



Krajowa Rada
BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO

Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2025 r.

Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Ministerstwo Infrastruktury

00-928 Warszawa, ul. Chałubińskiego 4/6

www.krbrd.gov.pl



Szanowni Państwo,

rok 2025 był najbezpieczniejszym na polskich drogach w historii. Odnotowaliśmy rekordowy spadek liczby ofiar śmiertelnych o ponad 12 %. W Ministerstwie Infrastruktury konsekwentnie działamy na rzecz poprawy BRD. Zmieniamy legislację, domykamy budowę sieci dróg szybkiego ruchu, modernizujemy infrastrukturę zastępując niebezpieczne przejazdy kolejowo – drogowe rozwiązaniami tunelowymi czy wiaduktami. Zmieniają się też postawy uczestników ruchu drogowego – większa odpowiedzialność i wzajemny szacunek kierowców wobec wszystkich użytkowników dróg. Bezpieczeństwo w największym stopniu zależy bowiem od naszych codziennych decyzji.

Poprawie uległy również inne kluczowe wskaźniki – odnotowano mniej wypadków oraz osób rannych w zdarzeniach na drogach. Dzięki temu Polska znalazła się w gronie liderów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Europie i jest jednym z nielicznych państw realnie zmierzających do osiągnięcia unijnego celu redukcji liczby ofiar śmiertelnych o 50 proc. do 2030 roku.

Istotną rolę odegrały rekordowe inwestycje infrastrukturalne. W samym 2025 roku kierowcy zyskali niemal 400 km nowych, bezpiecznych tras, a także ogłoszono przetargi na prawie 390 km kolejnych dróg. Pod koniec 2025 roku przyjęto także pakiet rozwiązań legislacyjnych wzmacniających bezpieczeństwo, zakładające m.in. zatrzymywanie prawa jazdy za przekroczenie prędkości o 50 km/h na drodze jednojezdniowej dwukierunkowej poza obszarem zabudowanym, prawo jazdy kat. B od 17 roku życia, w początkowym okresie pod nadzorem doświadczonego kierowcy, przepisy wzmacniające bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu, w tym obowiązek używania kasku przez osoby do 16. roku życia poruszające się rowerem, hulajnogą elektryczną lub UTO. PKP PLK realizują ogólnopolski program likwidacji najbardziej niebezpiecznych przejazdów i zastępowania ich skrzyżowaniami bezkolizyjnymi – wiaduktami i tunelami.

Wyniki 2025 roku pokazują, że konsekwentne inwestycje, zmiany prawne i rosnąca świadomość uczestników ruchu przynoszą realne efekty. To solidna podstawa do dalszych działań na rzecz jeszcze bezpieczniejszych dróg w kolejnych latach.

Z poważaniem,

Dariusz Klimczak

***Przewodniczący Krajowej Rady
Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego***

Minister Infrastruktury

Spis treści

SŁOWNIK POJĘĆ.....	4
POLSKA NA TLE PAŃSTW UNII EUROPEJSKIEJ W 2025 ROKU	5
BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO W POLSCE W 2025 ROKU	8
ZADANIA ZREALIZOWANE PRZEZ CZŁONKÓW KRBRD PRZEWIDZIANE DO REALIZACJI W 2025 ROKU W PROGRAMIE REALIZACYJNYM 2024–2025 ORAZ ZGODNIE Z KIERUNKAMI NPB RD 2021–2030	39
INNE DZIAŁANIA MAJĄCE WPŁYW NA BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO REALIZOWANE W 2025 ROKU	103
DZIAŁALNOŚĆ BADAWCZA I PUBLIKACJE	124
ZAŁĄCZNIK 1.1. DZIAŁANIA W WOJEWÓDZTWIE DOLNOŚLĄSKIM	
ZAŁĄCZNIK 1.2. DZIAŁANIA W WOJEWÓDZTWIE KUJAWSKO-POMORSKIM	
ZAŁĄCZNIK 1.3. DZIAŁANIA W WOJEWÓDZTWIE LUBELSKIM	
ZAŁĄCZNIK 1.4. DZIAŁANIA W WOJEWÓDZTWIE LUBUSKIM	
ZAŁĄCZNIK 1.5. DZIAŁANIA W WOJEWÓDZTWIE ŁÓDZKIM	
ZAŁĄCZNIK 1.6. DZIAŁANIA W WOJEWÓDZTWIE MAŁOPOLSKIM	
ZAŁĄCZNIK 1.7. DZIAŁANIA W WOJEWÓDZTWIE MAZOWIECKIM	
ZAŁĄCZNIK 1.8. DZIAŁANIA W WOJEWÓDZTWIE OPOLSKIM	
ZAŁĄCZNIK 1.9. DZIAŁANIA W WOJEWÓDZTWIE PODKARPACKIM	
ZAŁĄCZNIK 1.10. DZIAŁANIA W WOJEWÓDZTWIE PODLASKIM	
ZAŁĄCZNIK 1.11. DZIAŁANIA W WOJEWÓDZTWIE POMORSKIM	
ZAŁĄCZNIK 1.12. DZIAŁANIA W WOJEWÓDZTWIE ŚLĄSKIM	
ZAŁĄCZNIK 1.13. DZIAŁANIA W WOJEWÓDZTWIE ŚWIĘTOKRZYSKIM	
ZAŁĄCZNIK 1.14. DZIAŁANIA W WOJEWÓDZTWIE WARMIŃSKO-MAZURSKIM	
ZAŁĄCZNIK 1.15. DZIAŁANIA W WOJEWÓDZTWIE WIELKOPOLSKIM	
ZAŁĄCZNIK 1.16. DZIAŁANIA W WOJEWÓDZTWIE ZACHODNIOPOMORSKIM	

SŁOWNIK POJĘĆ¹

WYPADEK DROGOWY

Zdarzenie drogowe, w wyniku którego była osoba zabita lub ranna.

KOLIZJA DROGOWA

Zdarzenie drogowe, w którym powstały wyłącznie straty materialne².

ZDARZENIE DROGOWE

Wypadek drogowy lub kolizja drogowa.

ŚMIERTELNA OFIARA WYPADKU

Osoba zmarła na miejscu wypadku drogowego lub w ciągu 30 dni od dnia wypadku drogowego na skutek doznanych w jego wyniku obrażeń ciała.

OFIARA (OSOBA) CIĘŻKO RANNA

Osoba, która doznała uszczerbku na zdrowiu w postaci:

- a) pozbawienia wzroku, słuchu, mowy, zdolności płodzenia, innego ciężkiego kalectwa, ciężkiej choroby nieuleczalnej lub długotrwałej choroby realnie zagrażającej życiu, trwałej choroby psychicznej, całkowitej znacznej trwałej niezdolności do pracy w zawodzie lub trwałego, istotnego zespечения lub zniekształcenia ciała,
- b) innych obrażeń powodujących naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia trwający dłużej niż 7 dni.

OFIARA (OSOBA) LEKKO RANNA

Osoba, wobec której lekarz lub ratownik medyczny stwierdził, że doznała ona uszczerbku na zdrowiu lub obrażeń innych niż wskazane w definicji ofiary (osoby) ciężko rannej.

WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY I

Stosunek liczby wypadków na danym obszarze do liczby mieszkańców obszar ten zamieszkujących. Miarą tego wskaźnika jest liczba wypadków na 100 tys. mieszkańców.

WSKAŹNIK DEMOGRAFICZNY II

Stosunek liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na danym obszarze do liczby mieszkańców obszar ten zamieszkujących. Miarą tego wskaźnika jest liczba zabitych na 100 tys. mieszkańców.

CIĘŻKOŚĆ WYPADKÓW

Stosunek liczby ofiar śmiertelnych do liczby wypadków, w których ofiary uczestniczyły. Miarą ciężkości wypadków jest liczba zabitych na 100 wypadków.

GĘSTOŚĆ WYPADKÓW

Stosunek liczby wypadków na danym obszarze do długości sieci drogowej. Miarą gęstości wypadków jest liczba wypadków na 100 km długości dróg.

¹ Definicje wypadku drogowego, kolizji drogowej, zdarzenia drogowego, śmiertelnej ofiary wypadku, ofiary (osoby) ciężko rannej oraz lekko rannej na podstawie Zarządzenia nr 31 Komendanta Głównego Policji z dnia 22 października 2015 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych. Ofiary lekko i ciężko ranne liczone łącznie w dokumencie określa się jako „ofiary ranne”.

² Liczby kolizji podawane w niniejszym opracowaniu, to jedynie kolizje zgłoszone Policji. W Polsce nie ma obowiązku zgłaszania zaistnienia kolizji do Policji.

Polska na tle państw Unii Europejskiej w 2025 roku

Według wstępnych danych Komisji Europejskiej opublikowanych 25.03.2026 r. dotyczących **ofiar śmiertelnych na drogach w 2025 r.**, liczba ta wyniesie około **19 400**. Jest to spadek o 3% w porównaniu z 2024 r., co oznacza, że na europejskich drogach zginęło o 580 osób mniej. Wstępne dane podkreślają potrzebę podjęcia stałych wysiłków na wszystkich szczeblach, ponieważ **większość państw członkowskich nie jest na dobrej drodze do osiągnięcia unijnego celu**, jakim jest zmniejszenie o połowę liczby ofiar śmiertelnych i osób ciężko rannych na drogach do 2030 r. Postępy w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego są bardzo zróżnicowane w poszczególnych krajach. W latach 2024–2025 odnotowano znaczący spadek w Estonii (-38%) i Grecji (-22%). Na podstawie wstępnych danych – Polska, Dania, Belgia, Bułgaria, Rumunia **są obecnie na dobrej drodze do osiągnięcia celu 50% redukcji liczby ofiar śmiertelnych na drogach do 2030 r.**

Polska pomiędzy rokiem 2019 (będącym również rokiem bazowym dla NPBDR 2021–2030) a rokiem 2024 osiągnęła redukcję ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na poziomie minus 35%, natomiast odnosząc rok 2025 do roku 2019 było to już minus 43%.

Pomimo tych postępów Rumunia nadal ma jeden z najwyższych wskaźników śmiertelności w UE, obok Bułgarii i Chorwacji. Szwecja i Dania miały najbezpieczniejsze drogi w 2025 roku, podobnie jak w latach ubiegłych, z niskim wskaźnikiem śmiertelności, wynoszącym odpowiednio 20 i 23 zgony na milion mieszkańców.

Szacuje się, że na każdą ofiarę śmiertelną przypada pięć osób ciężko rannych. Oznacza to, że około 100 000 osób w całej UE każdego roku doznaje poważnych obrażeń w wypadkach drogowych.

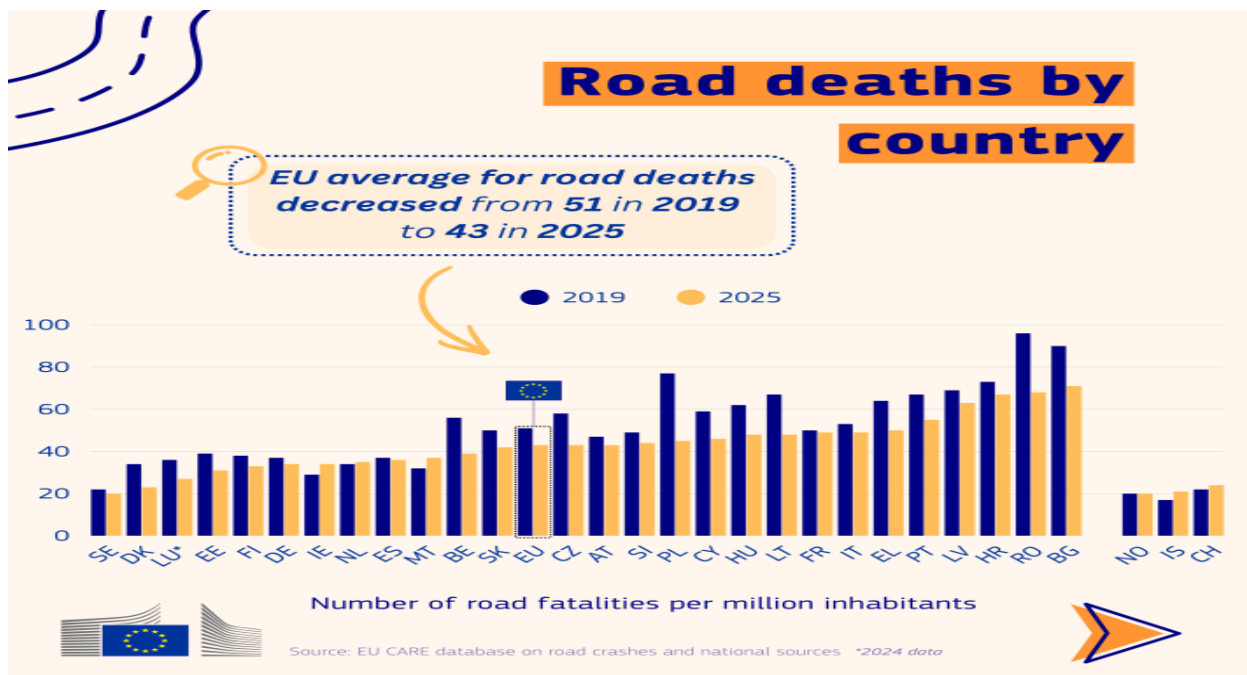
Dostępne dane pokazują, że drogi wiejskie nadal są najbardziej niebezpieczne – to właśnie tam przypada 53% ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych, w porównaniu z 38% w obszarach miejskich i 8% na autostradach. W obszarach miejskich niechronieni użytkownicy dróg (piesi, rowerzyści oraz użytkownicy jednośladów i urządzeń do indywidualnej mobilności) stanowią 70% wszystkich ofiar śmiertelnych na drogach. Do zgonów na obszarach miejskich dochodzi najczęściej w wypadkach z udziałem samochodów osobowych i ciężarowych.

Ogółem mężczyźni (77%) znacznie przewyższają liczbę kobiet (23%) w liczbie ofiar śmiertelnych na drogach. Coraz większym problemem jest nieproporcjonalnie wysoki udział osób młodych (18–24 lata) i starszych (powyżej 65. roku życia) w ilości ofiar śmiertelnych wypadków drogowych – zwłaszcza wśród pieszych i rowerzystów. Kierowcy samochodów i pasażerowie stanowili 44% wszystkich ofiar śmiertelnych, podczas gdy użytkownicy jednośladów (motocykli i motorowerów) – 21%, piesi – 18%, a rowerzyści – 9%. Mimo, że kierujący urządzeniami transportu osobistego stanowią zaledwie 1% ogółu ofiar, liczba ofiar śmiertelnych z udziałem tych urządzeń (głównie hulajnóg elektrycznych) znacząco wzrosła między 2021 a 2024 rokiem.

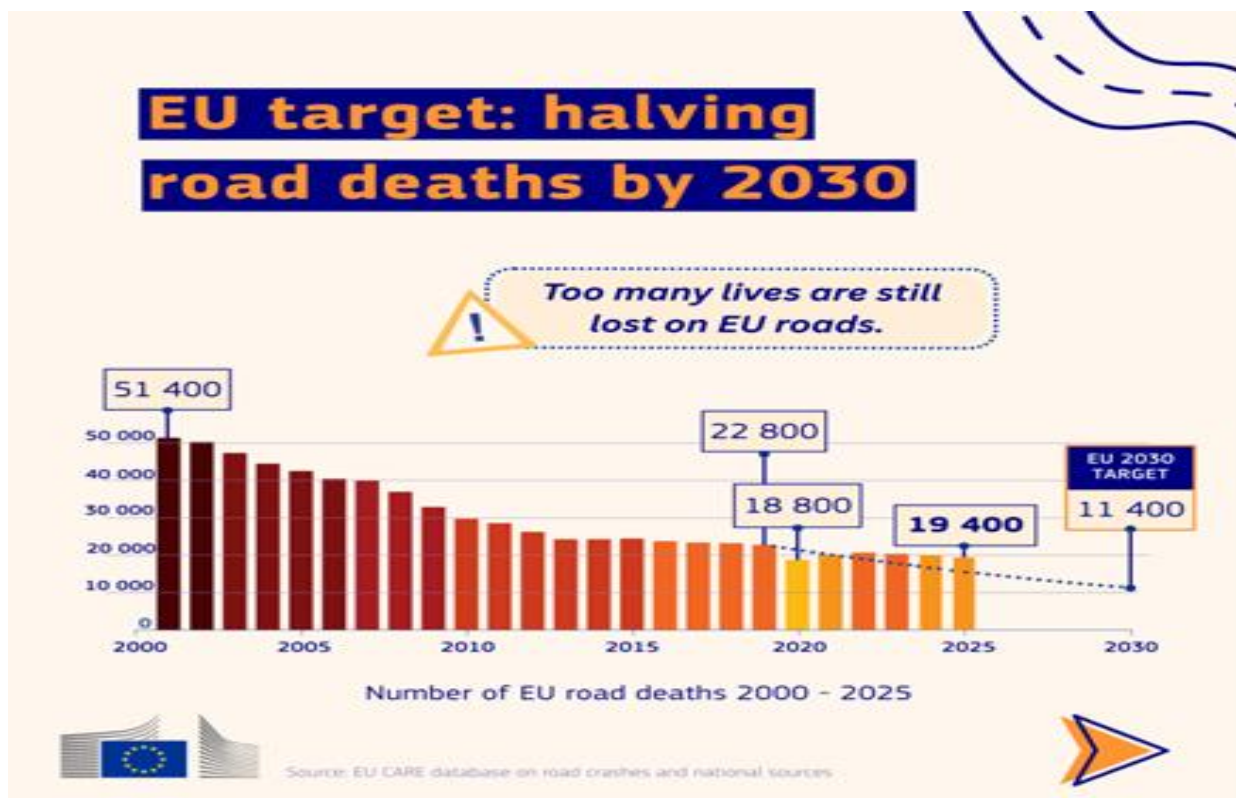
Road deaths – preliminary data for 2025

	Rate per million population			% change 2025 in relation to:		
	2025	2024		2024	2019	Average 2017-19
EU	43	45		-3%	-15%	-16%
Belgium	39	40		-2%	-29%	-26%
Bulgaria	71	74		-5%	-27%	-29%
Czechia	43	45		-4%	-23%	-23%
Denmark	23	24		-6%	-32%	-25%
Germany	34	33		2%	-8%	-11%
Estonia	31	50		-38%	-17%	-23%
Ireland	34	32		7%	31%	28%
Greece	50	64		-22%	-25%	-27%
Spain	36	37		0%	1%	-1%
France	49	48		2%	1%	-1%
Croatia	67	62		9%	-12%	-17%
Italy	49	51		-4%	-9%	-12%
Cyprus	46	42		10%	-13%	-12%
Latvia	63	60		5%	-11%	-15%
Lithuania	48	43		12%	-25%	-24%
Luxembourg		27		n/a	n/a	n/a
Hungary	48	52		-8%	-24%	-26%
Malta	37	21		75%	31%	19%
Netherlands	35	32		13%	9%	12%
Austria	43	38		13%	-5%	-4%
Poland	45	52		-12%	-43%	-42%
Portugal	55	58		-5%	-14%	-11%
Romania	68	78		-12%	-30%	-32%
Slovenia	44	32		37%	-9%	-6%
Slovakia	42	48		-13%	-16%	-15%
Finland	33	32		1%	-15%	-22%
Sweden	20	20		-2%	-6%	-22%

Tabela obrazująca dane wstępne za 2025 r. na temat wskaźnika liczby ofiar śmiertelnych na milion mieszkańców. Źródło DG MOVE KE baza danych EU CARE



Grafika obrazująca dane wstępne wskaźnik liczby ofiar śmiertelnych na milion mieszkańców. Źródło DG MOVE KE



Grafika obrazująca cele UE w zakresie liczby ofiar śmiertelnych. Źródło DG MOVE KE

Bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce w 2025 roku

Przedstawione analizy zostały opracowane na podstawie danych pochodzących z Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji prowadzonego przez Komendę Główną Policji. Dokładne dane statystyczne, wyniki badań i analiz dot. zachowań uczestników ruchu drogowego oraz oceny ryzyka bycia ofiarą wypadku drogowego prezentowane w dokumencie pozwalają na określenie głównych profili sprawców, ofiar oraz przyczyn zdarzeń drogowych. Dane dotyczące wypadkowości w 2025 roku zostały porównane z zeszłorocznymi danymi, a także ujęte w trendzie długoterminowym. Dodatkowo przygotowane zostały wykresy danych obrazujące zestaw wskaźników zagrożeń dla różnych kategorii wypadków drogowych w 2025 roku.

Informacje podstawowe



POLSKA

Liczba mieszkańców

37 563,1 tys.

Powierzchnia

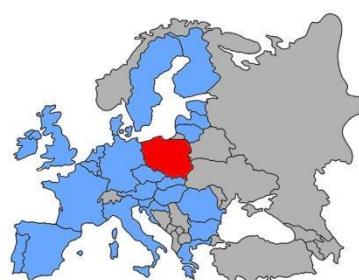
313 933 km

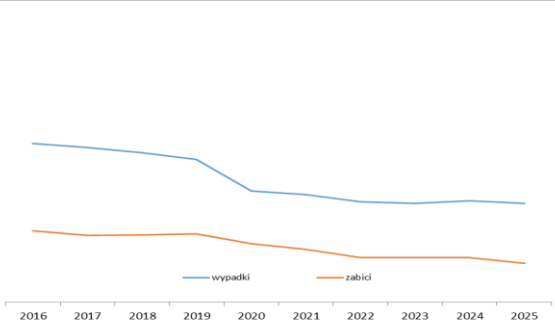
Długość dróg publicznych

428 362,2 km

Zarejestrowane pojazdy

35 915,0 tys.



DŁUGOŚĆ DRÓG WG KATEGORII				STRUKTURA SIECI DROGOWEJ	
Krajowe	19 473 km		4,5 %		
Wojewódzkie	29 538 km		6,9 %		
Powiatowe	124 271 km		29,0 %		
Gminne	255 081 km		59,5 %		
SKUTKI ZDARZEŃ DROGOWYCH*				TRENDY	
Wypadki	20 925				
Zabici	1 660	  			
Ranni	24 590				
Ciężko ranni	7 866				
Kolizje	391 811				

W porównaniu z rokiem ubiegłym:

- wzrost 0-5%

- wzrost 5-10%

- wzrost >10%

- spadek 0-5%

- spadek 5-10%

- spadek >10%

- bez zmian

*dane SEWiK na dzień 15.02.2026 r.

W 2025 r. w stosunku do 2024 r. odnotowano spadek liczby wypadków (-2,8%), znaczny spadek liczby ofiar śmiertelnych (-12,4%), spadek liczby rannych (-0,8%) wzrost liczby ciężko rannych (+0,9%) oraz nieznaczny wzrost liczby kolizji (+0,3%).

WSKAŹNIKI ZAGROŻENIA		
Wskaźnik demograficzny I	55,9	wypadków / 100 tys. mieszk.
Wskaźnik demograficzny II	4,4³	zabitych / 100 tys. mieszk.
Ciężkość wypadków	7,9	zabitych / 100 wypadków
Gęstość wypadków	4,9	wypadków / 100 km
RODZAJE WYPADKÓW		
STRUKTURA WYPADKÓW		STRUKTURA ZABITYCH
UDZIAŁ WYPADKÓW		
	2024	2025
Z udziałem pieszych	21,9%	20,3%
Spowodowanych niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu	19,8%	20,4%
Spowodowanych przez młodych ⁴ kierowców	13,7%	14,1%
Z udziałem rowerzystów	17,5%	16,3%
Z udziałem nietrzeźwych	9,0%	8,8%
Z udziałem motocyklistów	11,3%	11,3%
W wyniku najechania na drzewo	4,8%	4,8%

Struktura udziału wypadków, które miały miejsce w 2025 roku jest zbliżona do lat ubiegłych. Widoczny jest wzrost liczby zdarzeń spowodowanych niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu oraz spowodowanych przez młodych kierowców przy jednoczesnym spadku liczby zdarzeń z udziałem pieszych, z udziałem rowerzystów oraz zdarzeń z udziałem nietrzeźwych.

³ Różnica względem danych podawanych przez Komisję Europejską na str. 6 wynika z innej liczby ludności podawanej przez GUS i Eurostat (GUS 37 563 071, Eurostat 36 620 970).

⁴ W wieku 18–24 lat.

