Betliar	RV	77	obnova VDZ	bež.údržba			
I/67	68,400	68,400 extr.obce Vernár	PP	11	obnova VDZ	bež.údržba			
I/67	73,450	73,450 extr.obce Hranovnica	PP	43	obnova VDZ	bež.údržba			
I/67	122,300	122,700 extr.za Tatranskou Javorinou	PP	149	obnova VDZ	bež.údržba			
I/68	52,910	52,910 extr.za mestom Lipany	SB	12	obnova VDZ	bež.údržba			
I/68	76,000	76,000 pred mestom Prešov	PO	15	obnova VDZ	bež.údržba			
I/68	103,280	103,300 Budimír	KS	6	obnova VDZ	bež.údržba			obnova krytu voz. v r.2008
I/79	4,400	4,400 Vranov nad Topľou,časť Lomnica	VT	32	obnova VDZ	bež.údržba			
I/79	37,000	37,000 za Trebišovom pred križ.s c.II/552	TV	27	obnova VDZ	bež.údržba			

Poznámka: Investičné náklady sú uvedené za celú stavbu.

Opakujúca sa kritická nehodová lokalita na ceste I/69 v km 14,900 – 15,080

Kritické nehodové miesto km 14,900 – 14,900

Prehľadná mapa



▼ - opakujúca sa KNL

Miestopis a okolie:

Jedná sa o ľavotočivý smerový oblúk dvojpruhovej komunikácie za stykovou križovatkou s cestou III/06621 (do Rakytovec). V úseku je max. povolená rýchlosť 90 km/hod. Povrch vozovky je vyhovujúci bez výtlkov. Viditeľnosť dobrá, obmedzená nočnou dobou. Úsek je dostatočne vyznačený vodorovným aj zvislým dopravným značením. Podľa sčítania dopravy z roku 2010 bola intenzita v úseku 4646 vozidiel/24 hodín, z toho 10% ťažkých.

Príčiny dopravných nehôd:

V uvedenej lokalite boli za rok 2011 dve DN, pri ktorých bola jedna osoba usmrtená a jedna ľahko zranená.

Príčiny tragickej DN: Vodička OMV pri jazde v smere Banská Bystrica - Zvolen z doposiaľ nezistených príčin zišla mimo vozovku vpravo, pričom ľavou bočnou stranou narazila do železného stĺpu elektrického vedenia. Po prevoze do nemocnice svojim zraneniam podľahla.

Vykonané opatrenia:

V rámci údržby :

- obnova vodorovného dopravného značenia a oprava zvislého DZ, každoročne

Navrhované opatrenia:

- zvýšiť dohľad nad bezpečnosťou zo strany dopravnej polície najmä na kontrolu povolenej rýchlosťi

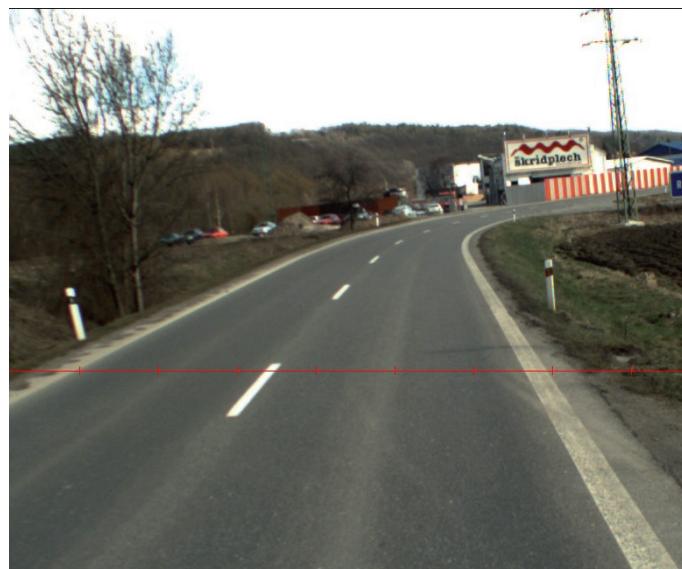
Termín realizácie: dlhodobo

Predpokladané investičné náklady:

KNL v smere staničenia



KNL v protismere staničenia



Opakujúca sa kritická nehodová lokalita na ceste II/583 v km 9,100 – 9,500

Kritické nehodové miesto je v km 9,100 – 9,100

SC ŽSK, pracovisko Žilina

Prehľadná mapa



▼ - opakujúca sa KNL

Miestopis a okolie:

KNM sa nachádza v extraviláne za obcou Gbelany v mieste križovatky cesty II/583 s cestou II/583A.

Podľa celoštátneho sčítania dopravy v roku 2010 intenzita dopravy v úseku bola 6 017 vozidiel/24 hod., z toho 16% ľažkých vozidiel.

Príčiny dopravných nehôd:

Za rok 2011 spolu 4 DN, pri ktorých nebola žiadna osoba usmrtená, 3 osoba ľažko zranené a 3 osoby ľahko zranené, materiálne škody vznikli vo výške 33 000 EUR.

Príčiny DN:

- neprimeraná rýchlosť, nedanie prednosti pri výjazde na hlavnú cestu a pri odbočovaní na vedľajšiu cestu
- vozovka je v dobrom technickom stave, zlyhal ľudský faktor

Vykonané opatrenia: v roku 2010

- v km 7,662 – 9,208 položený nový AB koberec v hr. 50 mm v rámci projektu ROP

Vynaložené investičné náklady: 254.163,- €

Navrhované opatrenia:

- žiadne

Termín realizácie:

Predpokladané investičné náklady:

Začiatok úseku KNL v smere staničenia



Koniec úseku KNL v smere staničenia



Dopravná nehodovosť 2011
na transeurópskych cestách, rýchlostných cestách,
cestách v plánovaných koridoroch diaľnic a rýchlostných ciest
a na cestách samosprávnych krajov
Slovenskej republiky

Traffic accident rate 2011
On transeuropean roads, expressways,
Roads in planned motorway and expressway corridors
And roads of the regional authorities
Of the Slovak Republic

Autor/Author:
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 ciest



Bratislava 2012