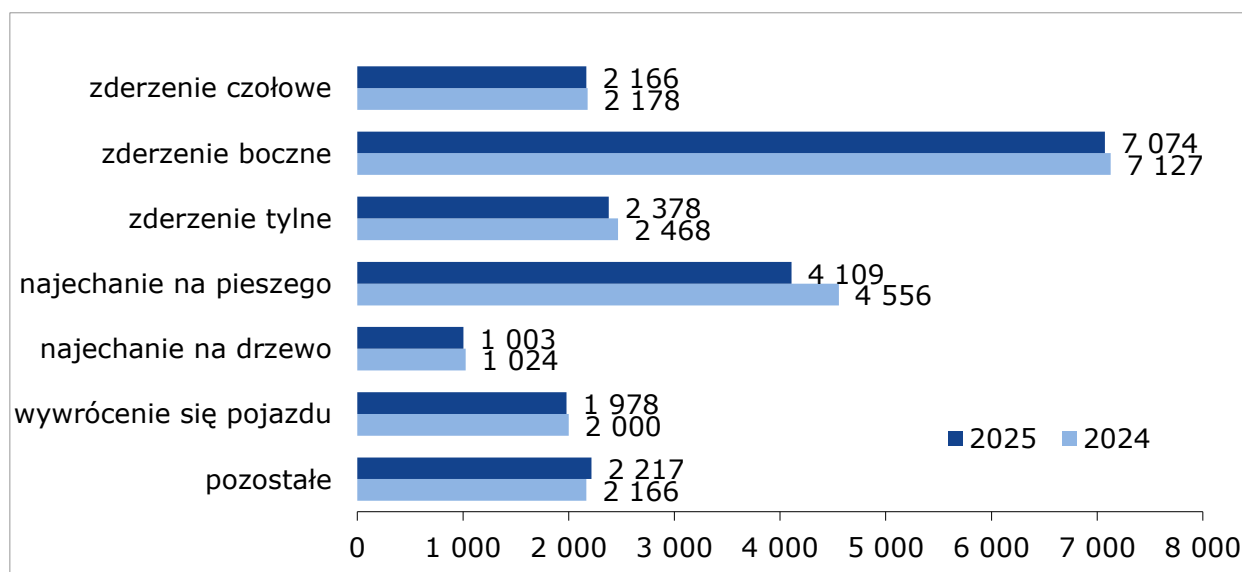
Rejestracje nowych samochodów osobowych w latach 2016–2025*

Rok rejestr.	Sty	Lut	Mar	Kwi	Maj	Cze	Lip	Sie	Wrz	Paź	Lis	Gru	Razem
2016	31 798	33 663	39 231	34 520	32 972	38 569	31 274	28 332	32 664	32 257	37 206	43 739	416 225
2017	38 094	38 442	49 445	39 479	39 721	41 887	36 832	34 510	37 114	40 539	42 448	48 021	486 532
2018	46 084	42 137	51 681	44 820	42 366	46 103	46 287	56 696	27 314	39 904	43 239	45 370	532 001
2019	45 929	43 755	50 120	46 381	47 094	45 051	49 065	48 108	35 325	46 901	45 377	52 502	555 608
2020	39 472	38 512	29 658	15 240	21 149	35 797	42 432	34 713	38 147	40 067	41 677	51 512	428 376
2021	32 266	37 755	47 853	40 152	40 860	43 262	38 851	33 320	33 087	31 259	31 950	36 166	446 781
2022	28 977	33 541	39 532	34 883	35 897	39 587	34 702	33 758	35 819	32 001	34 196	36 872	419 765
2023	35 047	38 525	49 460	35 485	38 575	41 581	36 388	36 178	39 079	40 913	41 686	42 117	475 034
2024	42 794	45 974	49 925	44 386	43 649	50 219	43 144	37 069	41 466	48 101	49 148	55 690	551 565
2025	44 248	44 792	53 057	46 968	46 634	49 584	50 271	42 480	49 857	52 730	49 027	67 780	597 428

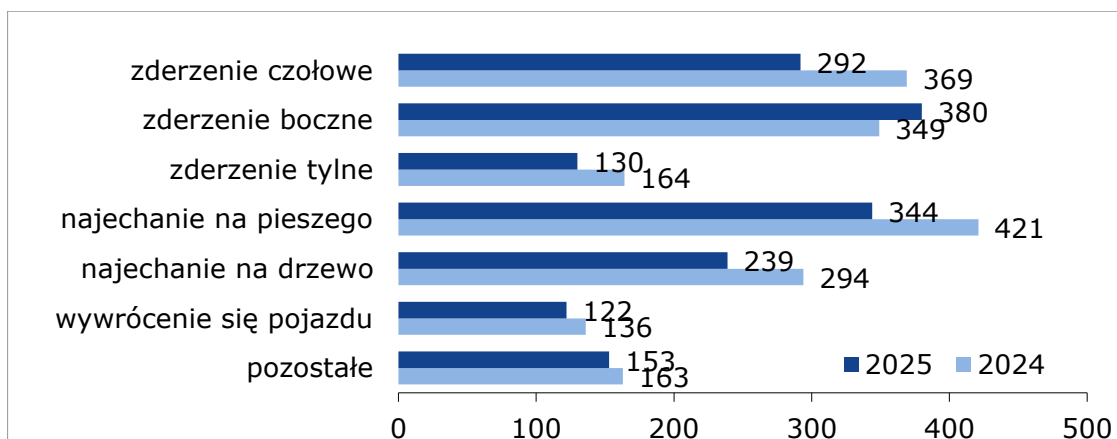
*Źródło: IBRM SAMAR

RODZAJE WYPADKÓW

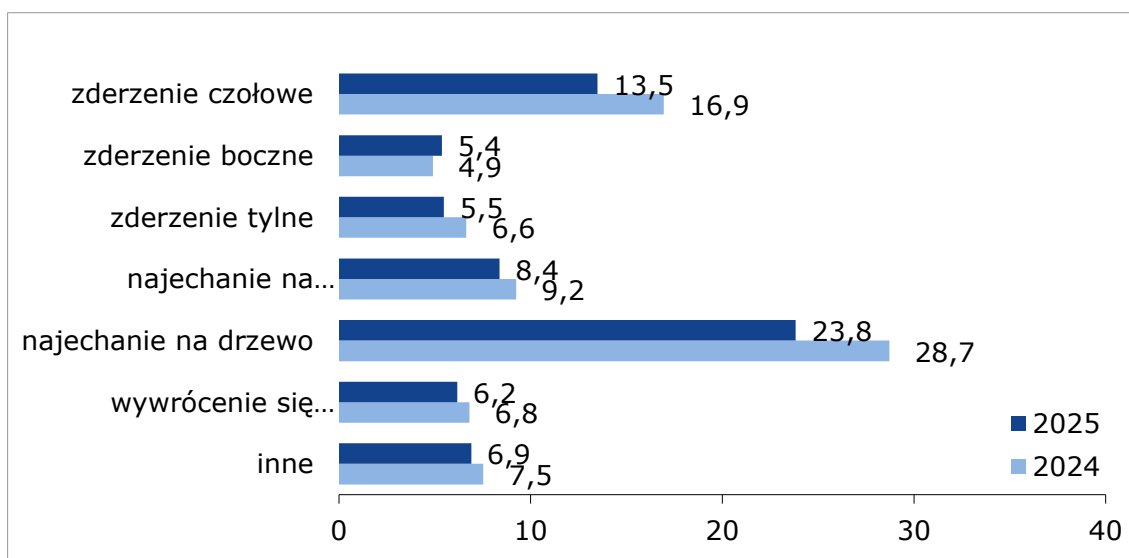
...ile było wypadków?



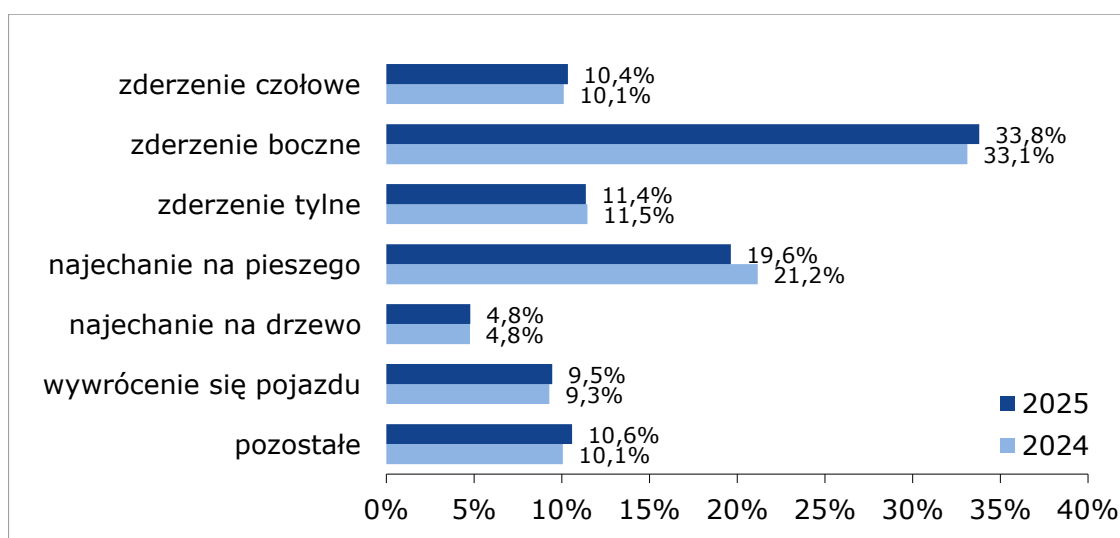
...ile było ofiar śmiertelnych wypadków?



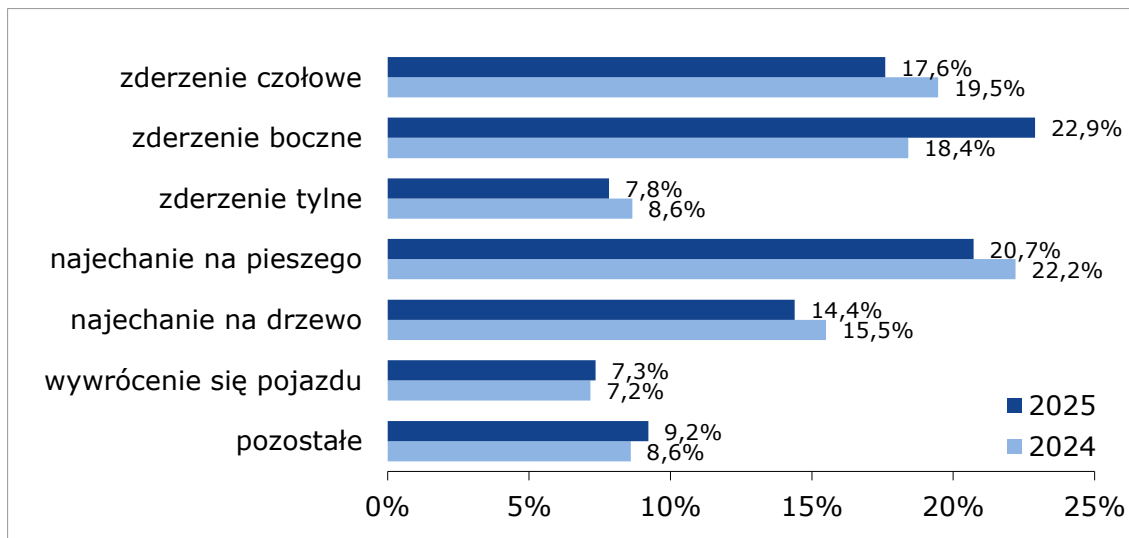
... ile było ofiar śmiertelnych na 100 wypadków?



... jaki był udział poszczególnych rodzajów wypadków?

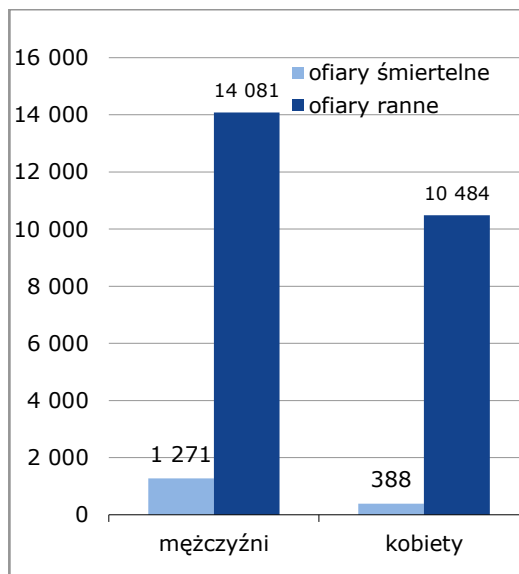
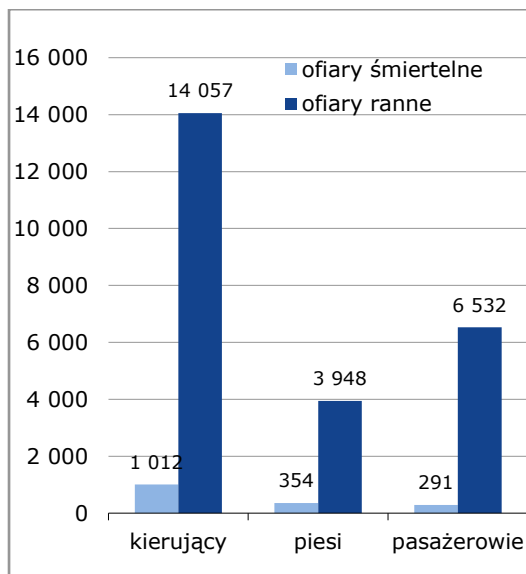


... jaki był udział ofiar śmiertelnych w poszczególnych rodzajach wypadków?

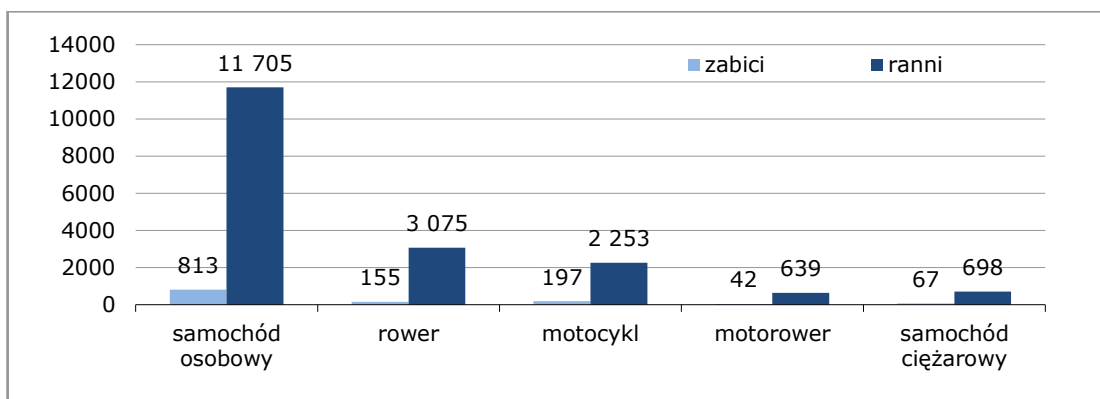


OFIARY I SPRAWCY WYPADKÓW

... kto był ofiarą?



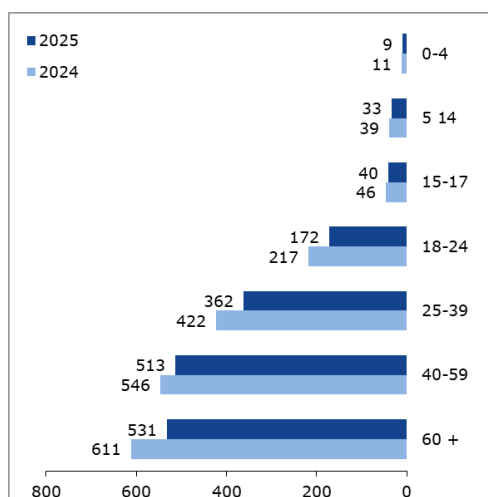
... jakim pojazdem poruszały się ofiary*?



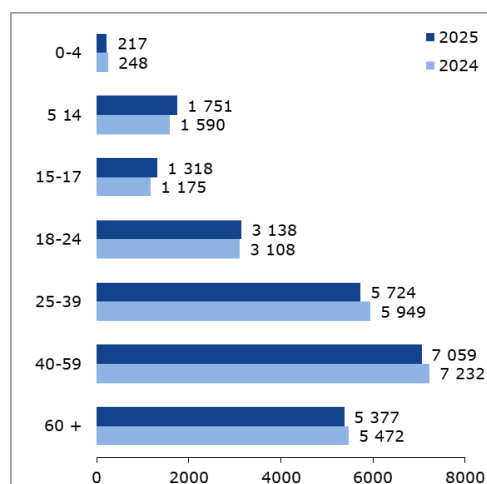
*dotyczy roku 2025

... w jakim wieku były ofiary?

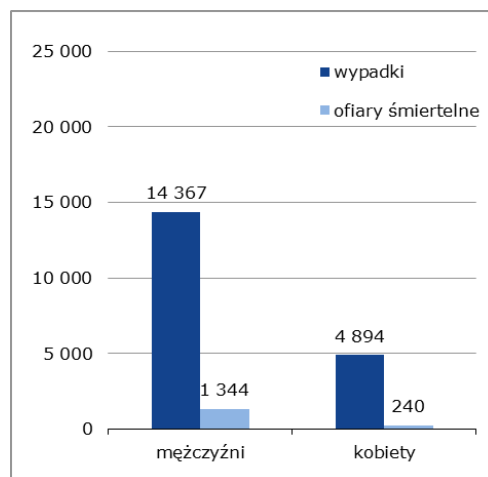
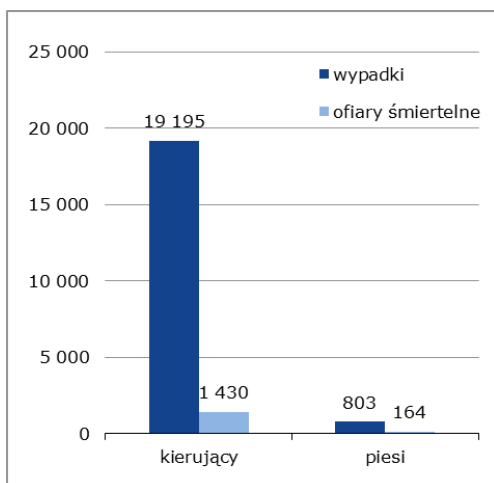
OFIARY ŚMIERTELNE



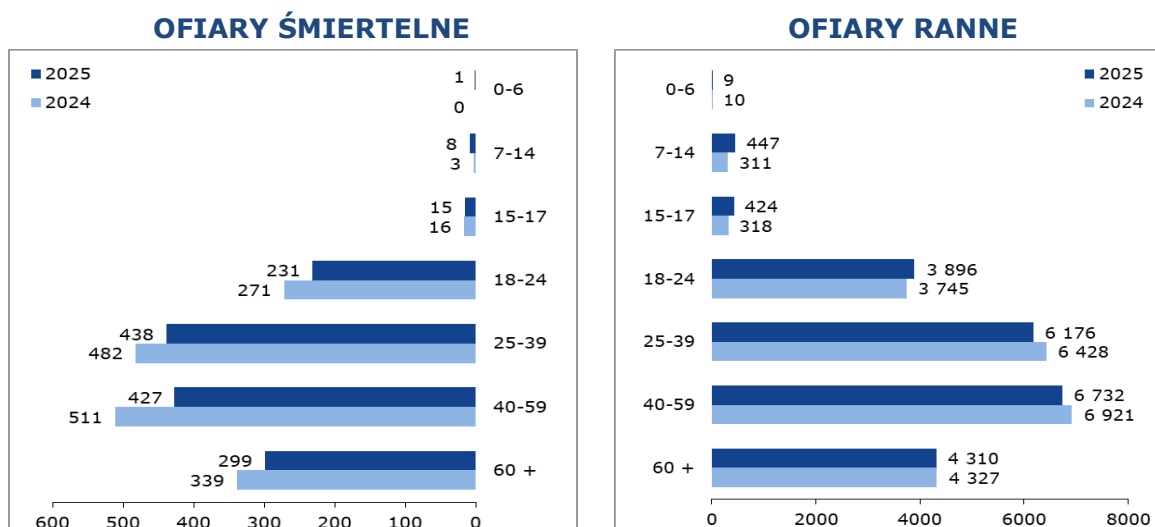
OFIARY RANNE



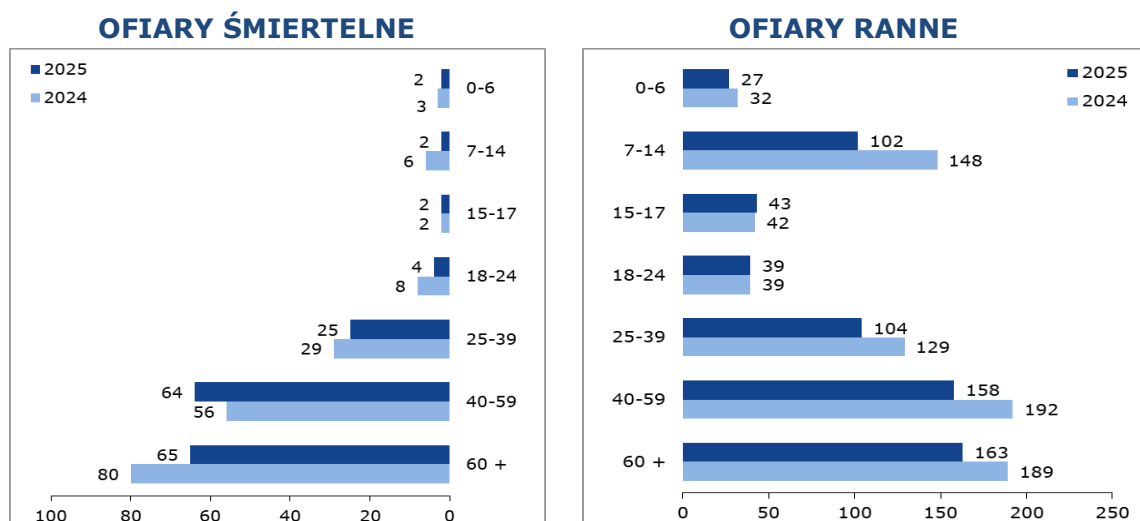
... kto był sprawcą?



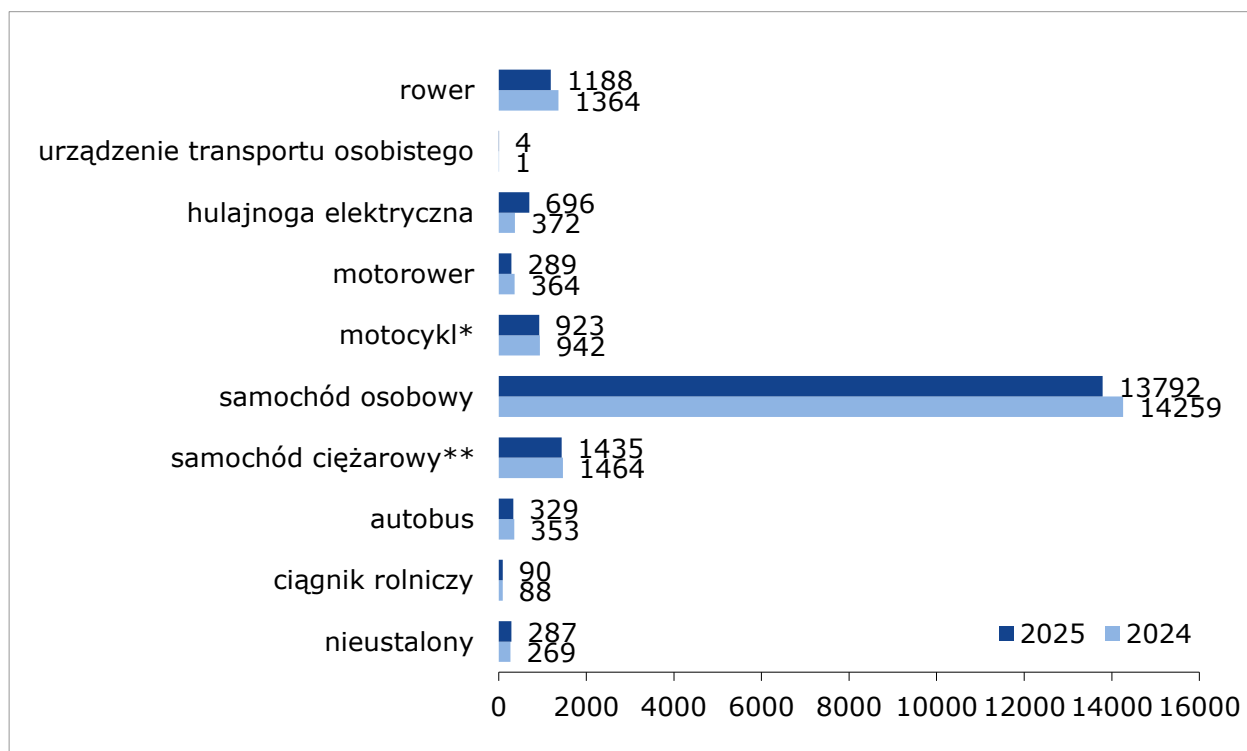
... w jakim wieku byli sprawcy (kierujący - ofiary wypadków) ?



... w jakim wieku byli sprawcy (piesi - ofiary wypadków) ?



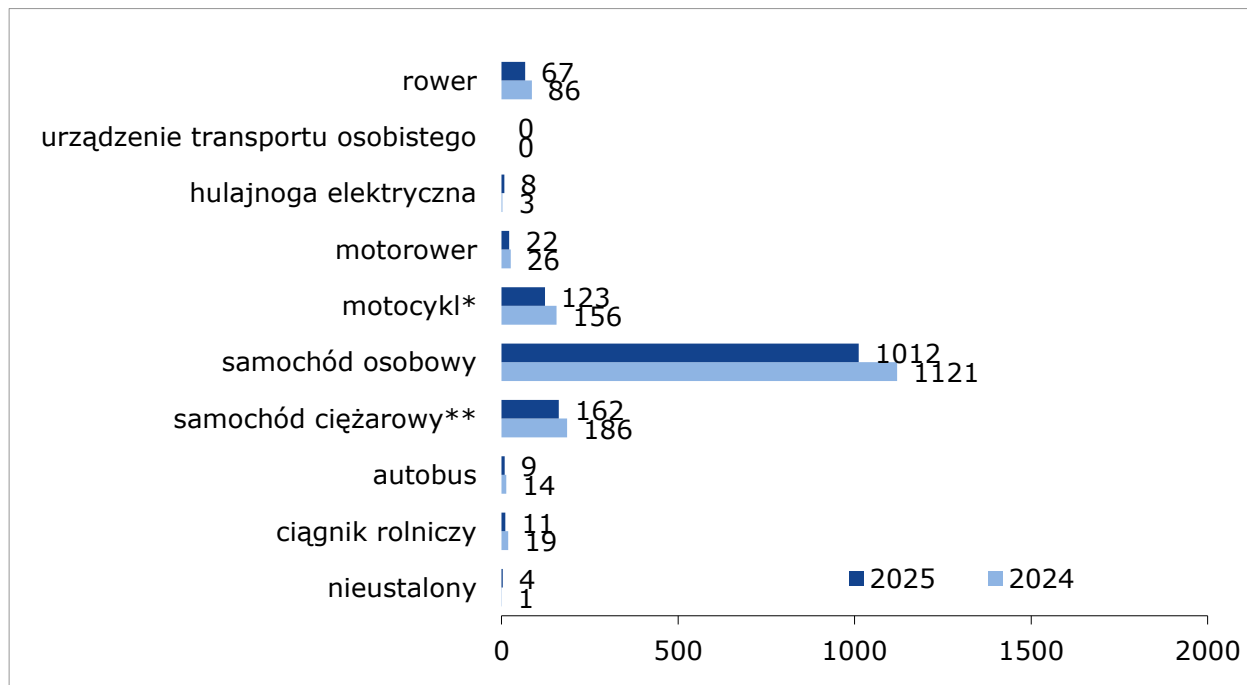
... jakim pojazdem poruszali się sprawcy (wypadki) ?



*wskazano sumę motocykli wraz z motocyklami o poj. skokowej silnika do 125 cm³ (do 11 kW mocy maksymalnej silnika i maksymalnym stosunku mocy silnika do masy własnej pojazdu do 0,1 kW/kg)

** wskazano sumę samochodów ciężarowych o DMC do 3,5 t oraz o DMC powyżej 3,5 t.

... jakim pojazdem poruszali się sprawcy (ofiary śmiertelne) ?

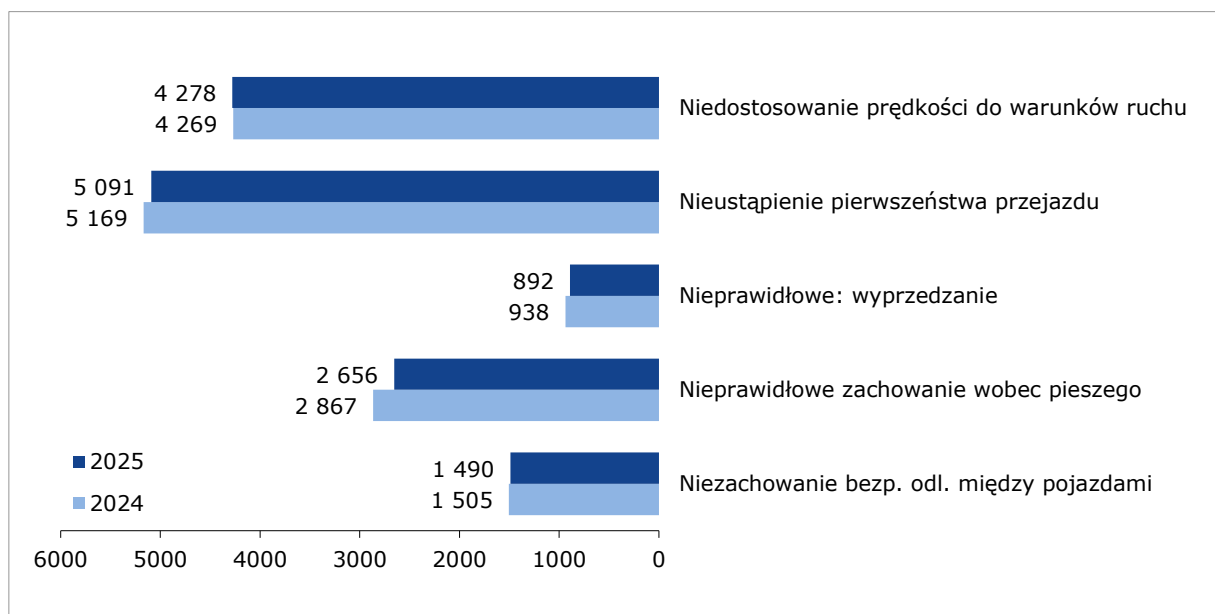


*wskazano sumę motocykli wraz z motocyklami o poj. skokowej silnika do 125 cm³ (do 11 kW mocy maksymalnej silnika i maksymalnym stosunku mocy silnika do masy własnej pojazdu do 0,1 kW/kg)

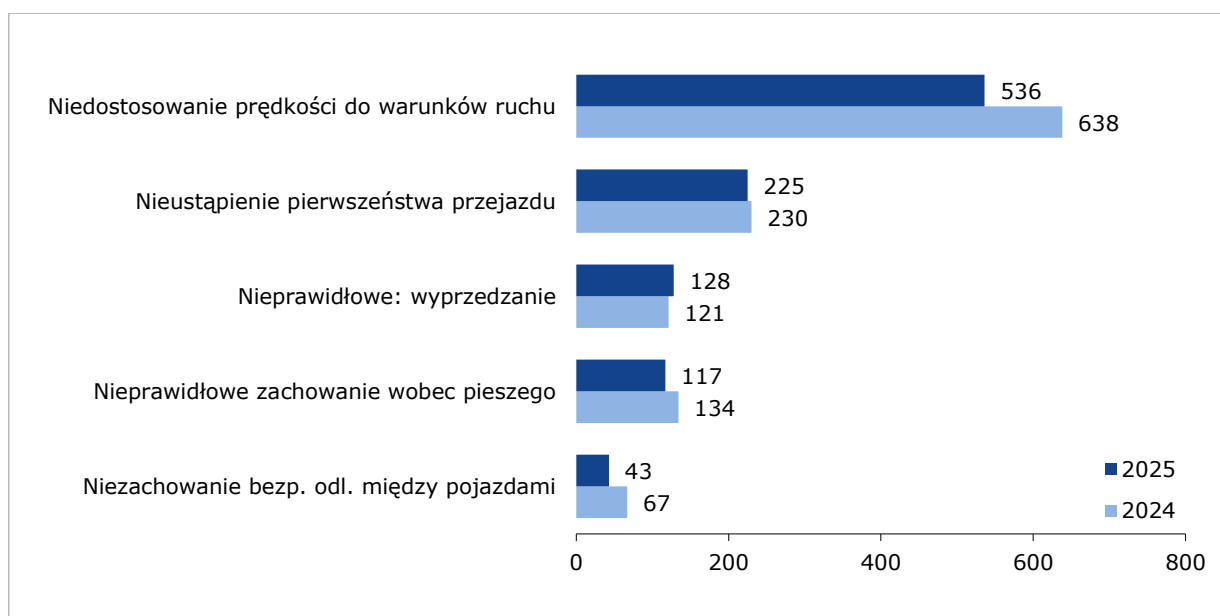
** wskazano sumę samochodów ciężarowych o DMC do 3,5 t oraz o DMC powyżej 3,5 t.

OKOLICZNOŚCI WYPADKÓW

... jakie było zachowanie kierującego (wypadki) ?

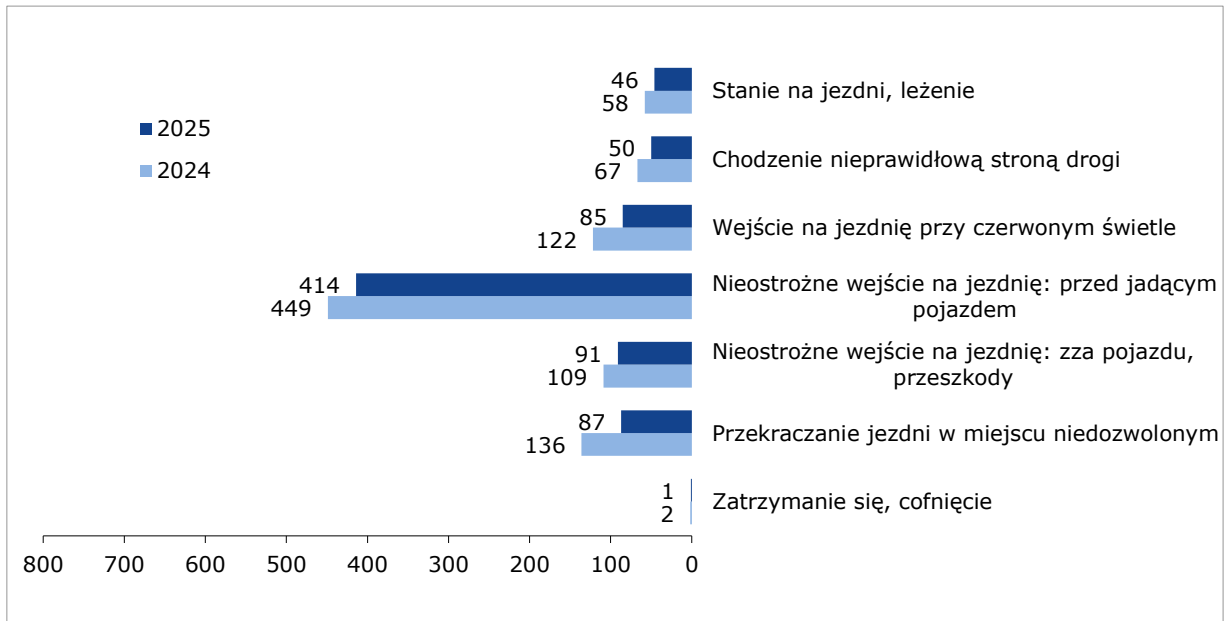


... jakie było zachowanie kierującego (ofiary śmiertelne) ?

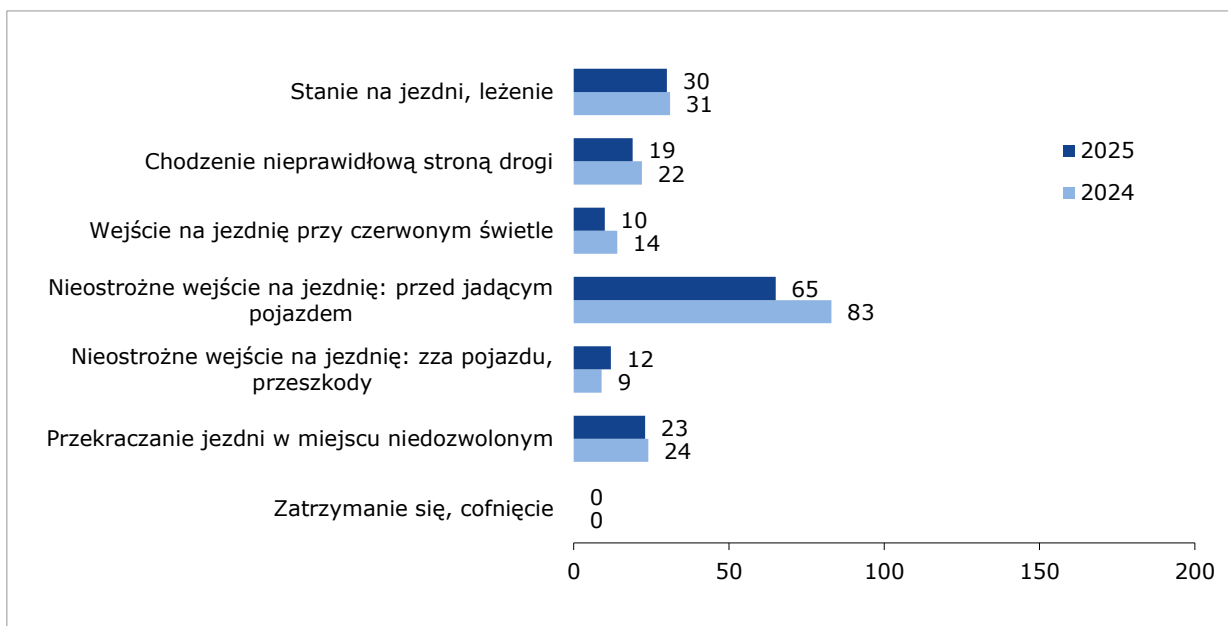


... jakie było zachowanie pieszego?

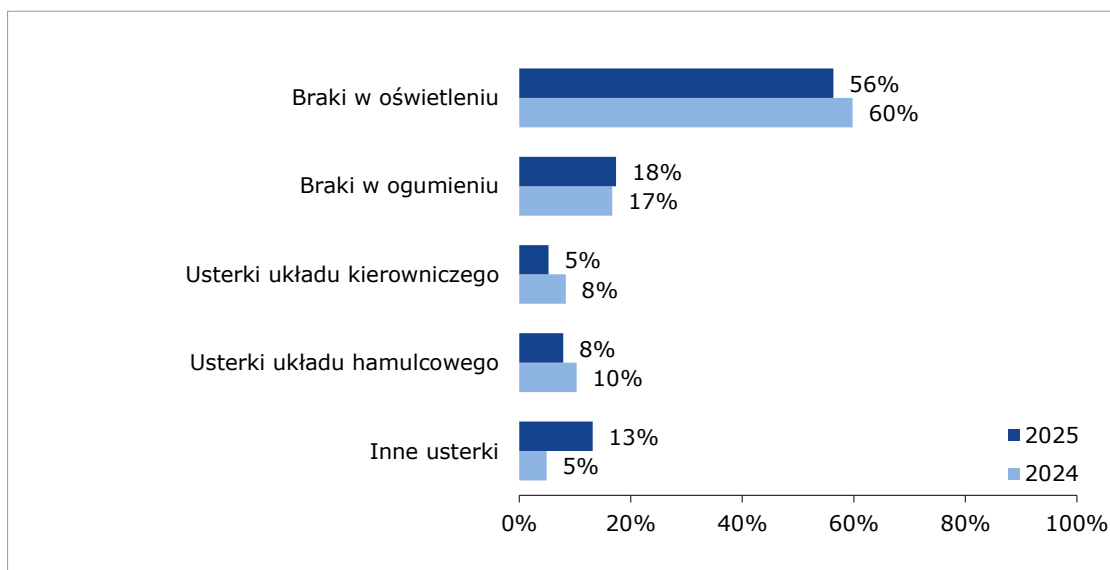
WYPADKI



OFIARY ŚMIERTELNE

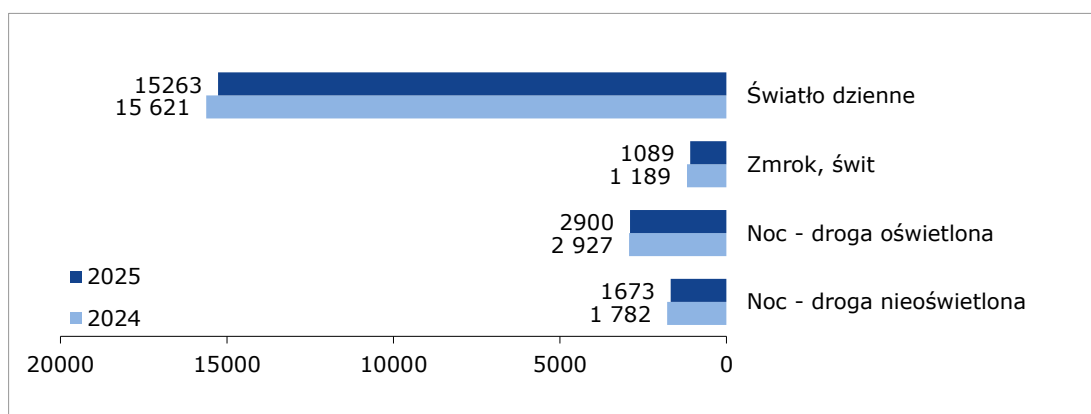


... jaki był stan techniczny pojazdów?

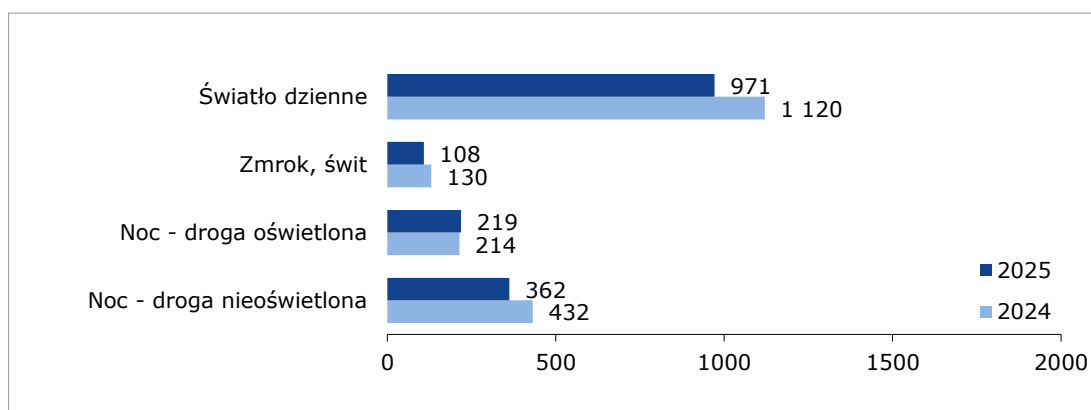


... przy jakim oświetleniu?

WYPADKI

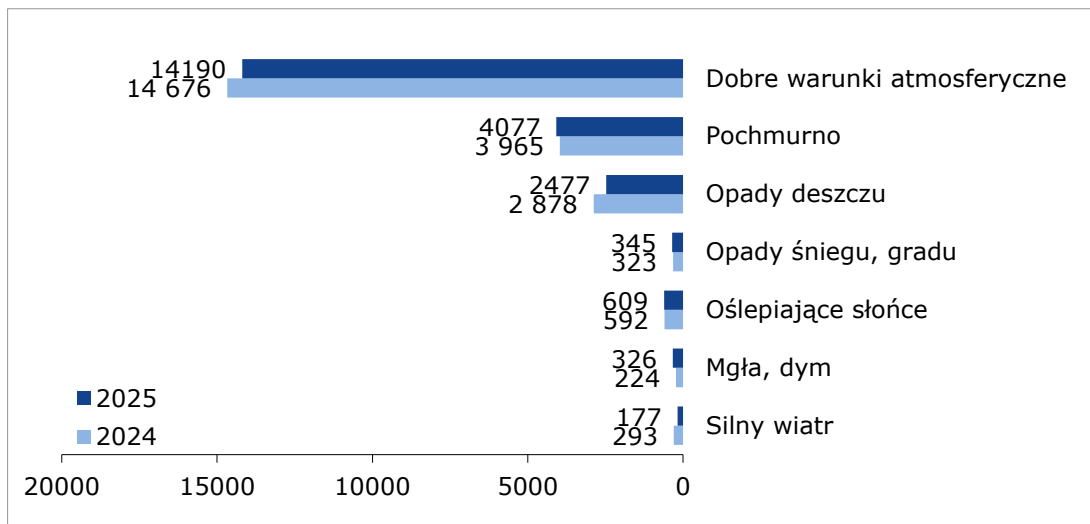


OFIARY ŚMIERTELNE

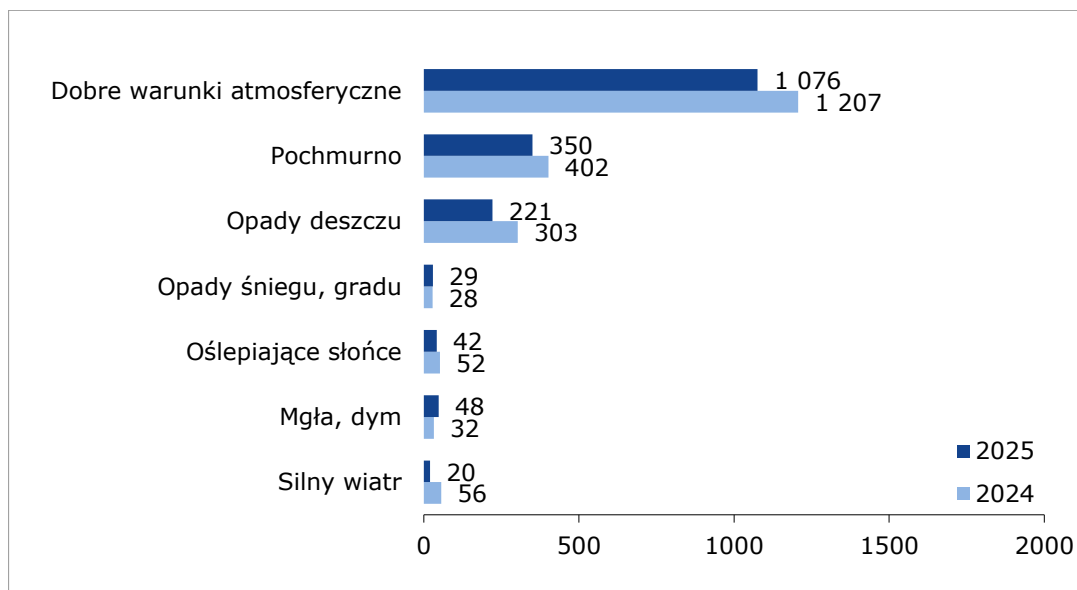


... podczas jakiej pogody?

WYPADKI*



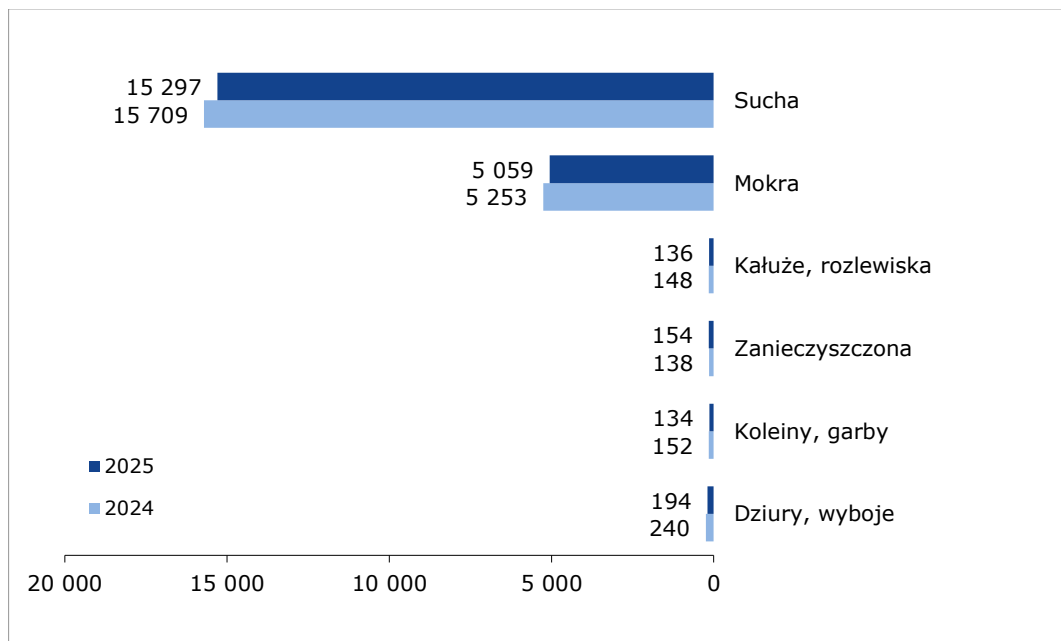
OFIARY ŚMIERTELNE*



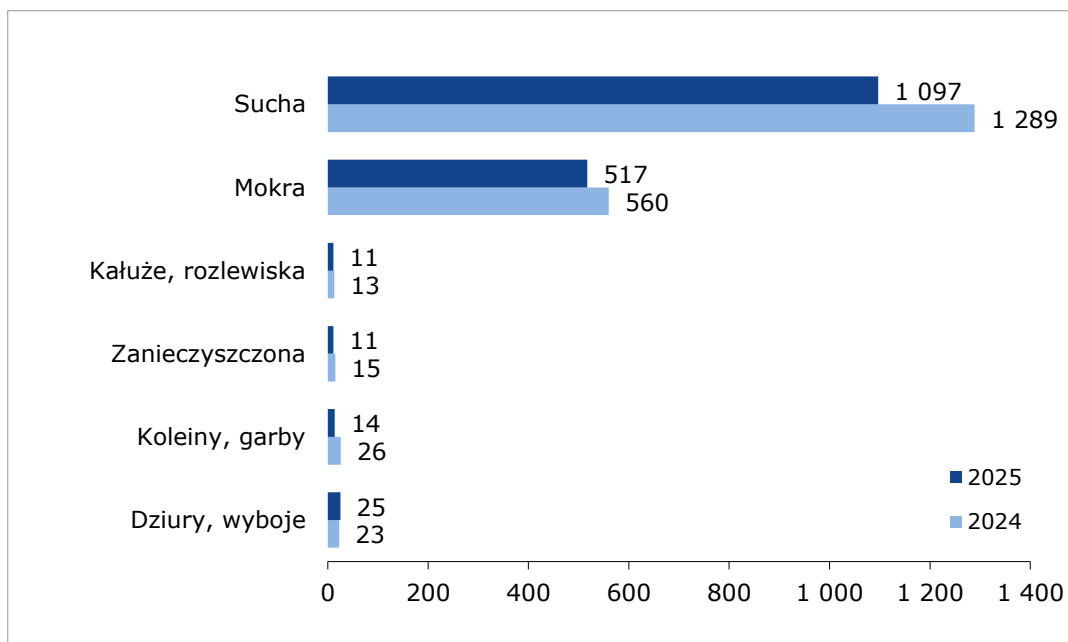
*W związku z możliwością wielokrotnego wyboru, podano liczbę wystąpień w danych opcjach, a suma nie jest równa ogólnej liczbie wypadków i ich ofiar.

... przy jakiej nawierzchni?

WYPADKI



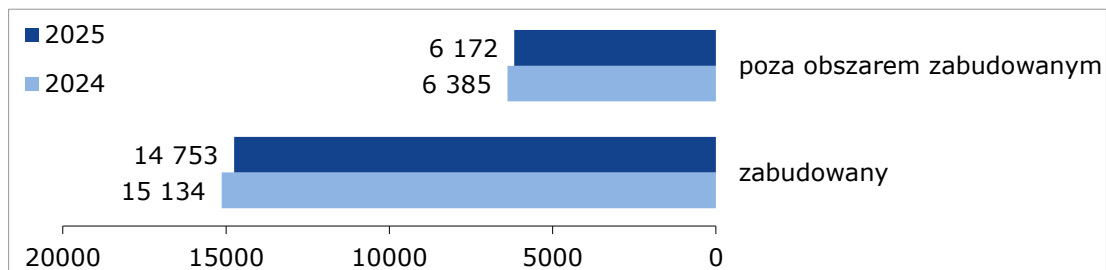
OFIARY ŚMIERTELNE



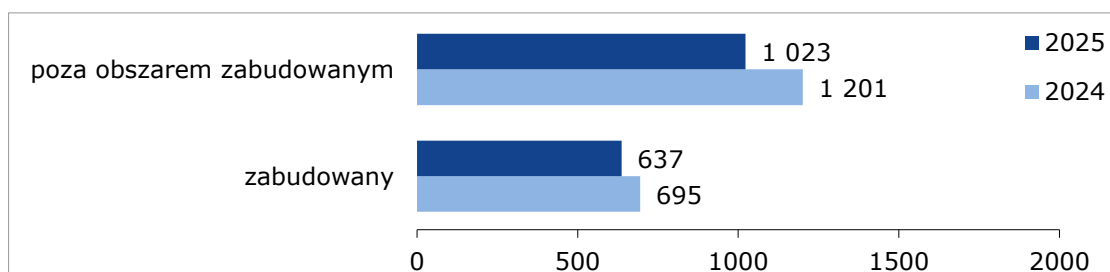
MIEJSCA POWSTAWANIA WYPADKÓW

... na jakim obszarze?

WYPADKI

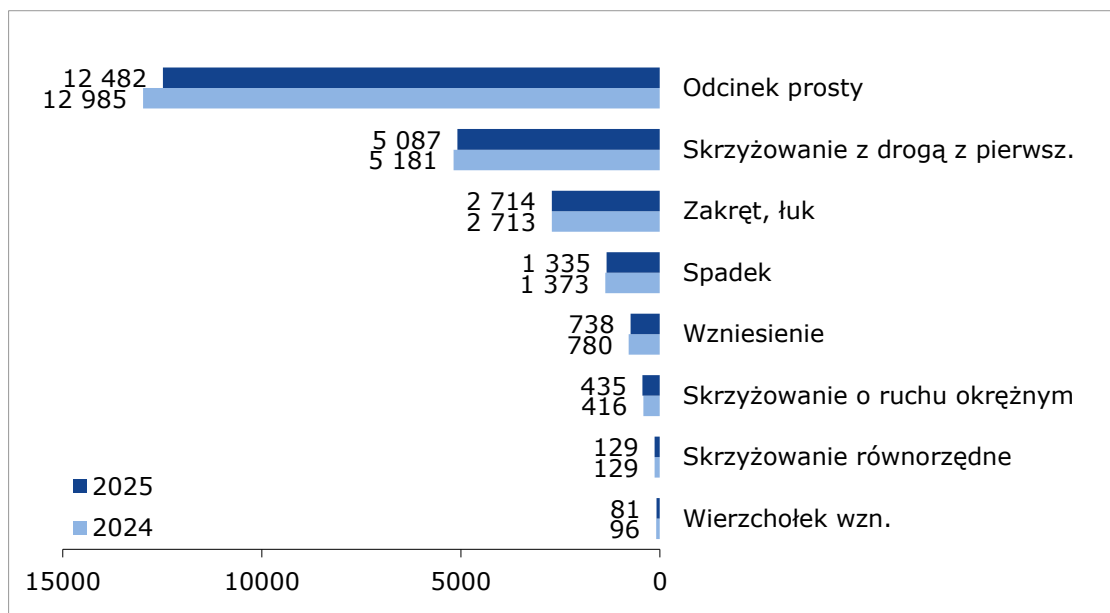


OFIARY ŚMIERTELNE

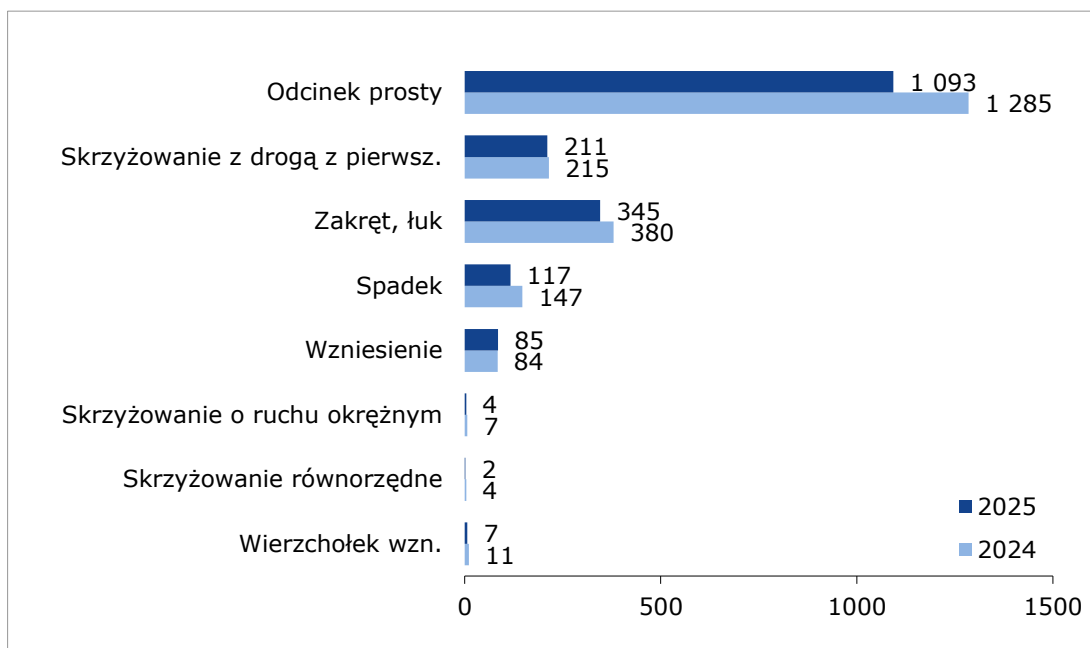


... na jakim odcinku drogi?

WYPADKI*



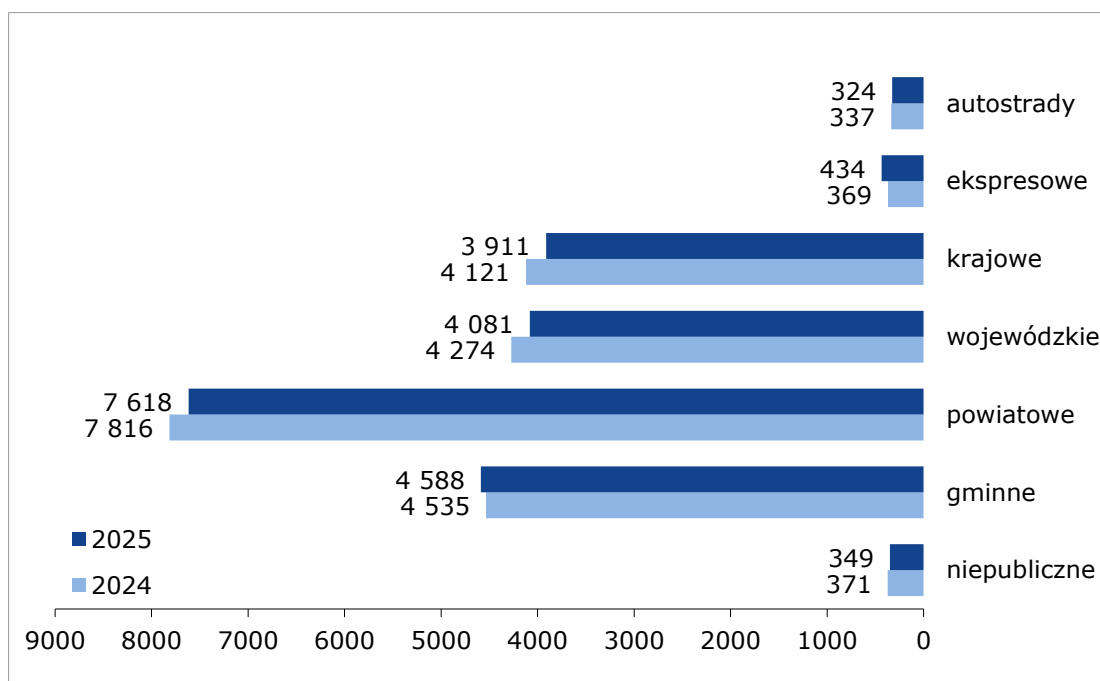
OFIARY ŚMIERTELNE*



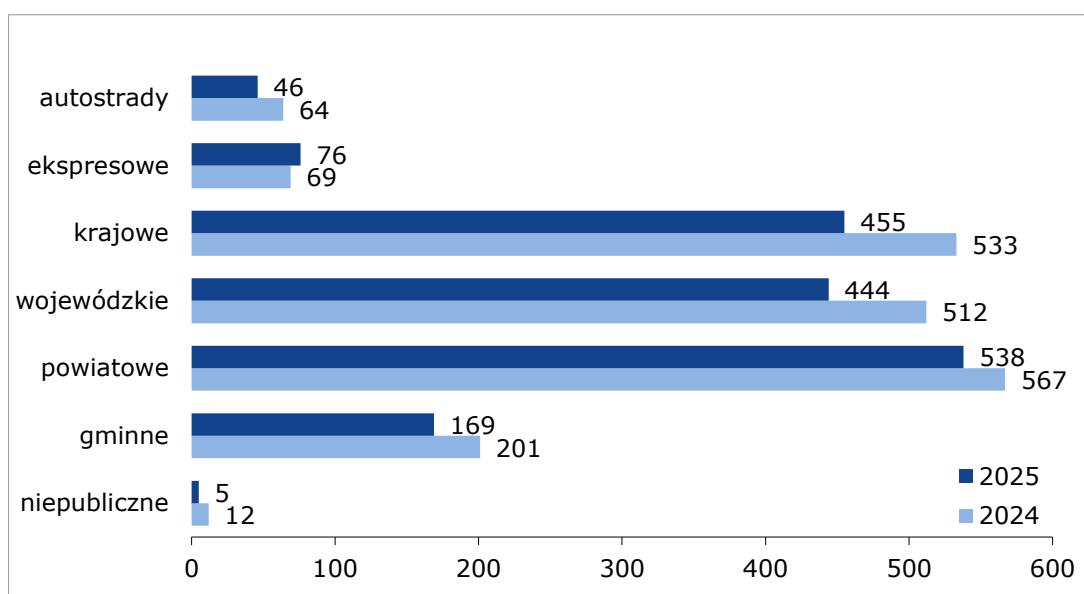
*W związku z możliwością wielokrotnego wyboru, podano liczbę wystąpień w danych opcjach, a suma nie jest równa ogólnej liczbie wypadków i ich ofiar.

... na drodze jakiej kategorii?

WYPADKI



OFIARY ŚMIERTELNE



Wypadki drogowe na autostradach oraz ich główne przyczyny

W Polsce, na autostradach, których długość wynosi 1 894,5 km doszło do 324 wypadków, w wyniku których 46 osób poniosło śmierć, a 465 zostało rannych.

Nr drogi	2024			2025		
	Wypadki	Zabici	Ranni	Wypadki	Zabici	Ranni
A 1	88	12	130	85	9	136
A 2	96	18	142	63	11	88
A 4	131	32	211	150	23	205
A 6	8	-	8	8	1	14
A 8	14	2	19	14	1	19
A 18	-	-	-	4	1	3

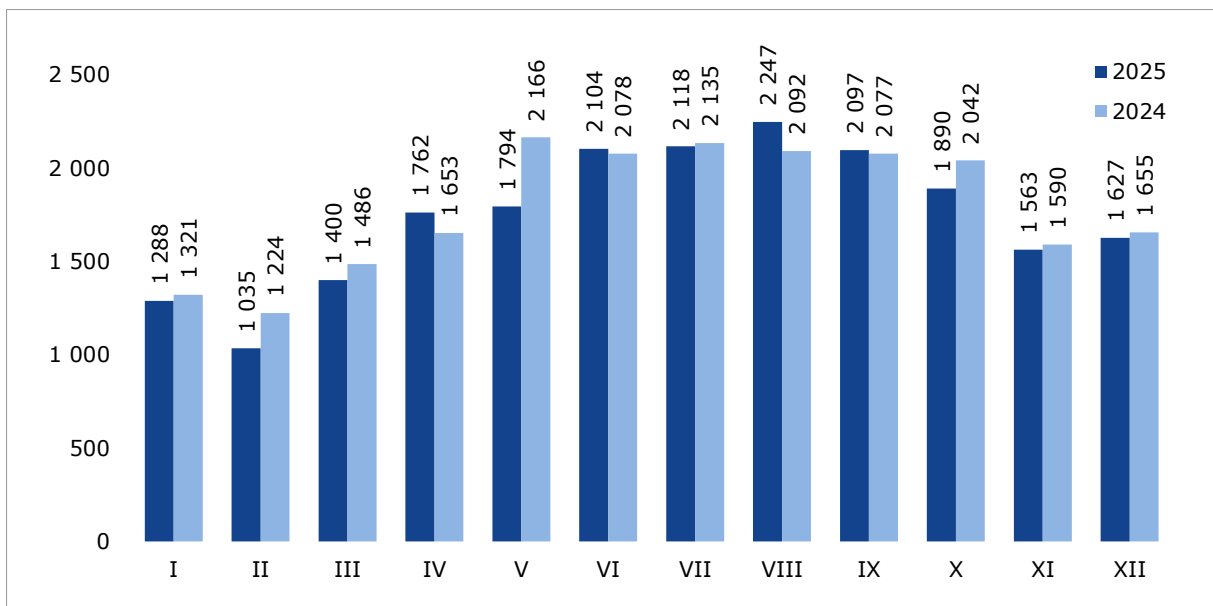
Główne przyczyny wypadków z winy kierujących na autostradach

Przyczyny	Wypadki		Zabici		Ranni	
	2024	2025	2024	2025	2024	2025
Niedostosowanie prędkości	115	100	23	9	166	159
Niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami	87	92	13	8	136	141
Zmęczenie, zaśnięcie	41	30	10	5	77	48
Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	35	45	4	3	44	57

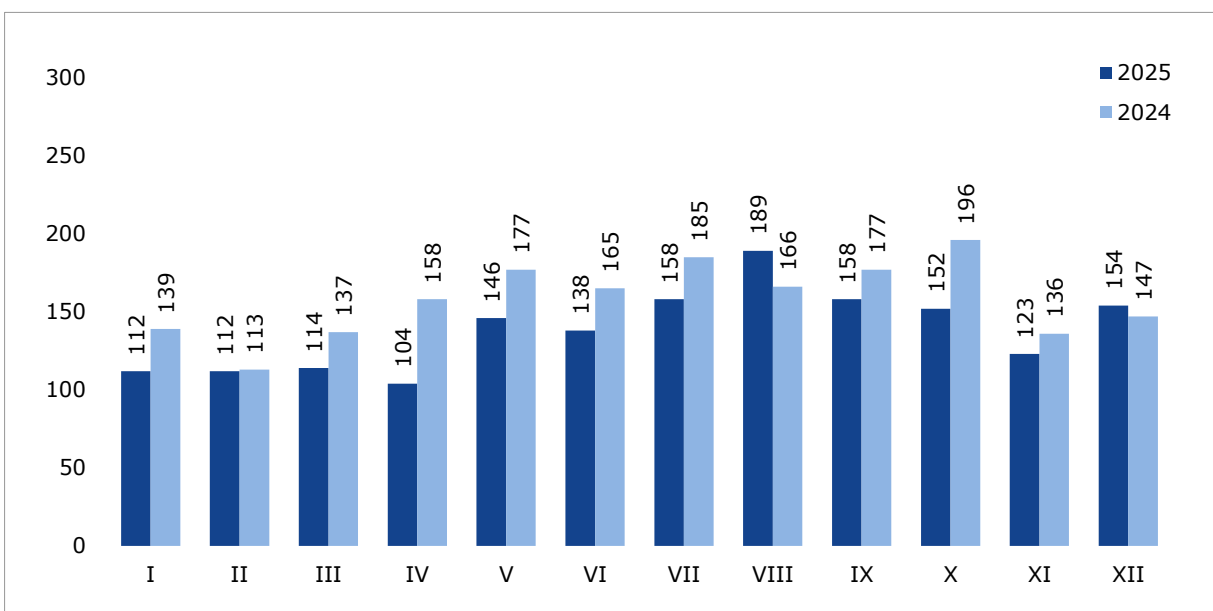
CZAS POWSTAWANIA WYPADKÓW

... w jakich miesiącach?

WYPADKI

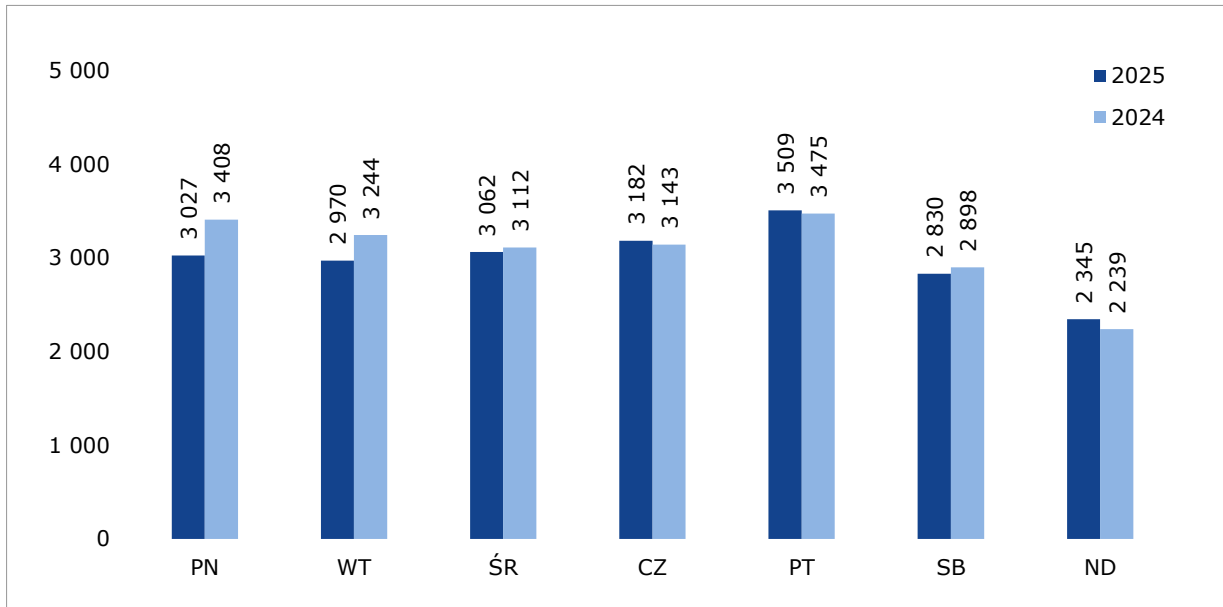


OFIARY ŚMIERTELNE

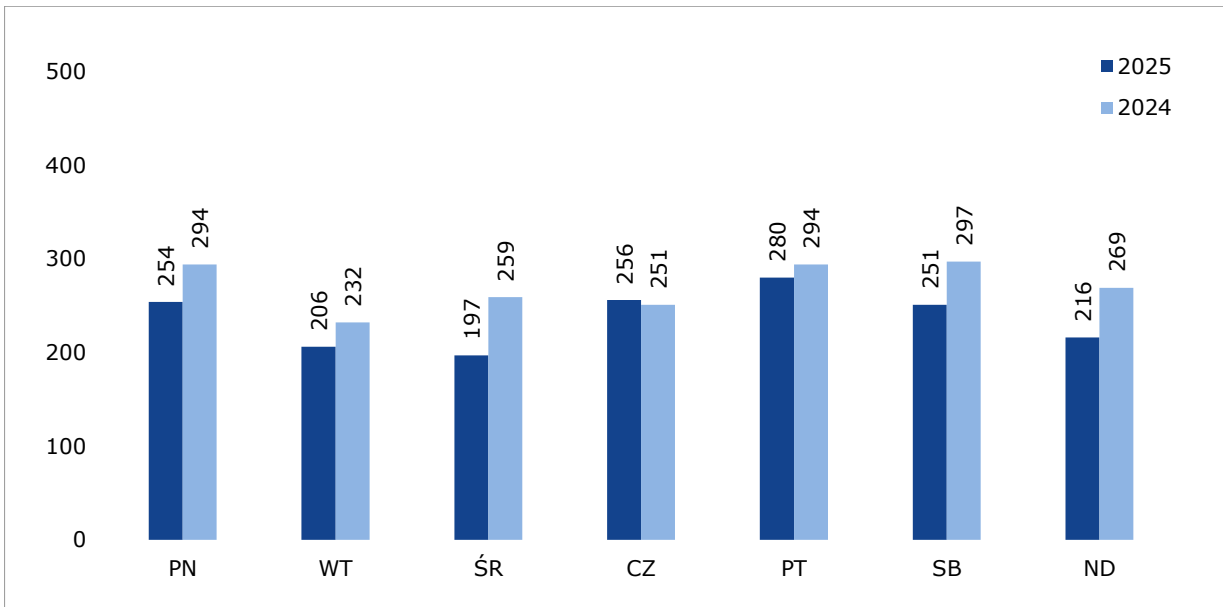


... w jakich dniach tygodnia?

WYPADKI

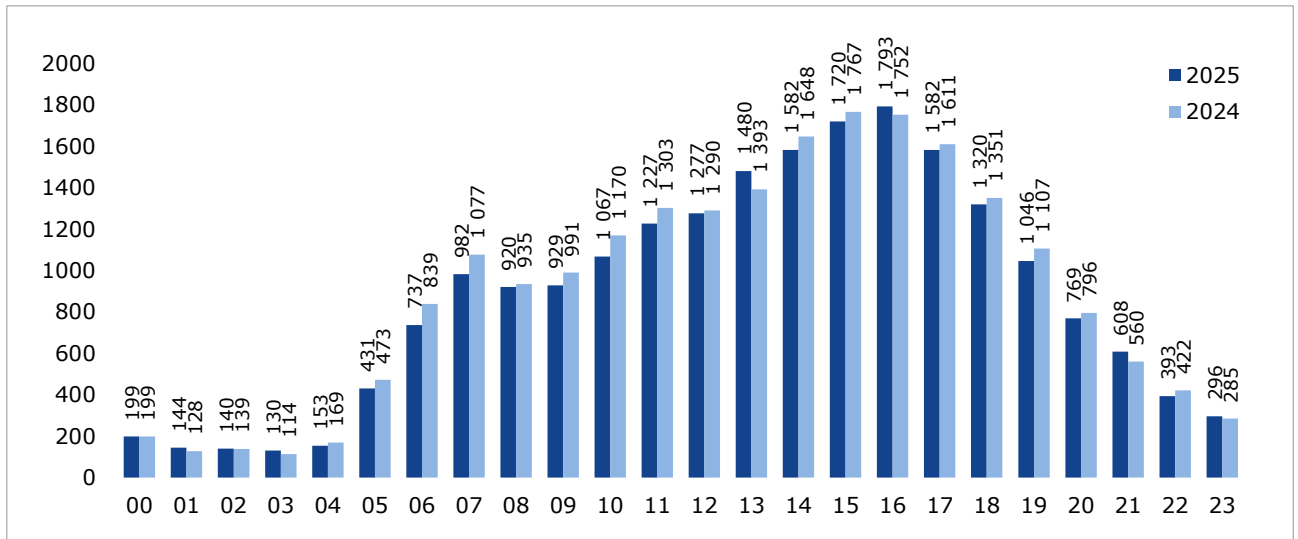


OFIARY ŚMIERTELNE

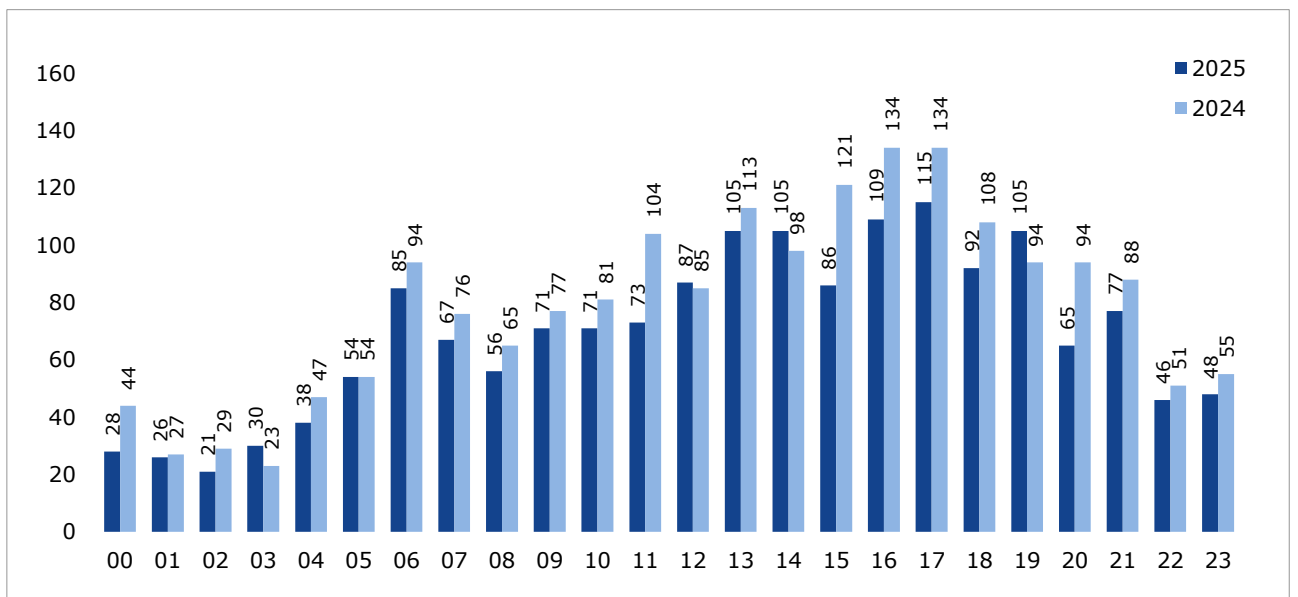


... w jakich godzinach?

WYPADKI

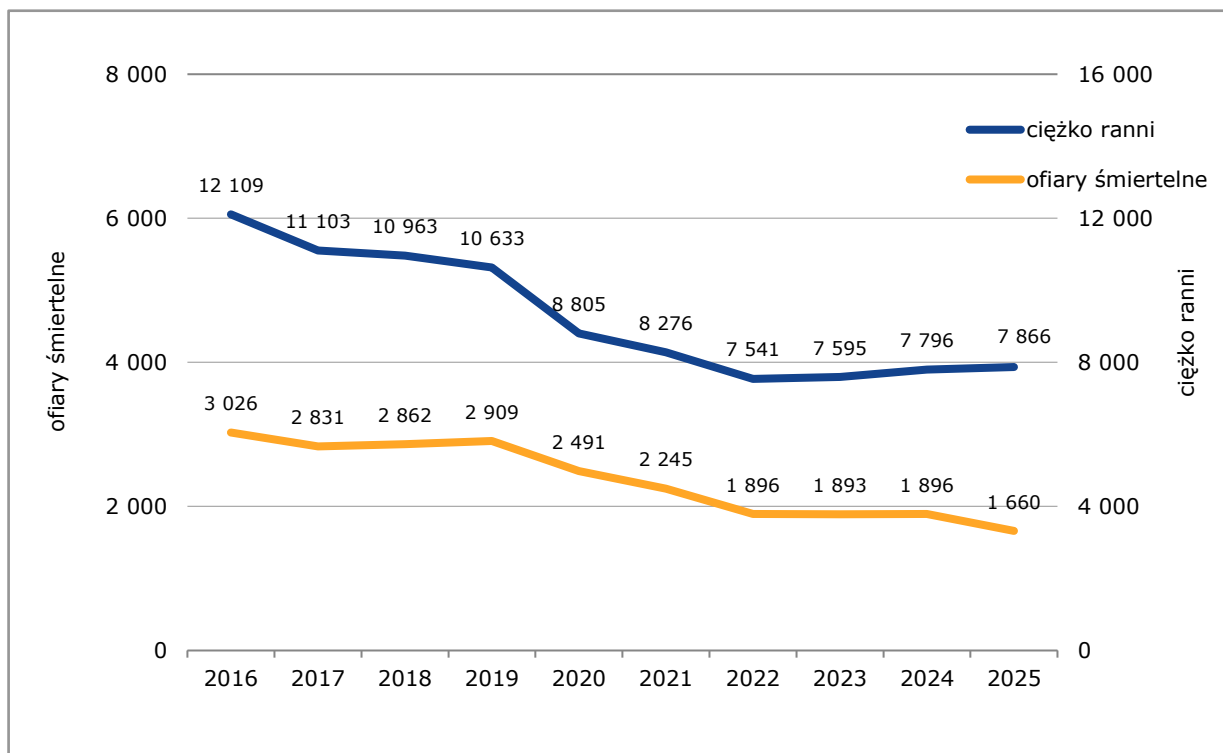


OFIARY ŚMIERTELNE



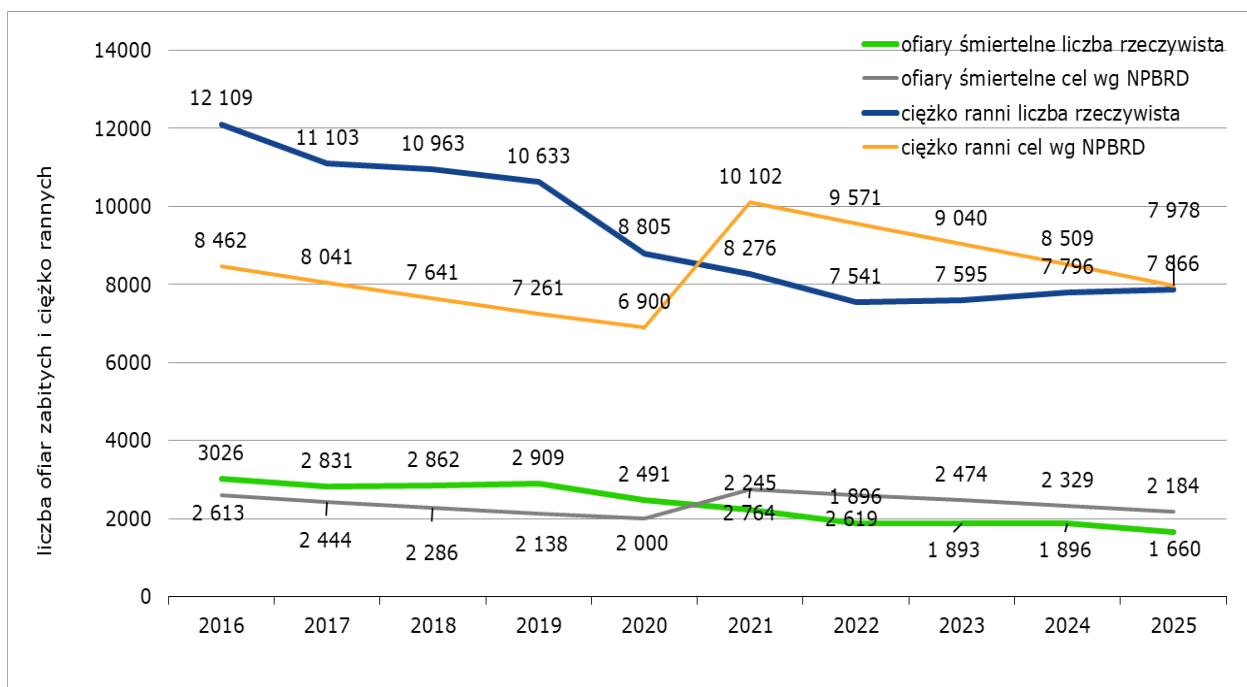
TRENDY W LATACH 2016–2025

... zmiany od roku 2016

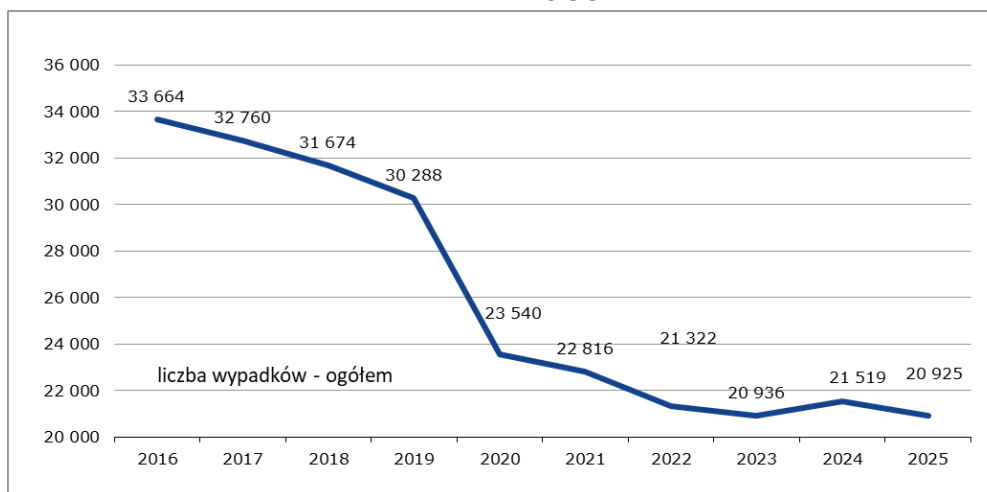


Rys. 1 Liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach drogowych w Polsce w latach 2016–2025 (źródło: KGP)

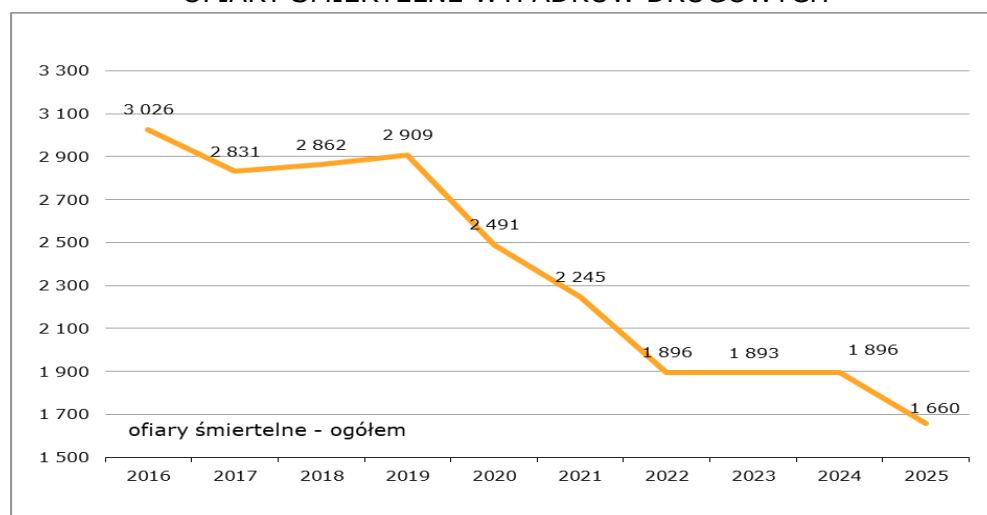
Barometr realizacji celów zgodnie z NPBRD 2021–2030



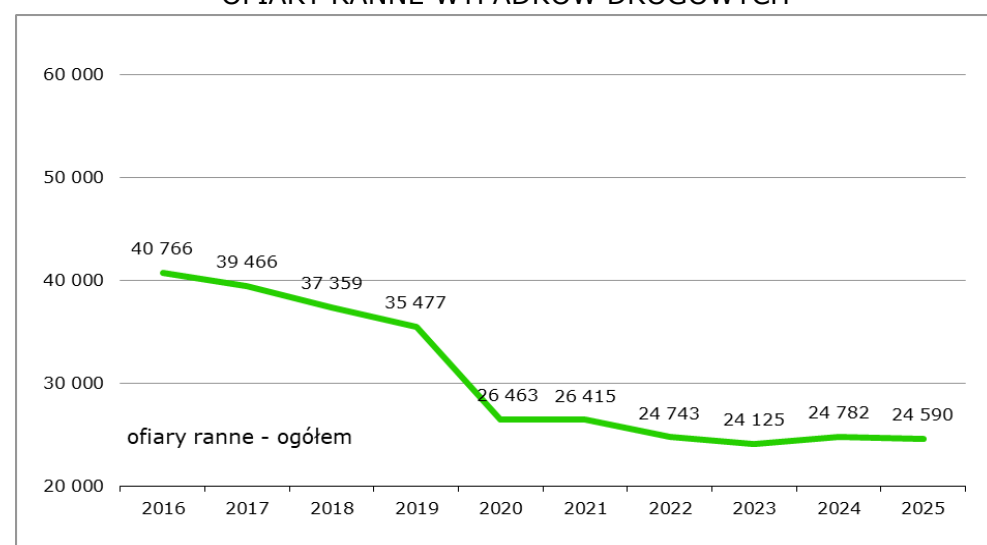
WYPADKI DROGOWE



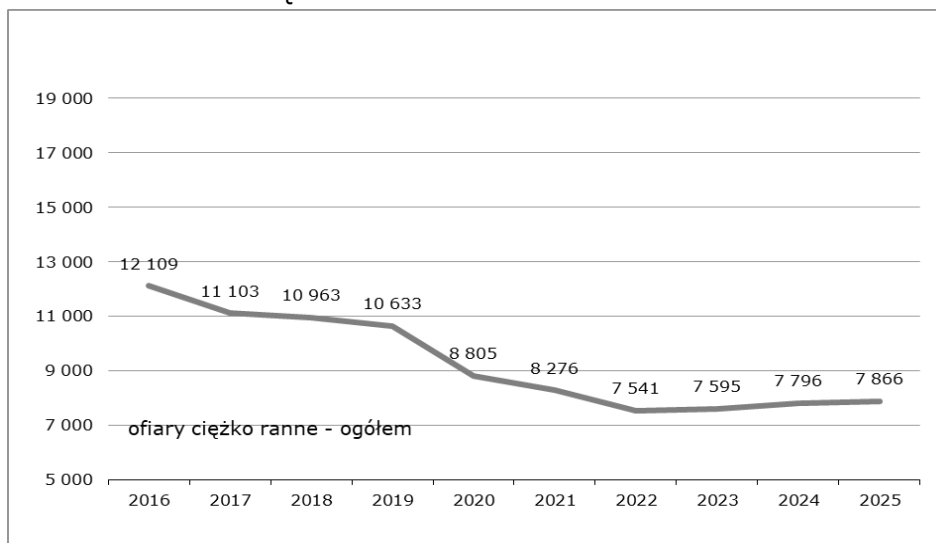
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



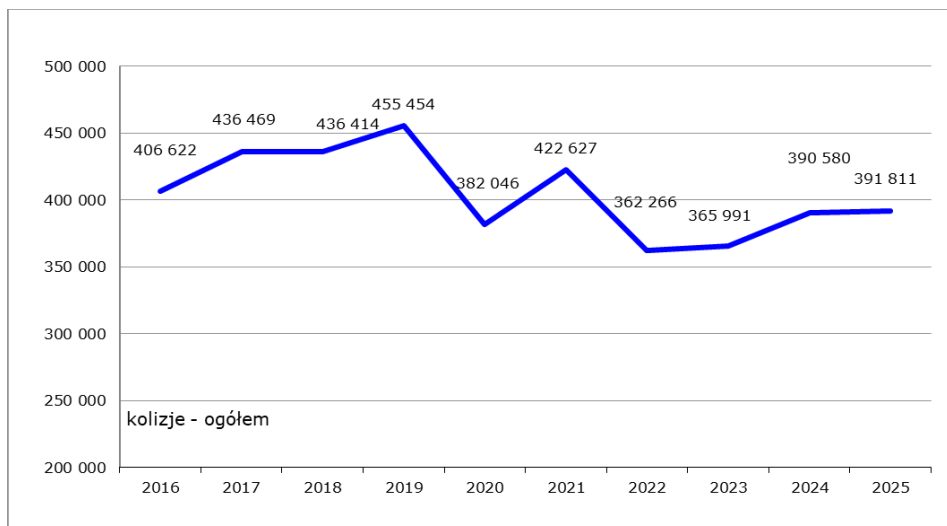
OFIARY RANNE WYPADKÓW DROGOWYCH



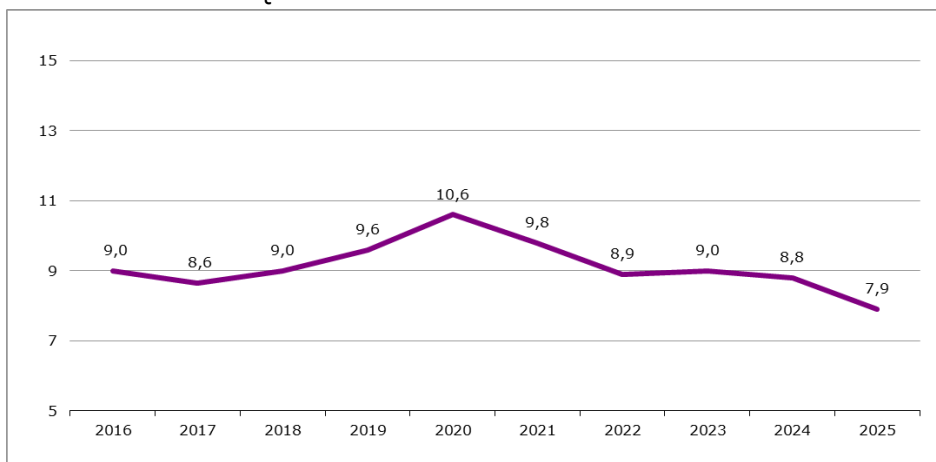
OFIARY CIĘŻKO RANNE WYPADKÓW DROGOWYCH



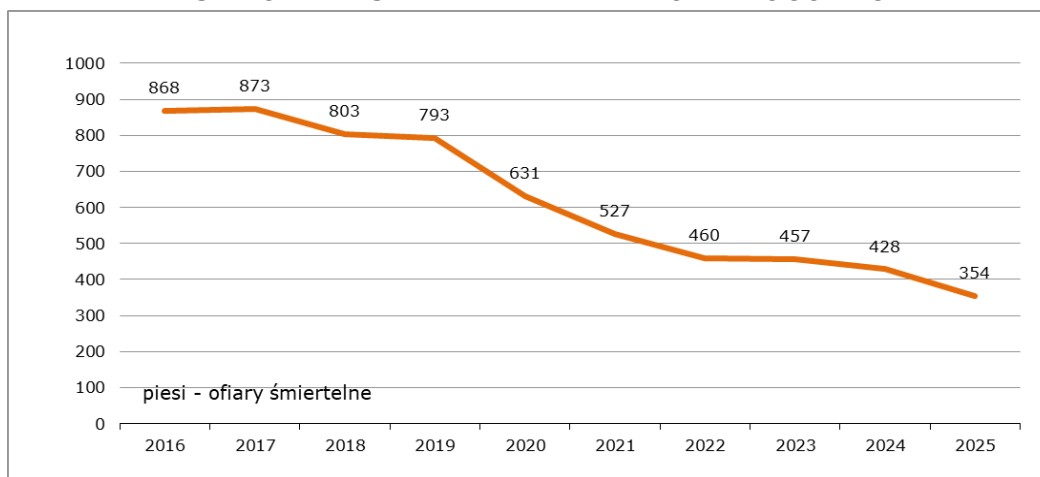
KOLIZJE



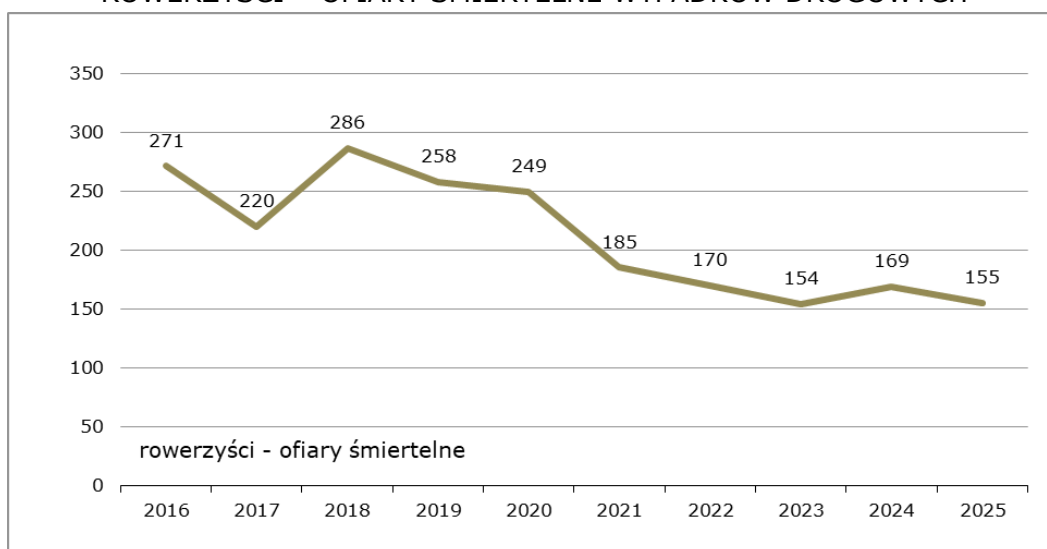
CIĘŻKOŚĆ WYPADKÓW DROGOWYCH



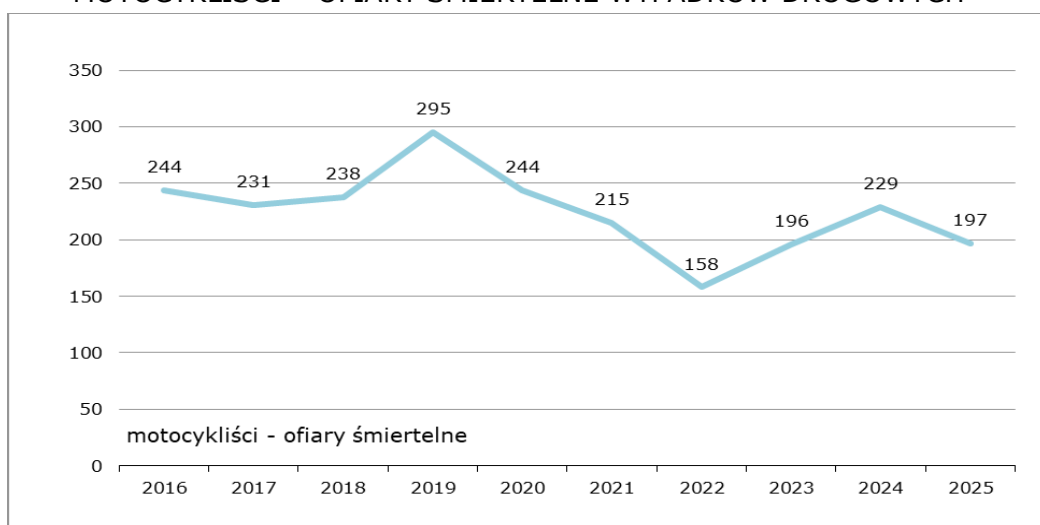
PIESI – OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



ROWERZYŚCI – OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH

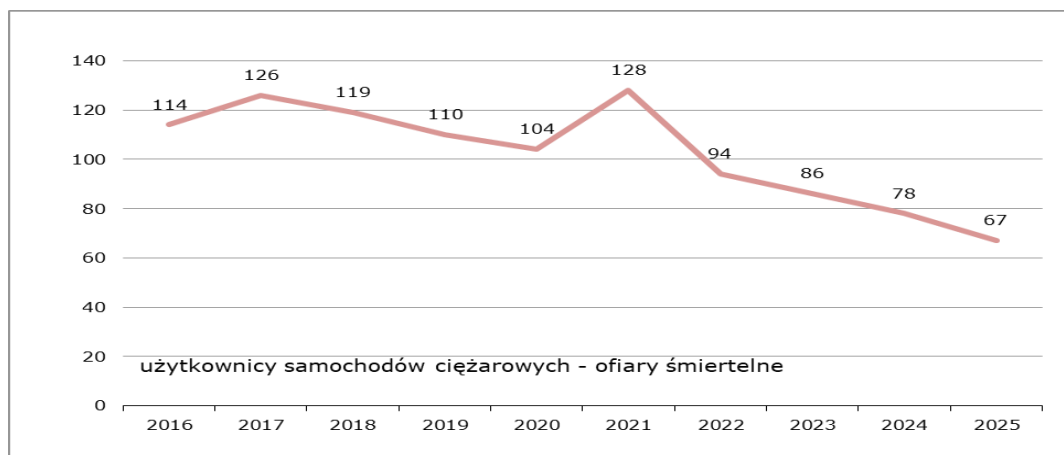


MOTOCYKLIŚCI – OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH*

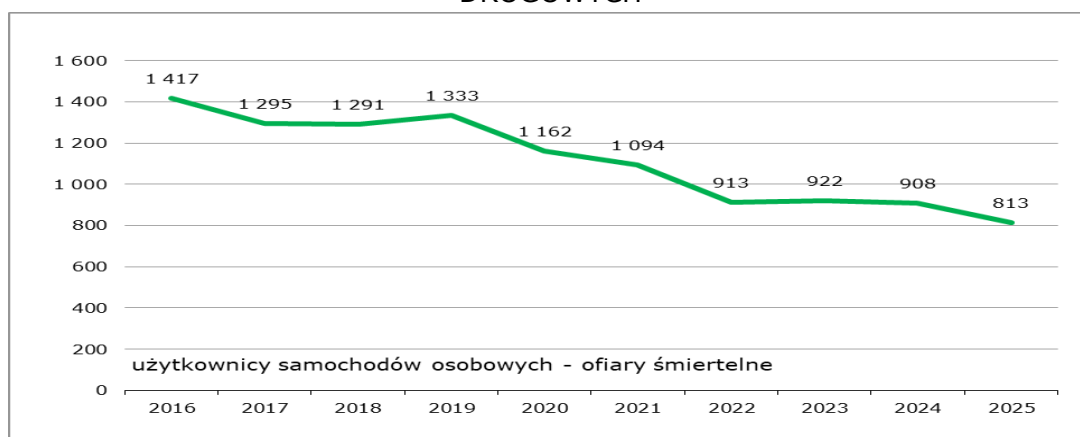


*użytkownicy motocykli (kierujący+pasażer)

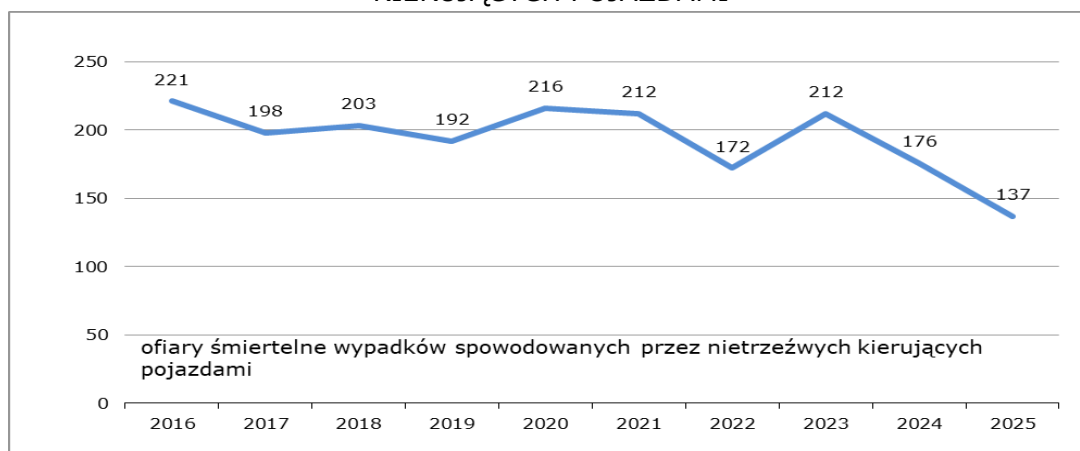
UŻYTKOWNICY SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH – OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



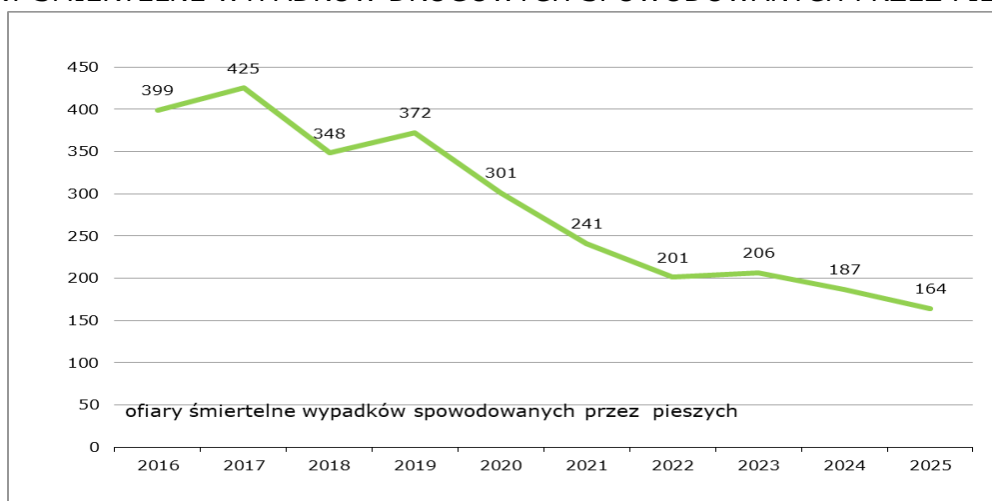
UŻYTKOWNICY SAMOCHODÓW OSOBOWYCH – OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH



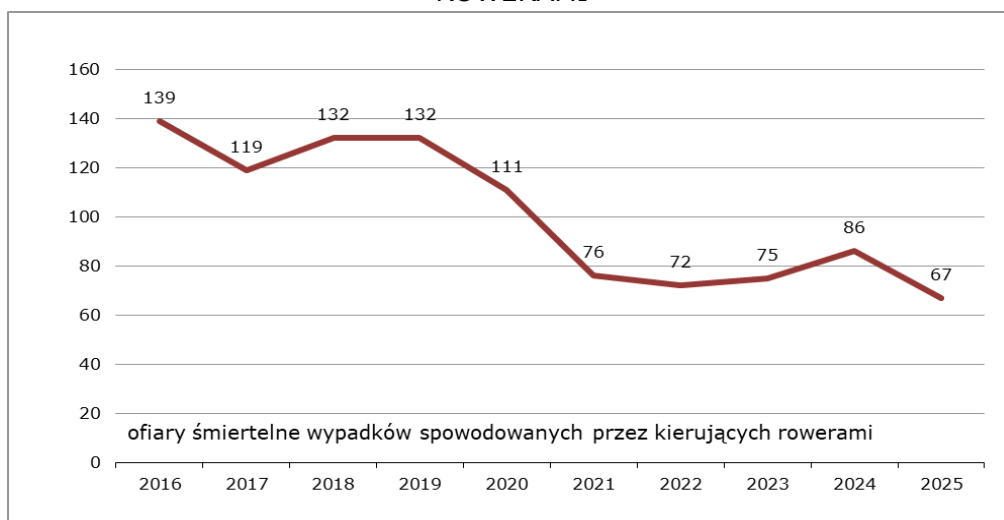
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ NIETRZEŻWYCH KIERUJĄCYCH POJAZDAMI



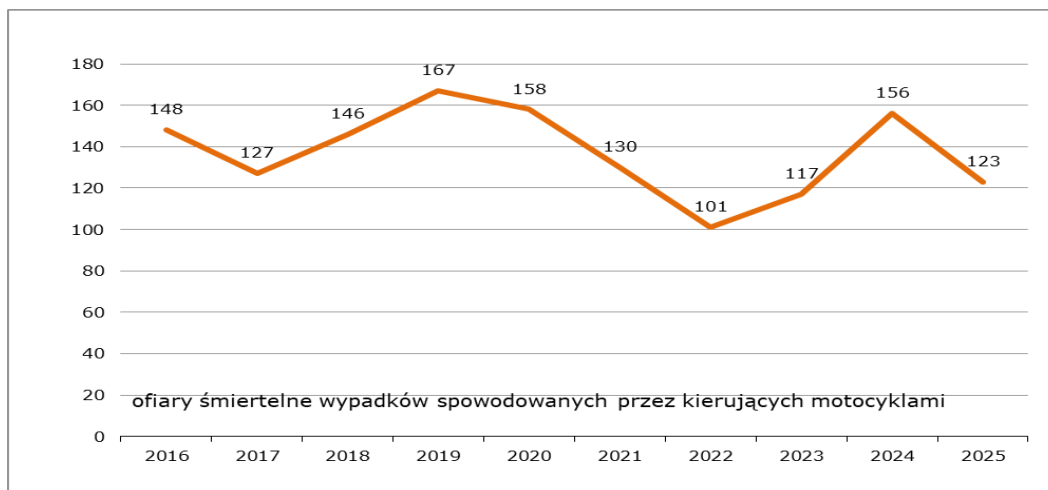
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ PIESZYCH



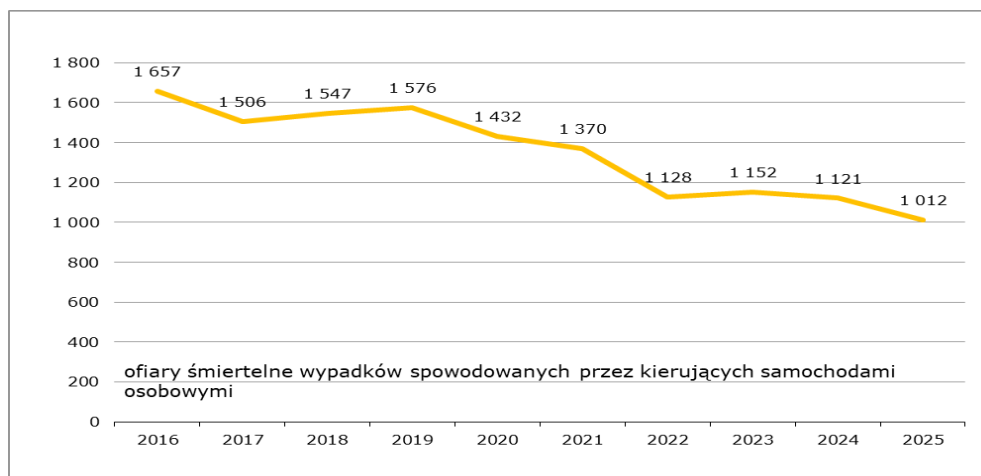
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ KIERUJĄCYCH ROWERAMI



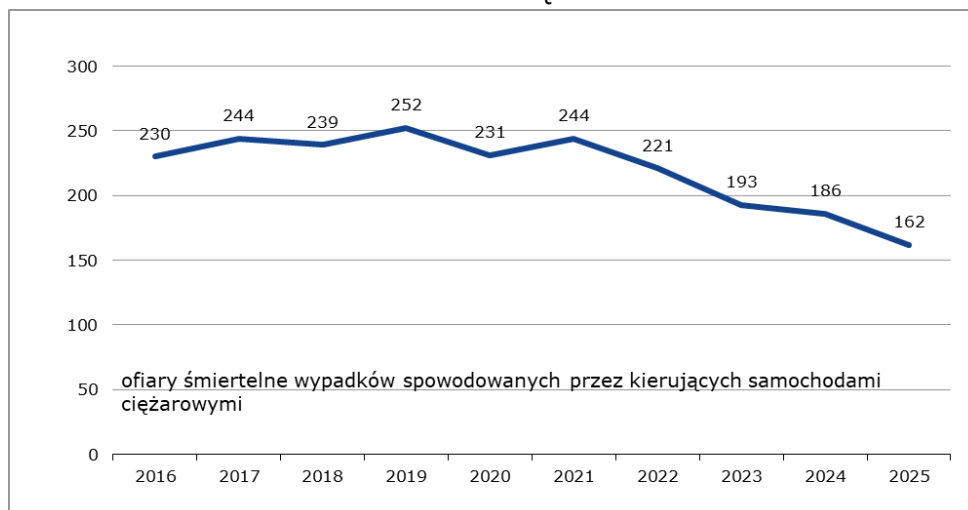
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ KIERUJĄCYCH MOTOCYKLAMI



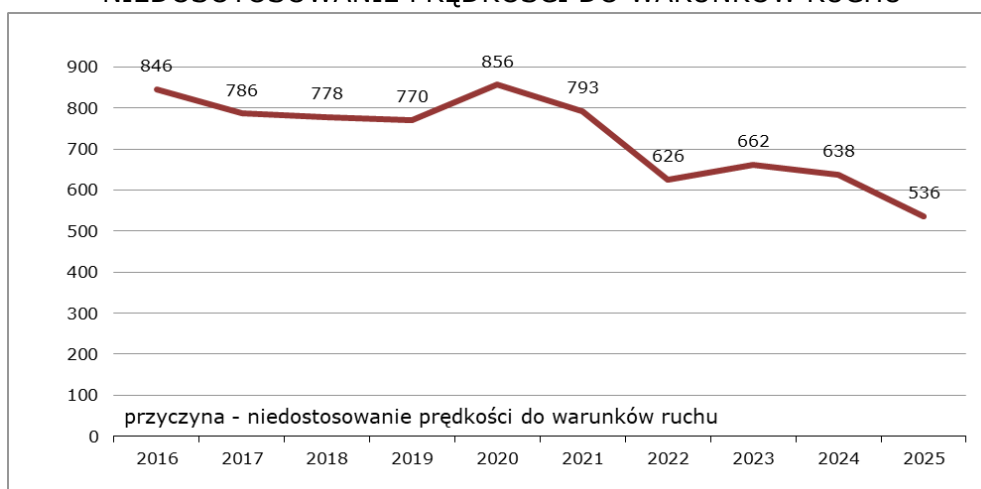
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ KIERUJĄCYCH SAMOCHODAMI OSOBOWYMI



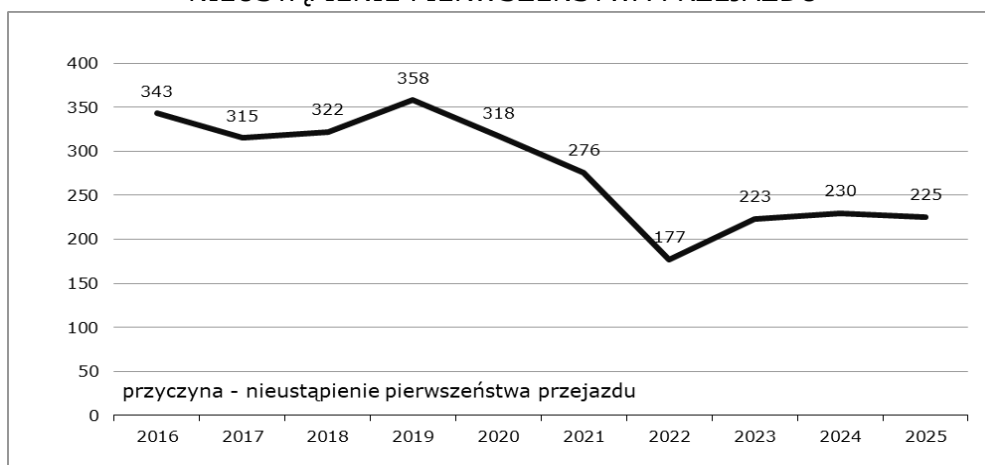
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH SPOWODOWANYCH PRZEZ KIERUJĄCYCH SAMOCHODAMI CIĘŻAROWYMI



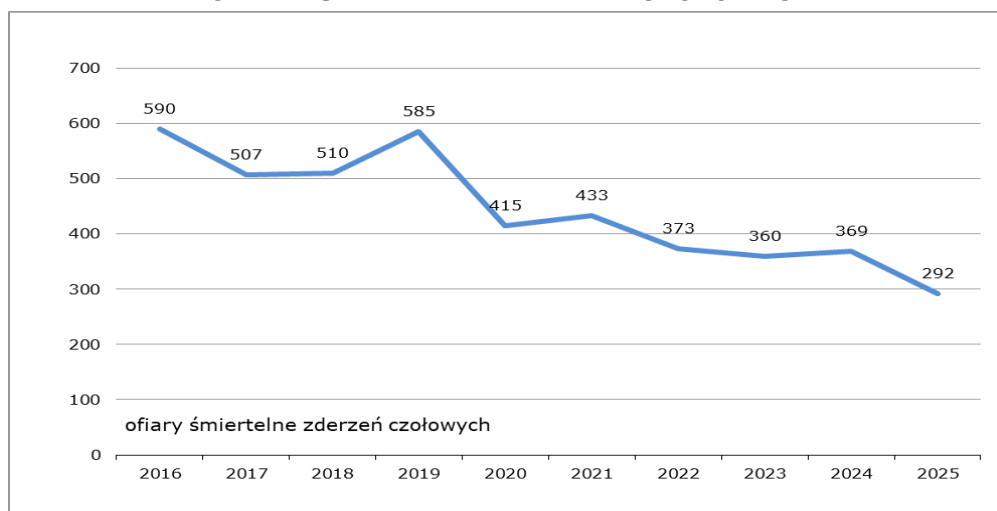
NIEDOSOTOSOWANIE PRĘDKOŚCI DO WARUNKÓW RUCHU



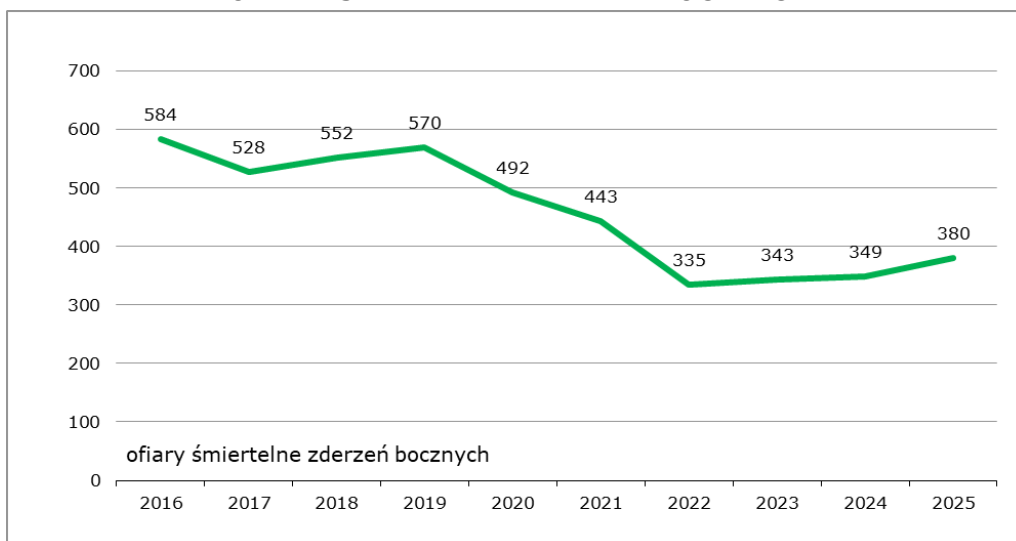
OFIARY ŚMIERTELNE WYPADKÓW DROGOWYCH, KTÓRYCH PRZYCZYNĄ BYŁO NIEUSTĄPIENIE PIERWSZEŃSTWA PRZEJAZDU



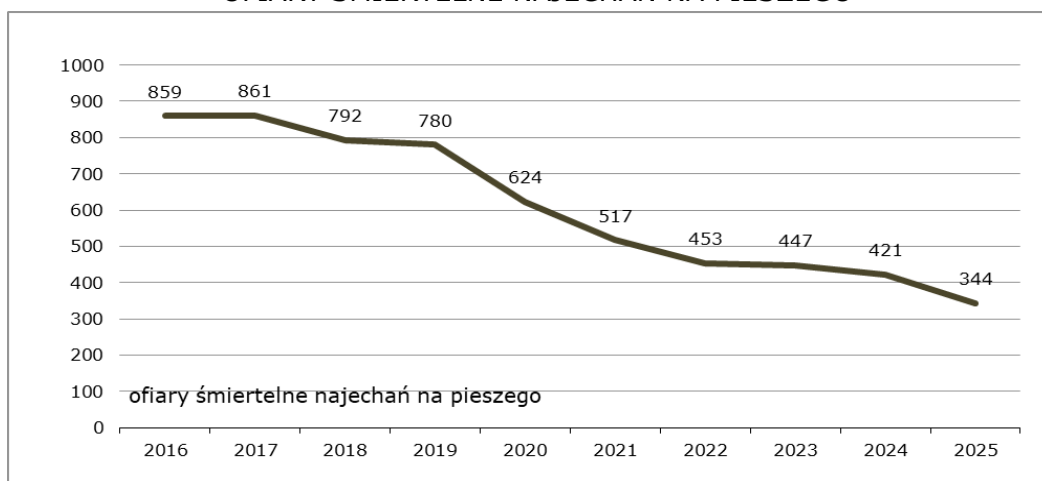
OFIARY ŚMIERTELNE ZDERZEŃ CZOŁOWYCH



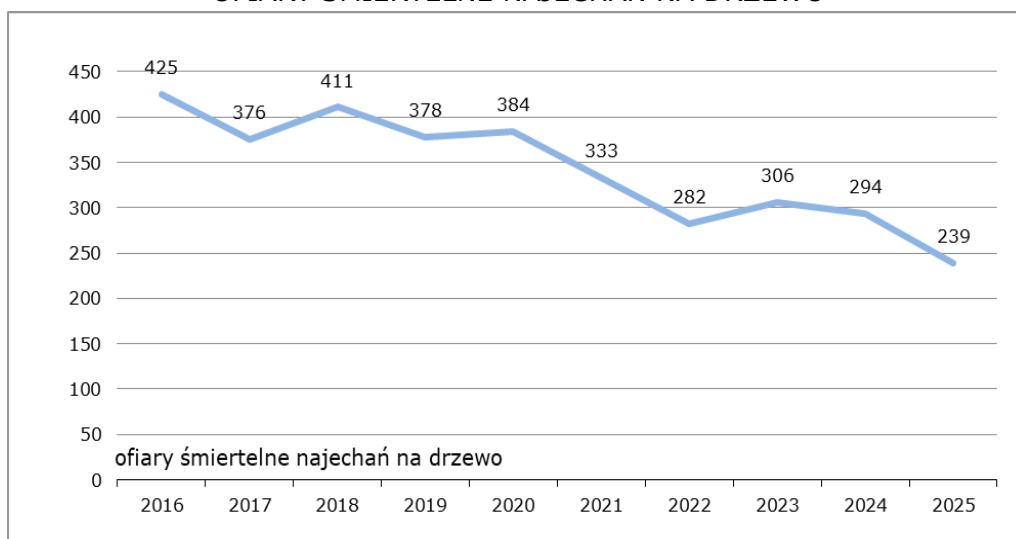
OFIARY ŚMIERTELNE ZDERZEŃ BOCZNYCH



OFIARY ŚMIERTELNE NAJECHAŃ NA PIESZEGO



OFIARY ŚMIERTELNE NAJECHAŃ NA DRZEWO



Liczba zdarzeń drogowych i ich ofiar oraz wielkość wskaźników zagrożenia w województwach w roku 2025

Województwo	wypadki		ofiary śmiertelne		ofiary ranne		w tym: ciężko ranne		kolizje		Wskaźnik demograficzny I wypadki/100 tys. mieszk.	Wskaźnik demograficzny II zabici/100 tys. mieszk.	Wskaźnik ciężkości zabici/100 wypadków	Wskaźnik gęstości wypadki/100 km				
	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025
DOLNOŚLĄSKIE	1883	1964	145	121	2230	2327	919	1010	34787	35696	65,5	68,6	5,0	4,2	7,7	6,2	7,6	8,0
KUJAWSKO-POMORSKIE	788	799	124	100	899	871	266	261	23570	23387	39,6	40,4	6,2	5,1	15,7	12,5	2,8	2,9
LUBELSKIE	845	816	117	92	868	872	333	312	17527	17528	42,2	41,1	5,8	4,6	13,8	11,3	2,2	2,2
LUBUSKIE	462	433	64	62	523	513	217	239	10690	11016	47,5	44,8	6,6	6,4	13,9	14,3	2,9	2,9
ŁÓDZKIE	2234	2100	140	131	2575	2523	790	759	23952	24155	94,9	89,9	5,9	5,6	6,3	6,2	8,6	8,2
MAŁOPOLSKIE	2474	2424	115	91	2852	2838	932	904	29157	30202	72,1	70,7	3,4	2,7	4,6	3,8	7,7	7,6
MAZOWIECKIE	2866	2924	288	272	3332	3580	654	635	60318	58727	52,0	53,1	5,2	4,9	10,0	9,3	5,1	5,2
OPOLSKIE	494	478	45	61	610	589	175	186	9769	9720	52,9	51,6	4,8	6,6	9,1	12,8	4,7	4,6
PODKARPACKIE	1015	956	104	65	1164	1150	200	187	16131	16559	49,1	46,5	5,0	3,2	10,2	6,8	4,6	4,6
PODLASKIE	347	353	58	51	383	382	191	192	11400	11449	30,6	31,3	5,1	4,5	16,7	14,4	1,3	1,3
POMORSKIE	1686	1523	115	101	2040	1800	487	492	25685	25682	71,4	64,6	4,9	4,3	6,8	6,6	7,9	7,3
ŚLĄSKIE	1786	1721	124	116	2003	2005	627	715	51156	50668	41,5	40,3	2,9	2,7	6,9	6,7	7,2	7,0
ŚWIĘTOKRZYSKIE	665	617	66	66	780	752	249	249	11201	10843	57,2	53,5	5,7	5,7	9,9	10,7	3,8	3,6
WARMIŃSKO-MAZURSKIE	758	763	81	91	872	917	430	478	14477	14941	56,0	56,8	6,0	6,8	10,7	11,9	3,4	3,4
WIELKOPOLSKIE	2469	2257	213	159	2803	2593	1023	877	33624	33850	70,9	65,0	6,1	4,6	8,6	7,0	5,9	5,5
ZACHODNIOPOMORSKIE	747	797	97	81	848	878	303	370	17136	17388	45,9	49,3	6,0	5,0	13,0	10,2	3,8	4,3
POLSKA	21519	20925	1896	1660	24782	24590	7796	7866	390580	391811	57,3	55,9	5,0	4,4	8,8	7,9	5,0	5,0

Zestawienie podstawowych wskaźników monitorowania NPBRD 2021–2030 w 2019 i 2025

Filary programu		Zabici		Ciężko ranni	
		2019	2025	2019	2025
Wskaźniki finalne dla całego programu					
Wszystkie filary	Liczba ofiar (ofiar/rok)	2909	1660	10633	7866
	Wskaźnik ofiarochłonności demograficznej (ofiar/1 mln mieszk./rok)	75,7	44,4	276,8	210,3
	Wskaźnik ofiarochłonności motoryzacyjnej (ofiar/1 mln pojazdów/rok ^[1])	94,4	55,3	345,2	261,9
	Wskaźnik koncentracji ofiar (ofiar/1 mld pkm/rok ^[2])	12,2	6,41	44,6	30,4
Wskaźniki finalne dla poszczególnych filarów.					
Bezpieczny człowiek	Liczba pieszych jako ofiar wypadków drogowych (ofiar/rok)	793	354	2474	1572
	Liczba rowerzystów jako ofiar wypadków drogowych (ofiar/rok)	258	155	1371	1038
	Liczba motorowerzystów i motocyklistów jako ofiar wypadków drogowych (ofiar/rok)	382	239	1516	1266
	Liczba ofiar w wypadkach z udziałem uczestników ruchu pod wpływem alkoholu (ofiar/rok)	326	212	1158	829

^[1] Na podstawie: GUS, Transport – wyniki działalności (tabele: pojazdy samochodowe i motorowery) 2024 r. Dane za rok 2024 zostały opracowane na podstawie zrewidowanego przez Ministerstwo Cyfryzacji rejestru CEPIK w odniesieniu do pojazdów nieaktywnych (według kryteriów określonych przez Ministerstwo) i są nieporównywalne z danymi za lata poprzednie.

^[2] Na podstawie: GUS, Transport drogowy w Polsce w latach 2022 i 2023.

Bezpieczne drogi	Liczba ofiar w zderzeniach czołowych (ofiar/rok)	585	292	1492	1106
	Liczba ofiar w zderzeniach bocznych i tylnych (ofiar/rok)	767	510	3959	2975
	Liczba ofiar w wypadkach zakończonych wypadnięciem pojazdu z drogi ^[3] (ofiar/rok)	473	309	992	787
	Liczba ofiar na skrzyżowaniach i węzłach (ofiar/rok)	486	217	2965	1912
	Liczba ofiar na łukach poziomych – zakręt, łuk (ofiar/rok)	518	345	1384	1225
	Liczba ofiar w porze nocnej (ofiar/rok)	1024	581	2562	1861
	Liczba ofiar wypadków drogowych spowodowanych niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu (ofiar/rok)	770	536	2428	1960
Bezpieczny pojazd	Liczba ofiar w wypadkach spowodowanych niesprawnością techniczną pojazdów (ofiar/rok) ^[4]	6	4	13	18
Ratownictwo i opieka powypadkowa	Liczba ofiar zmarłych w ciągu 30 dni od dnia wypadku (ofiar/rok)	955	559	n/d	
	Liczba ofiar z trwałą niepełnosprawnością (ofiar/rok)	n/d	n/d	Brak danych	Brak danych

^[3] Drzewo, słup, bariera (bez wywrócenia).

^[4] W 2025 r.: ofiary w wypadkach, w których przyczyną była niesprawność techniczna pojazdu.

Zadania realizowane w 2025 roku
zgodnie z Narodowym Programem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021–2030

**Zadania zrealizowane przez członków KRBRD przewidziane
do realizacji w 2025 roku w Programie Realizacyjnym 2024–2025
oraz zgodnie z kierunkami NPBRD 2021–2030**

Zadania realizowane w 2025 roku
zgodnie z Narodowym Programem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021–2030

Wykaz skrótów:

BRD/brd bezpieczeństwo ruchu drogowego
CUPT – Centrum Unijnych Projektów Transportowych
Dysponenci ZRM – Dysponenci Zespołów Ratownictwa Medycznego
ETSC – Europejska Rada Bezpieczeństwa Transportu
GDDKiA – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
GITD – Główny Inspektorat Transportu Drogowego
IBDIM – Instytut Badawczy Dróg i Mostów
ITS – Instytut Transportu Samochodowego
JST – Jednostki Samorządu Terytorialnego
KAS/SCS – Krajowa Administracja Skarbowa / Służba Celno-Skarbowa
KFD – Krajowy Fundusz Drogowy
KCPU – Krajowe Centrum Przeciwdziałania Uzależnieniom
KGP – Komenda Główna Policji
KG PSP – Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej
KG ŻW – Komenda Główna Żandarmerii Wojskowej
KPI – Wskaźnik Efektywności Działań
KRBRD – Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
LPR – Lotnicze Pogotowie Ratunkowe
RFRD – Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg
MF – Ministerstwo Finansów
MFIPR – Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej
MEN – Ministerstwo Edukacji Narodowej
MRIPS – Ministerstwo Rodziny i Polityki Społecznej
MRIT – Ministerstwo Rozwoju i Technologii
MI – Ministerstwo Infrastruktury
MI (DDP) – Departament Dróg Publicznych w Ministerstwie Infrastruktury
MI (DTD) – Departament Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury
MON/RON – Ministerstwo Obrony Narodowej/Resort Obrony Narodowej
MS – Ministerstwo Sprawiedliwości

Zadania realizowane w 2025 roku
zgodnie z Narodowym Programem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021–2030

MSWiA – Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji

MZ – Ministerstwo Zdrowia

NPBRD – Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

PGL LP – Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe

PISKP – Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów

PKP PLK – Polskie Koleje Państwowe Polskie Linie Kolejowe

PZM – Polski Związek Motorowy

PRM – Państwowe Ratownictwo Medyczne

STIRW – CKRW – Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk

SG – Straż Graniczna

SKRBRD – Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

UTK – Urząd Transportu Kolejowego

WITD – Wojewódzkie Inspektoraty Transportu Drogowego

WRBRD – Wojewódzkie Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

ZDS – Zarządcy Dróg Samorządowych

Zadania realizowane w 2025 roku
zgodnie z Narodowym Programem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021–2030

Nr zad.	Bezpieczny Człowiek Zadanie	NPBRD 2021–2030 Kierunek	Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze (wdrażające)
C.1	Ogólnopolskie działania edukacyjno-informacyjne dot. największych problemów z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego	EDUKACJA	SKRBRD	SKRBRD
C.2	Ogólnopolskie działania edukacyjno-informacyjne skierowane do osób powyżej 60 roku życia	EDUKACJA	SKRBRD	SKRBRD/KGP/ ŻW/WRBRD
C.3	Intensyfikacja nadzoru Policji w obszarach wysokiego poziomu zagrożenia pieszych	NADZÓR	KGP	POLICJA
C.4	Intensyfikacja nadzoru Policji w zakresie przekraczania prędkości	NADZÓR	KGP	POLICJA
C.5	Kampanie edukacyjne promujące bezpieczeństwo na drogach krajowych	EDUKACJA	GDDKiA	GDDKiA
C.6	Edukacja żołnierzy i pracowników wojska w zakresie negatywnych skutków działania substancji psychoaktywnych	EDUKACJA	KGŻW	KGŻW
C.7	Wdrażanie rozwiązań prawnych, których celem jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego	LEGISLACJA	MI (DTD)	MI (DTD)
C.8	Zakup nagród dla finalistów ogólnopolskich Turniejów Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego	EDUKACJA	SKRBRD	SKRBRD
C.9	Projekt IMPROVA „Injury mitigation to promote vision-zero achievement”	BADANIA	ITS	ITS
C.10	Realizacja projektu „Bezpieczny pieszy – doposażenie przejść dla pieszych i doposażenie szkół w zakresie edukacji komunikacyjnej”	INŻYNIERIA/ EDUKACJA	MFIPR	CUPT/JST
C.11	Realizacja zadań w obszarze kontrolno-nadzorczym	NADZÓR	KGP	POLICJA
C.12	Działania profilaktyczne na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego	EDUKACJA	KGP	POLICJA

Zadania realizowane w 2025 roku
zgodnie z Narodowym Programem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021–2030

C.13	Działania edukacyjne i profilaktyczne na rzecz kształtowania bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego. Prowadzenie zajęć z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego	EDUKACJA	KGŻW	KGŻW
C.14	Działania na rzecz niechronionych uczestników ruchu drogowego. Edukacja żołnierzy i pracowników wojska na temat zasad bezpiecznego zachowania na drodze	EDUKACJA	KGŻW	KGŻW
C.15	Konkurs „Najbezpieczniejszy Młody Kierowca”, promujący bezpieczną jazdę wśród kierowców w wieku 18–26 lat	EDUKACJA	PZM	PZM
C.16	Kampania edukacji społeczeństwa w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym – kształtowanie bezpiecznych zachowań	EDUKACJA	PZM	PZM
C.17	Kształtowanie bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym poprzez organizację turniejów o tematyce bezpieczeństwa w ruchu drogowym	EDUKACJA	PZM	PZM
C.18	ABC BRD – pakiet edukacyjny wspierający nauczanie treści z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego uczniów z niepełnosprawnością wzrokową (Etap I)	EDUKACJA	ITS	ITS
C.19	Opracowanie projektu gałki na koło kierownicy dedykowanej kierowcom z dysfunkcjami narządu ruchu	INŻYNIERIA	ITS	ITS

Nr zad.	Bezpieczne drogi Zadanie	NPBRD 2021–2030 Kierunek	Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze (wdrażające)
D.1	Realizacja zadań inwestycyjnych poprawiających BRD na istniejącej sieci dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA	INŻYNIERIA	MI (DDP)	GDDKiA
D.2	Realizacja zadań inwestycyjnych dedykowanych poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego w ramach Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku	INŻYNIERIA	MI (DDP)	GDDKiA
D.3	Realizacja Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020–2030	INŻYNIERIA	MI (DDP)	GDDKiA
D.4	Realizacja inwestycji na drogach samorządowych (Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg)	INŻYNIERIA	MI (DDP)	ZDS
D.5	Realizacja Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r.	INŻYNIERIA	MI (DDP)	GDDKiA
D.6	Zarządzanie bezpieczeństwem infrastruktury drogowej na drogach krajowych (także poza TEN-T)	INŻYNIERIA	GDDKiA	GDDKiA
D.7	Wykonanie siatek pomiędzy szczelinami obiektów inżynierskich	INŻYNIERIA	GDDKiA	GDDKiA

Zadania realizowane w 2025 roku
zgodnie z Narodowym Programem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021–2030

D.8	Budowa systemu łączności alarmowej	INŻYNIERIA	GDDKIA	GDDKIA
D.9	Weryfikacja oznakowania na drogach krajowych	INŻYNIERIA	GDDKIA	GDDKIA
D.10	Badania zdarzeniowe i analiza skuteczności urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w kontekście minimalizacji skutków zdarzeń drogowych	BADANIA	IBDiM	IBDiM
D.11	Rozwój systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym na wszystkich kategoriach dróg	NADZÓR	GITD	GITD
Nr zad.	Bezpieczny Pojazd Zadanie	NPBRD 2021–2030 Kierunek	Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze
P.1	Usprawnienie działań dotyczących kontroli stanu technicznego pojazdów	LEGISLACJA	MI (DTD)	MI (DTD)
P.2	Działania edukacyjno-informacyjne w ramach akcji „Twoje Światła - Nasze Bezpieczeństwo”	EDUKACJA	ITS/KGP	ITS/KGP
P.3	Doskonalenie wiedzy na temat przeprowadzenia badań technicznych pojazdów i ich rejestracji	EDUKACJA	ITS	ITS
P.4	Wdrażanie rozwiązań prawnych, których celem jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego	LEGISLACJA	MI (DTD)	MI (DTD)
P.5	Projekt DARTS - „Baza danych testowych dla pojazdów autonomicznych”	BADANIA	ITS	ITS

Nr zad.	Ratownictwo i opieka powypadkowa Zadanie	NPBRD 2021–2030 Kierunek	Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze
R.1	Rozwój systemu ratownictwa medycznego	RATOWNICTWO	MZ	województwie, szpitale, JST
R.2.1	R.2.1 Modernizacja sprzętu i doposażenie służb ratownictwa drogowego	RATOWNICTWO	MZ	Dysponenci ZRM
R.2.2	R.2.2 Modernizacja sprzętu i doposażenie służb ratownictwa drogowego z uwzględnieniem odcinków dróg o najwyższym stopniu zagrożenia wypadkami	RATOWNICTWO	MSWiA	KG PSP
R.3	Działania edukacyjno-informacyjne w ramach ogólnopolskich obchodów Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych	OPIEKA POWYPADKOWA	SKRBRD	SKRBRD

Zadania realizowane w 2025 roku
zgodnie z Narodowym Programem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021–2030

R.4	Doskonalenie umiejętności z zakresu pierwszej pomocy. Edukacja żołnierzy i pracowników wojska w zakresie udzielania pierwszej pomocy ofiarom wypadków drogowych	RATOWNICTWO I OPIEKA POWYPADKOWA	KGŻW	KGŻW
R.5	Rozwój Ratownictwa Drogowego, pomoc poszkodowanym w wypadkach drogowych	RATOWNICTWO	PZM	PZM

Nr zad.	System zarządzania BRD Zadanie	NPBRD 2021–2030 Kierunek	Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze (wdrażające)
S.1	Opracowanie raportu ewaluacyjnego Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021–2030	SYSTEM	SKRBRD	SKRBRD
S.2.	Wymiana wiedzy pomiędzy Polską a wybranymi krajami UE dot. najlepszych rozwiązań poprawy BRD	SYSTEM	SKRBRD	SKRBRD KGP/WRBRD
S.3	Projekt Trendline Wyznaczenie wskaźników efektywności działań w obszarze BRD	SYSTEM	ITS	ITS
S.4	Funkcjonowanie Polskiego Obserwatorium BRD	SYSTEM	ITS	ITS
S.5	Opracowanie wyceny kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2024	BADANIA	SKRBRD	IBDIM
S.6	Międzynarodowa Konferencja "Ograniczanie Wypadków i Niebezpiecznych Zdarzeń Drogowych" iCRASH'24	INŻYNIERIA	IBDIM	IBDIM
S.7	Projekt Europejska Karta Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (ERSC European Road Safety Charter)	EDUKACJA	ITS	ITS
S.8	ESRA 4 (E-Survey on Road Users Attitudes)	BADANIA	ITS	ITS
S.9	Wdrażanie rozwiązań mających wpływ na poprawę porządku i bezpieczeństwa ruchu drogowego	LEGISLACJA/SYSTEM	KGP	KGP
S.10	Analiza danych statystycznych dotyczących zdarzeń drogowych	BADANIA	KGP	KGP
S.11	Współpraca międzynarodowa w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego	SYSTEM	KGP	KGP
S.12	XVII konferencja profilaktyki bezpieczeństwa w ruchu drogowym pojazdów Sił Zbrojnych RP	EDUKACJA	STIRW - CKRW	STIRW - CKRW

Zadania realizowane w 2025 roku
zgodnie z Narodowym Programem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021–2030

S.13	Wykonanie opracowania pn. „Ekspertyza prawna dotycząca istniejących rozwiązań organizacyjno-prawnych w wybranych państwach członkowskich UE w zakresie edukacji dzieci i młodzieży o bezpieczeństwie ruchu drogowego	BADANIA/SYSTEM	SKRBRD	SKRBRD
S.14	Wdrażanie rozwiązań prawnych mających wpływ na poprawę porządku i bezpieczeństwa ruchu drogowego	LEGISLACJA/SYSTEM	MSWiA	MS/MI
S.15	Wdrażanie rozwiązań prawnych, których celem jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego (I)	LEGISLACJA/SYSTEM	MI (DTD)	MI (DTD)
S.16	Wdrażanie rozwiązań prawnych, których celem jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego (II)	LEGISLACJA/SYSTEM	MI (DTD)	MI (DTD)
S.17	Prawo karne materialne i procesowe sensu largo oraz prawo o ruchu drogowym i ustawa o kierujących pojazdami	LEGISLACJA/SYSTEM	MS	MS

Karty zadań

Bezpieczny Człowiek

C.1 Ogólnopolskie działania edukacyjno-informacyjne dot. największych problemów z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego		
Zakres działania: Realizacja projektu polegała na przygotowaniu i realizacji ogólnopolskiej kampanii społecznej, która swoim zakresem dot. zagadnienia drastycznego przekraczania dozwolonych limitów prędkości, zwłaszcza poza obszarem zabudowanym oraz wpływem takiego zachowania kierujących samochodami osobowymi na ryzyko utraty życia i zdrowia innych uczestników ruchu drogowego. Głównym celem projektu jest podniesienie świadomości zagrożeń nadmiernej prędkości i jej wpływu na ryzyko zaistnienia wypadku drogowego ze skutkiem śmiertelnym oraz promowanie właściwych postaw i zachowań uczestników ruchu – kierujących samochodami osobowymi. Przedmiotowa kampania jest kierowana do kierujących pojazdami samochodowymi powyżej 18 roku życia. Nadmierna, niedostosowana do warunków panujących na drodze, przekraczana znacznie poza wskazane limity na danych odcinakach dróg – prędkość wciąż stanowi główną przyczynę najwyższych wskaźników śmiertelności na polskich drogach. Poziom i charakter występujących zagrożeń, w tym ich zakres jest kształtowany przede wszystkim przez świadome i intencjonalne działania uczestników ruchu drogowego. Głównym założeniem prowadzonych działań jest wzrost świadomości społecznej w zakresie bezpiecznego zachowania się na drodze, co powinno mieć bezpośredni wpływ na spadek liczby wypadków drogowych z udziałem ofiar śmiertelnych i rannych.	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	SKRBRD
	Źródła finansowania	Budżet Państwa/ Budżet UE
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Przygotowanie i realizacja ogólnopolskiej kampanii społecznej, dotyczącej przekraczania przez kierujących samochodami osobowymi dopuszczalnej prędkości pojazdów	
	Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025
Osiągnięte rezultaty: Składowe elementy kampanii: 1. Przygotowanie spotu o długości do 45 sekund do emisji w Internecie, radiu oraz telewizji. 2. Zakupu czasu antenowego w ogólnopolskich i regionalnych stacjach telewizyjnych i radiowych. 3. Działania informacyjno-promocyjne wspierające kampanię: a) Zaplanowanie, przygotowanie i przeprowadzenie/organizacja konferencji. b) Przygotowanie materiałów informacyjno-promocyjnych do kampanii, które zostaną wykorzystane do promocji kampanii m.in. podczas konferencji. c) Zaplanowanie, przygotowanie i przeprowadzenie działań mających na celu promocję kampanii społecznej w Internecie m.in. w serwisach i mediach społecznościowych Zamawiającego oraz z wykorzystaniem VOD i Google YouTube, m.in. z wykorzystaniem spotu kampanii i wielkoformatowego plakatu reklamowego spotu. d) Zakup czasu emisyjnego w kinach we wszystkich województwach w Polsce (stolicach województw) – okres emisji w trybie ciągłym nie może być krótszy niż 14 dni kalendarzowych - zakładana ilość widzów minimum 550 000 (w tym kina plenerowe). e) Zaplanowanie, przygotowanie i przeprowadzenie kampanii promocyjnej zewnętrznej z wykorzystaniem ekranów LCD w środkach transportu komunikacji miejskiej i podmiejskiej (autobusy, tramwaje, pociągi itp.) – minimalna ilość nośników 1000 szt. - przez okres 14 dni kalendarzowych. f) Przygotowanie i wykonanie artykułów sponsorowanych w prasie lokalnej – minimum 20 dzienników regionalnych. g) Zaprojektowanie, wydruk i dystrybucja ulotki informacyjnej o kampanii – 30 000 szt. Kampania została zrealizowana w okresie marzec – kwiecień 2025 r.	-	1

C.2 Ogólnopolskie działania edukacyjno-informacyjne skierowane do osób powyżej 60 roku życia

Zakres działania: Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w okresie od 20 sierpnia do 7 listopada 2025 roku zrealizował ogólnopolską akcję informacyjno-edukacyjną pod hasłem Bezpieczni 60+, która była skierowana do kierowców, rowerzystów i pieszych powyżej 60 roku życia. Partnerem akcji była Policja natomiast partnerami medialnymi było Polskie Radio Kierowców, Program 1 Polskiego Radia, Głos Seniora i Gazeta Senior. W ramach zrealizowanej akcji Bezpieczni 60+ zostały przeprowadzone 32 Warsztaty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego składające się z części teoretycznej i Strefy Zdrowia, w których wzięło udział ponad 960 uczestników powyżej 60 roku życia. W części teoretycznej warsztatów uczestnicy byli edukowani na temat najważniejszych zasad bezpiecznego poruszania się po drogach – zarówno jako kierowcy, piesi, jak i rowerzyści. Omawiano również wpływ naturalnych zmian związanych z wiekiem na percepcję i czas reakcji, a także kwestie związane z odpowiedzialnością prawną za kierowanie pod wpływem alkoholu lub substancji psychoaktywnych. Uczestnicy poznali także zagrożenia wynikające z niekontrolowanego przyjmowania leków i ich kombinacji. Dodatkowo, w miejscach, w których odbywały się warsztaty, uczestnicy mogli skorzystać ze Strefy Zdrowia, wraz z pokazem podstawowych zasad udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej z wykorzystaniem fantomu oraz defibrylatora AED. W ramach Strefy Zdrowia uczestnicy mogli wykonać podstawowe badania profilaktyczne, a także mieli możliwość zmierzenia ciśnienia, zbadania wzroku również przy wykorzystaniu tablic poziomu ostrości wzroku oraz tablic rozróżnienia barw, czy sprawdzenia poziomu cukru we krwi. W ramach akcji Bezpieczni 60+ wśród uczestników warsztatów, prowadzono anonimowe ankiety ewaluacyjne, których celem było zweryfikowanie stanu wiedzy/świadomości zagrożeń uczestników i ich opinii oraz rekomendowanych/oczekiwanych zmian w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na poziomie krajowym.	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	SKRBRD
	Źródła finansowania	Budżet Państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	a) liczba przeprowadzonych warsztatów BRD w ramach akcji, b) liczba województw objętych działaniem.	
	Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025
	a. 14 b. 14	a. 32 b. 16
Osiągnięte rezultaty: Celem akcji Bezpieczni 60+ było kształtowanie prawidłowych postaw i zachowań, uświadomienie uczestników ruchu drogowego powyżej 60 roku życia, jak m.in. zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa prawidłowo poruszać się po drodze; jak sprawność psychofizyczna, która z wiekiem jest coraz słabsza ma wpływ na percepcję i możliwość kierowania pojazdem czy rowerem, jak bezpiecznie uczestniczyć w ruchu drogowym, jako kierowca, rowerzysta czy pieszy uwzględniając zmiany biologiczne i mentalne postępujące wraz z wiekiem oraz o odpowiedzialności prawnej za kierowanie pojazdem w stanie nietrzeźwości lub w stanie wskazującym na użycie alkoholu, a także zagrożeniami związanymi z kierowaniem pod wpływem innych substancji psychoaktywnych. Szczegółowe informacje o akcji Bezpieczni 60+ wraz z materiałami edukacyjnymi znajdują się na stronie: www.seniornadrodze.pl		

C.3 Intensyfikacja nadzoru Policji w obszarach wysokiego poziomu zagrożenia pieszych

Zakres działania: 1. Realizacja „Krajowego Programu działań Policji na rzecz bezpieczeństwa pieszych na lata 2024–2026” m.in. przez: a) analizę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w obszarze pieszych, b) kształtowanie świadomości uczestników ruchu drogowego przez inicjowanie i podejmowanie działań profilaktycznych, c) sprawowanie bezpośredniego nadzoru przez policjantów nad przejściami	Kierunek	NADZÓR
	Lider	KGP
	Źródła finansowania	Środki budżetowe Policji

dla pieszych, w tym z wykorzystaniem m.in. bezałogowych statków powietrznych Policji (tzw. dronów),	Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025
d) egzekwowanie od kierujących pojazdami przestrzegania ograniczeń prędkości jazdy w rejonie przejść dla pieszych,	1	1
e) diagnozę miejsc niebezpiecznych w obszarze pieszych pod kątem istniejących rozwiązań inżynierii drogowej (współpraca z zarządcami dróg, samorządami, itp.)		
Osiągnięte rezultaty: Wypadki drogowe z udziałem pieszych oraz ich skutki w 2025 roku*: Liczba wypadków drogowych - 4 251, tj. mniej o 468 niż w analogicznym okresie 2024 r. Liczba zabitych pieszych - 354, tj. mniej o 74 niż w analogicznym okresie 2024 r. Liczba rannych pieszych - 3 948, tj. mniej o 447 niż w analogicznym okresie 2024 r. Wypadki drogowe z udziałem pieszych na przejściach dla pieszych oraz ich skutki w 2025 roku*: Liczba wypadków drogowych - 2 308, tj. mniej o 221 niż w analogicznym okresie 2024 r. Liczba zabitych pieszych - 105, tj. mniej o 26 niż w analogicznym okresie 2024 r. Liczba rannych pieszych - 2 251, tj. mniej o 251 niż w analogicznym okresie 2024 r.		

*- dane z SEWiK na dzień 15.02.2026 r.

C.4 Intensyfikacja nadzoru Policji w zakresie przekraczania prędkości		
Zakres działania: 1. Realizacja ogólnopolskich działań kontrolno-prewencyjnych „Prędkość”. 2. Dokonywanie przez policjantów kontroli prędkości pojazdów w toku codziennej służby oraz podczas dodatkowych działań wojewódzkich, powiatowych. 3. Działania policyjnych Zespołów pn. „SPEED”, których zadaniem jest przeciwdziałanie niebezpiecznym zachowaniom na drodze. 4. Realizacja zadań w zakresie nadzoru na głównych ciągach komunikacyjnych kraju o najwyższym poziomie zagrożenia bezpieczeństwa, zgodnie z przyjętymi zasadami centralnej koordynacji służby.	Kierunek	NADZÓR
	Lider	KGP
	Źródła finansowania	Środki budżetowe Policji
	Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025
	1	1
Osiągnięte rezultaty: Wypadki drogowe oraz ich skutki z przyczyny <i>niedostosowania prędkości do warunków ruchu</i> w 2025 r.* Liczba wypadków drogowych - 4 278, tj. więcej o 9 w porównaniu do 2024 r. Liczba osób zabitych - 536, tj. mniej o 102 w porównaniu do 2024 r. Liczba osób rannych - 5 427, tj. więcej o 279 w porównaniu do 2024 r.		

* - dane z SEWiK na dzień 15.02.2026 r.

C.5 Kampanie edukacyjne promujące bezpieczeństwo na drogach krajowych		
Zakres działania: Działania promujące bezpieczeństwo na drogach przez: a) kampanie promujące bezpieczeństwo ruchu drogowego, b) spotkania edukacyjne dla uczniów szkół podstawowych, c) spotkania edukacyjne dla kierowców pojazdów ciężarowych, d) akcje kontrolno-edukacyjne z udziałem Policji.	Kierunek	EDUKACJA
	LIDER	GDDKiA
	Źródła Finansowania	Budżet Państwa

Osiągnięte rezultaty: Poszerzenie wiedzy w zakresie bezpieczeństwa wśród uczestników ruchu drogowego. Działania mają na celu zniwelowanie liczby niebezpiecznych zdarzeń na drogach jak również wypracowanie odpowiedzialności i rozważań na drodze wśród młodzieży i dorosłych.	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba działań promujących BRD	
	Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025
	70	76

C.6 Edukacja żołnierzy i pracowników wojska w zakresie negatywnych skutków działania substancji psychoaktywnych		
Zakres działania: 1. Udział w pogadankach, spotkaniach oraz warsztatach profilaktycznych. 2. Wykorzystanie do zajęć dostępnych symulatorów ze szczególnym uwzględnieniem wpływu substancji psychoaktywnych na percepcję kierowcy oraz alkoholi. 3. Wykorzystanie walizek profilaktycznych, zawierających 24 atrapy różnych substancji psychoaktywnych (placebo). 4. Wykorzystanie prezentacji multimedialnych, jako narzędzi intensywnie oddziałujących na potencjalnego odbiorcę. Harmonogram czasowy: 2021-2030 Osiągnięte rezultaty: Podniesienie świadomości na temat negatywnego działania substancji psychoaktywnych na uczestników ruchu drogowego.	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	KGŻW
	Źródła finansowania	Środki budżetowe ŻW
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Ilość przeprowadzonych zajęć – 2 116, Ilość uczestników zajęć – 156 114	

C.7 Wdrażanie rozwiązań prawnych, których celem jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego		
Zakres działania: Procedowanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk sejmowy nr 1677). Osiągnięte rezultaty: Ustawa z dnia 17 października 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1676 oraz z 2026 r. poz. 180) stanowi szeroką reformę regulacji dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zasad uzyskiwania i cofania uprawnień do kierowania pojazdami, wprowadzając liczne rozwiązania przyczyniające się do zwiększenia poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. Działania te służą przede wszystkim zmniejszeniu liczby i skali zachowań kierujących pojazdami stwarzających bardzo duże ryzyko w ruchu drogowym, poprawie mobilności młodych osób oraz zwiększeniu bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu, kładąc szczególny nacisk na ochronę życia i zdrowia dzieci. Przepisy ustawy wprowadzają m.in.: – Obowiązek używania w czasie jazdy kasku ochronnego odpowiadającego właściwym warunkom technicznym przez kierującego rowerem, rowerem z napędem, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego, który nie ukończył 16 roku życia; – Obowiązek przewożenia dzieci do 7 lat na rowerach i w wózkach rowerowych tylko przy użyciu kasku, z wyjątkiem przewożenia dziecka w foteliku bezpieczeństwa lub w przypadku gdy dziecko korzysta z pasów bezpieczeństwa, w które fabrycznie wyposażony jest wózek rowerowy lub przyczepa i jeżeli ich konstrukcja uniemożliwia stosowanie kasku; – Zakaz przewożenia dzieci w przyczepie przystosowanej konstrukcyjnie do przewozu osób, ciągniętej przez rower lub wózek rowerowy, z napędem lub	Kierunek	LEGISLACJA
	Lider	DTD MI
	Źródła finansowania	
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Opublikowanie rozwiązań prawnych	
	Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025
	Analiza uwag zgłoszonych w uzgodnieniach wewnętrznych i esortowych	Ustawa opublikowana 2 grudnia 2025 r.

wyposażone w silnik spalinowy. – Zakaz dopuszczania dziecka poniżej 13 lat do kierowania hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego na drodze, ograniczając dopuszczenie takiej jazdy w strefie zamieszkania, ale tylko pod opieką osoby dorosłej; – Sankcje za naruszenie obowiązków opiekunów w zakresie używania kasku ochronnego odpowiadającego właściwym warunkom technicznym (art. 89a Kodeksu wykroczeń); – Zatrzymywanie prawa jazdy za przekroczenie prędkości o 50 km/h na drodze jednojezdniowej dwukierunkowej poza obszarem zabudowanym; – Cofnięcie uprawnień za jazdę w okresie zatrzymania prawa jazdy decyzją starosty (np. za przekroczenie prędkości o więcej niż 50 km/h); ubieganie się o ponowne nabycie uprawnień do kierowania będzie możliwe dopiero po pięciu latach; – Ograniczenie możliwości redukcji punktów karnych za najcięższe w skutkach wykroczenia, m.in. wyprzedzanie na przejściu dla pieszych czy przejazd na czerwonym świetle, a także drastyczne przekraczanie prędkości; – Prawo jazdy od 17. roku życia – możliwość kierowania pojazdem z prawem jazdy kategorii B na specjalnych zasadach; uzyskanie uprawnień będzie się wiązało z doskonaleniem umiejętności kierowania pojazdem, ponieważ kierowca taki będzie musiał jeździć w towarzystwie doświadczonego kierowcy - przez pół roku od otrzymania prawa jazdy lub do ukończenia 18 lat; – Dwuletni okres próbny dla osób, które po raz pierwszy uzyskają prawo jazdy kategorii B (w przypadku kierowców, którzy uzyskają prawo jazdy kategorii B w wieku poniżej 17 lat – do ukończenia przez tego kierowcę 20 lat); doprecyzowano zasady przedłużania okresu próbnego lub nakładania okresu uzupełniającego; – Zakaz jazdy w okresie próbnym kierującemu pojazdem samochodowym z przekroczeniem stężenia 0,0 ‰ alkoholu we krwi lub 0,0 mg w 1 dm³ wydychanego powietrza lub 0,0 ng/ml środka działającego podobnie do alkoholu w organizmie; – Obowiązek ukończenia praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń, gdy kierowca w okresie próbnym przekroczy 12 punktów karnych, w ośrodku doskonalenia techniki jazdy, w formie ćwiczeń praktycznych mających na celu uświadomienie niebezpieczeństw wynikających z nadmiernej i niedostosowanej do warunków ruchu prędkości oraz kształtowanie postawy defensywnej u osoby szkolonej; – Obniżenie minimalnego wieku kierowców kategorii D1, D1+E, D oraz D+E do 18 lub 20 lat (w zależności od rodzaju wykonywanego przewozu drogowego); – Możliwość prowadzenia w ramach form pozaszkolnych w systemie oświaty przez branżowe centra umiejętności szkoleń dla kierowców zawodowych – kwalifikacji wstępnej i szkoleń okresowych, nadzorowanych przez wojewodę; – Podniesienie prędkości dopuszczalnej ciągników rolniczych z 30 do 40 km/h; – Umożliwienie kolumnom wojskowym do 10 pojazdów poruszania się bez zgody zarządcy drogi; – Dopuszczenie poruszania się pojazdu zespołu ratownictwa medycznego (bez sygnału świetlnego i dźwiękowego) po buspasach; – Przedłużenie dopuszczenia do 31 grudnia 2027 r. poruszania się pojazdów elektrycznych i napędzanych wodorem, po buspasach.		
---	--	--

C.8 Zakup nagród dla finalistów ogólnopolskich Turniejów Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Zakres działania: Przedmiotem zamówienia/zadania była usługa zakupu i dostawa dla Ministerstwa Infrastruktury 39 sztuk plecaków dwukomorowych; 39 sztuk deskorolek i 13 sztuk rowerów. Zakupione w ramach zamówienia nagrody tj. 39 sztuk plecaków dwukomorowych; 39 sztuk deskorolek i 13 sztuk rowerów zostały przekazane jako nagrody w finałach ogólnopolskich Turniejów Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Finały odbyły się w następujących terminach: ➤ Finał krajowy XVI Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego dla Szkół Specjalnych i Ośrodków Szkolno-Wychowawczych, termin: 2–3 czerwca 2025 r. w Jarocinie. ➤ Finał krajowy XXVII Ogólnopolskiego Młodzieżowego Turnieju Motoryzacyjnego, termin: 5–6 czerwca 2025 r. w Starogardzie Gdańskim. ➤ Finał krajowy XLVI Ogólnopolskiego Turnieju Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, termin: 10–12 czerwca 2025 r. w Kędzierzynie Koźlu. Osiągnięte rezultaty: W ramach działań zmierzających do popularyzowania znajomości przepisów o ruchu drogowym i wiedzy motoryzacyjnej, propagowania kulturalnego i bezpiecznego zachowania się jako uczestnika ruchu drogowego, a także promowania wiedzy związanej z udzieleniem pierwszej pomocy przedmedycznej, wśród młodych uczestników ruchu drogowego, są organizowane co roku w szkołach podstawowych, ponadpodstawowych oraz szkołach specjalnych i ośrodkach szkolno-wychowawczych ogólnopolskie turnieje z zakresu BRD. Turnieje te stanowią rodzaj programu edukacyjnego przygotowującego dzieci i młodzież do bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym. Pierwszym etapem poszczególnych turniejów są eliminacje na szczeblu gminy, następnym eliminacje powiatowe i wojewódzkie. Każda edycja kończy się finałem ogólnopolskim. Zwycięzcy finałów turniejów ogólnopolskich mają prawo startu w Europejskim Turnieju Edukacji Drogowej. Podstawą przekazania nagród i wspólnych działań Partnerów w ramach organizacji Turniejów było podpisane w dniu 9 września 2016 r. Porozumienia o współpracy w zakresie organizowania i przeprowadzania turniejów bezpieczeństwa w ruchu drogowym, którego sygnatariuszami są Ministerstwo Infrastruktury, Ministerstwo Edukacji Narodowej, Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji, Komenda Główna Policji i Polski Związek Motorowy.	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	SKRBRD
	Źródła finansowania	Budżet Państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Zakup nagród dla finalistów Turniejów BRD	
	Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025
	0	1

C.9 Projekt IMPROVA "Injury mitigation to promote vision-zero achievement"

Zakres działania: Zadanie 2.1 - harmonizacja terminologii wykorzystywanej w ramach projektu IMPROVA, dotyczącej długoterminowych skutków wypadków (LTC – long term consequences) drogowych, w tym urazów oraz zaburzeń psychicznych. Zadanie 2.2.1. - zidentyfikowanie wzorców obrażeń oraz długoterminowych konsekwencji zdrowotnych (fizycznych, psychologicznych i ekonomicznych), a także określenie konfiguracji wypadków i uwarunkowań osobowych prowadzących do tych konsekwencji. Zadanie 2.2.2. - wstępne oszacowanie częstości występowania poważnych	Kierunek	BADANIA
	Lider	ITS/Applus IDIADA
	Źródła finansowania	Horizon Europe grant no. 101146652
	WSKAŹNIK PRODUKTU	

obrażeń oraz długoterminowych konsekwencji zdrowotnych wynikających z wypadków drogowych w Europie. Zadanie 2.3. - szczegółowa analiza i ocena skal długoterminowych konsekwencji zdrowotnych (LTC). Zadanie 5.3. - analiza opieki psychologicznej udzielanej ofiarom wypadków drogowych bezpośrednio na miejscu wypadku oraz ocena poziomu świadomości służb ratowniczych w zakresie czynników ryzyka rozwoju zespołu stresu pourazowego (PTSD) i zasad udzielania natychmiastowego wsparcia psychologicznego. Zadanie 6.2. - dotarcie do jak największej liczby odbiorców z różnych dziedzin. Opis projektu: IMPROVA pt. Injury mitigation to promote vision-zero achievement, w ramach programu Horizon Europe. Projekt ma na celu identyfikację czynników wpływających na utrzymywanie się długotrwałych skutków wypadków drogowych w odniesieniu do uszkodzeń ciała i skutków psychicznych. Ponadto opracowanie wskaźnika pozwalającego oszacować szansę na wystąpienie takich skutków. • Strona internetowa projektu została odwiedzona około 3 849 razy, liczba obserwujących na LinkedIn wzrosła do 351, a liczba subskrybentów newslettera wyniosła 148. • ITS przygotował 1 notatkę na stronę internetową projektu, która została rozpowszechniona za pomocą portalu LinkedIn oraz znalazła się w newsletterze. Publikacja: 07.05.2025 r. https://improva-roadsafety.eu/psychological-effects-of-road-accidents/ • Udział w nagraniu 2 filmów promujących projekt: – Psychological LTC: Overview and Relevance https://www.youtube.com/watch?v=SmjCx1xK1Bg – Panel – Real World Application of Results https://www.youtube.com/watch?v=4JxyCPb2qw		
	Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025
	w trakcie	Zrealizowa no
Osiągnięte rezultaty: • Dokonano przeglądu literatury naukowej (tj. ponad 40 000 artykułów naukowych, obejmujących zarówno fizyczne, jak i psychologiczne długoterminowe skutki wypadków drogowych) oraz ogólnodostępnych baz danych. • Zidentyfikowano międzynarodowe i lokalne skale opisujące urazy oraz zaburzenia psychiczne będące skutkiem wypadku. • Opracowano słowniczek pojęć związanych z LTC: https://improva-roadsafety.eu/glossary/ • Dokonano pogłębionej analizy w zakresie długoterminowych psychologicznych skutków wypadków drogowych, analizując przyczyny i identyfikując grupy podwyższonego ryzyka. • Przeprowadzono zaawansowane analizy danych szczegółowych z baz GIDAS, VOIESUR i RAIDS oraz analizę odpowiadających im krajowych oficjalnych statystyk wypadków. Wyniki te zostały następnie zestawione z danymi z bazy CARE w celu ekstrapolacji rezultatów na poziom całej Unii Europejskiej oraz Wielkiej Brytanii. • Dostarczono pierwsze ilościowe oszacowania liczby osób ciężko rannych (MAIS 3+) oraz liczby osób cierpiących obecnie na długoterminowe konsekwencje zdrowotne w wyniku wypadków drogowych. • Przeprowadzono kompleksowy przegląd skal i wskaźników służących do oceny jakości życia, opracowanych m.in. przez Światową Organizację Zdrowia, Bank Światowy oraz inne międzynarodowe instytucje. • Dokonano przeglądu skal wykorzystywanych do oceny zaburzeń stresowych pourazowych (PTSD) i innych konsekwencji psychologicznych udziału w zdarzeniach drogowych. Zagadnienia dotyczące długości utrzymywania się objawów zostały uwzględnione w kwestionariuszu internetowym		

opracowanym w ramach zadania.

- Opracowano i przygotowano internetowy kwestionariusz, służący do ponownej oceny i aktualizacji wag niepełnosprawności wykorzystywanych w prognozowaniu utraty funkcjonalności po wypadkach drogowych. Narzędzie to, oparte na pierwotnych założeniach FCI, zostało przetłumaczone na pięć języków, poddane ocenie etycznej i zatwierdzone przez właściwą komisję etyczną, a następnie przygotowane do dystrybucji online.
- Wyniki poszczególnych prac zostały zebrane i udokumentowane w odpowiednich raportach z zadań.
- Zdefiniowano zakres prac oraz kluczowe pytania badawcze, ze szczególnym uwzględnieniem pierwszej pomocy psychologicznej udzielanej na miejscu wypadku drogowego oraz poziomu świadomości służb ratowniczych, dotyczącego czynników ryzyka PTSD i znaczenia wczesnej interwencji psychologicznej.
- Opracowano wstępne narzędzia badawcze w postaci kwestionariuszy ankietowych skierowanych zarówno do fundacji i stowarzyszeń zajmujących się pomocą ofiarom wypadków drogowych, jak i służb ratowniczych.
- Uzyskano zgodę Komisji ds. Etyki Badań Instytutu Transportu Samochodowego na realizację zadania T5.3. w oparciu o proponowane kwestionariusze online.

Zrealizowano następujące zadania:

T2.1 pt. „Systematic review of databases and LTC scales”. „Uporządkowany przegląd baz danych i skal do badania długoterminowych skutków zdrowotnych wypadków drogowych”.

T2.2.1 pt. „Prevalence of injuries and conditions leading to LTC due to current and future road traffic accidents. Identification of most prevalent injuries and LTC”. „Częstość występowania urazów i schorzeń prowadzących do długoterminowych skutków zdrowotnych wypadków drogowych w aspekcie obecnych i przyszłych zdarzeń na drodze”. Wytypowanie najczęściej występujących urazów długoterminowych skutków zdrowotnych wypadków drogowych”.

T2.2.2 pt. „Prevalence of injuries and conditions leading to LTC due to current and future road traffic accidents. Estimation of number of people suffering from LTC”.

„Częstość występowania urazów i schorzeń prowadzących do długoterminowych skutków zdrowotnych wypadków drogowych w aspekcie obecnych i przyszłych zdarzeń na drodze. Szacowanie liczby osób cierpiących z powodu długoterminowych skutków zdrowotnych wypadków drogowych”.

T2.3 pt. „Assessment of existing LTC scales”.

„Ocena istniejących skal długoterminowych skutków zdrowotnych wypadków drogowych”.

W trakcie realizacji są następujące zadania:

T5.3 pt. „Study regarding on-site care and a survey among rescue teams”. „Badanie dot. opieki na miejscu wypadku oraz ankieta dla zespołów ratowniczych.”

T6.2 pt. „Communication and dissemination activities”. „Działania komunikacyjne i upowszechniające”.

C.10 Realizacja projektu „Bezpieczny pieszy – doposażenie przejść dla pieszych i doposażenie szkół w zakresie edukacji komunikacyjnej.

Zakres działania: Wyznaczenie, wyniesienie i doposażenie przejść dla pieszych w urządzenia lub obiekty zwiększające bezpieczeństwo ruchu drogowego na drogach publicznych oraz doposażenie szkół w narzędzia edukacyjne z zakresu ruchu drogowego.

Osiągnięte rezultaty:

- poprawa ochrony niechronionych użytkowników ruchu drogowego-pieszego,
- poprawa stanu BRD na obszarze oddziaływania projektu wśród uczestników ruchu drogowego na terenach gmin,
- poprawa stanu wiedzy o zagrożeniach na drodze/wzrost wiedzy o aktualnych przepisach ruchu drogowego i konieczności ich przestrzegania wśród młodzieży szkolnej.

Kierunek
INŻYNIERIA/
EDUKACJA

Lider
MFiPR

Źródła
finansowa
nia
Fundusz
Spójności/
Budżet
Państwa

WSKAŹNIK PRODUKTU

	a) Liczba doposażonych przejść dla pieszych b) Liczba doposażonych szkół	
	Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025
	a) 966 b) 564	a) 966 b) 564

C.11 Realizacja zadań w obszarze kontrolno-nadzorczym

Zakres działania: Do kluczowych działań w 2025 r. w obszarze nadzoru nad ruchem należy zaliczyć: 1. zapewnienie optymalnej liczby policjantów RD pełniących służbę bezpośrednio na drogach; 2. realizację ogólnopolskich działań kontrolno-prewencyjnych na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego. W 2025 roku prowadzono ogólnopolskie działania „Prędkość” oraz „Truck&Bus”; 3. pełnienie służby przez zespoły pn. „SPEED”, których zadaniem jest przeciwdziałanie niebezpiecznym zachowaniom na drodze, we wszystkich komendach wojewódzkich Policji/Komendzie Stołecznej Policji; 4. wystawianie patroli zgodnie z przyjętymi zasadami służby na wybranych drogach krajowych objętych centralną koordynacją służby. Nadzorem były objęte główne ciągi komunikacyjne kraju o najwyższym poziomie zagrożenia bezpieczeństwa. Osiągnięte rezultaty: Prowadzone przez Policję działania w obszarze kontrolno-nadzorczym mają bezpośredni wpływ na zachowania kierowców, co przekłada się również na bezpieczeństwo na drogach.	Kierunek	NADZÓR
	Lider	KGP
	Źródła finansowania	Środki budżetowe Policji
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Zmniejszenie liczby wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym	
	Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025
	21 519 wypadków drogowych ogółem, w tym: 1 729 wypadki drogowe ze skutkiem śmiertelnym	20 925 wypadków drogowych ogółem, w tym: 1 545 wypadki ze skutkiem śmiertelnym m* *wg stanu na dzień 15.02.2026 r.

C.12 Działania profilaktyczne na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego

Zakres działania: Biuro Ruchu Drogowego KGP realizując zadania ustawowe i regulaminowe opracowuje m.in. kierunki działań profilaktycznych na rzecz brd, jak również inicjuje, przygotowuje oraz koordynuje prowadzenie ogólnopolskiej działalności profilaktycznej w zakresie ochrony bezpieczeństwa i porządku publicznego w ruchu drogowym. Celem podejmowanych inicjatyw jest podnoszenie świadomości społeczeństwa w zakresie brd, kształtowanie prawidłowych postaw i zachowań wśród uczestników ruchu drogowego oraz budowanie poczucia współodpowiedzialności za bezpieczeństwo swoje i innych na drodze. Prowadzone inicjatywy wynikają ze zdiagnozowanych zagrożeń bezpieczeństwa w ruchu drogowym i mają swoją ciągłość na przestrzeni lat. Zgodnie z „Krajowym Programem Działań Profilaktycznych na lata 2024-2026 koordynowanych przez Biuro Ruchu Drogowego KGP”, zrealizowano działania profilaktyczne: „Bezpieczne ferie”, „Na drodze - Patrz i słuchaj”, „Jednośladem	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	KGP
	Źródła finansowania	Środki budżetowe Policji
	Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025
	1	1

<i>bezpiecznie do celu”, „Bezpieczne wakacje”, „Bezpieczna droga do szkoły”, „Świeć Przykładem – Noś odblaski”, „Twoje światła – Nasze bezpieczeństwo”.</i> Dodatkowo promowano działania: „Dzień bezpiecznego kierowcy”, „ROADPOL SAFETY DAYS”, „Światowy Dzień Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych”, „Łapki na kierownicę”, „Zwolnij! Niebezpieczny punkt”, „Zapnij pasy – poczuj uścisk bezpieczeństwa”, „Zwalniaj przy szkołach”, „Mistrzu, zwolnij!”, „Myśl trzeźwo”. Ponadto przeprowadzono II edycję Pilotażowego Konkursu pn. „ODBLASKOWA SZKOŁA” w roku szkolnym 2024/2025. Policja była też współorganizatorem ogólnopolskich turniejów bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Osiągnięte rezultaty: Prowadzone przez funkcjonariuszy Policji działania profilaktyczne przyczyniają się do wzrostu świadomości społecznej w Polsce na temat odpowiedzialnych zachowań na drodze, które mają również wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym.		
--	--	--

C.13 Działania edukacyjne i profilaktyczne na rzecz kształtowania bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego. Prowadzenie zajęć z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego		
Zakres działania: 1. Kształtowanie nawyku jazdy z bezpieczną prędkością, uświadamianie konsekwencji nie zapięcia pasów w trakcie zdarzenia drogowego. 2. Kształtowanie postawy świadomego i kulturalnego uczestnictwa ruchu drogowego, respektującego prawo i innych uczestników ruchu drogowego. 3. Uświadamianie konsekwencji karnych i dyscyplinarnych, będących wynikiem popełnienia przestępstw i wykroczeń komunikacyjnych. 4. Wzmocnienie społecznej świadomości nieuchronności kar za nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego przez wykorzystanie w większym stopniu określonych prawem sankcji. 5. Wykorzystanie do zajęć dostępnych symulatorów ze szczególnym uwzględnieniem przestrzegania prędkości jazdy oraz obowiązku stosowania pasów bezpieczeństwa. 6. Udział w przedsięwzięciach organizowanych przez szkoły dla dzieci, a propagujących bezpieczeństwo w ruchu drogowym. 7. Uświadamianie konsekwencji karnych i dyscyplinarnych, będących wynikiem wypadków drogowych pod wpływem alkoholu lub innych środków psychoaktywnych. 8. Uświadamianie konsekwencji przekraczania prędkości oraz jej wpływu na skutki potencjalnych zdarzeń drogowych. Harmonogram czasowy: 2021–2030 Osiągnięte rezultaty: Poszerzanie świadomości oraz pogłębianie wiedzy żołnierzy i pracowników wojska w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	KGŻW
	Źródła finansowania	Środki budżetowe ŻW
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Ilość przeprowadzonych zajęć – 2 119, Ilość uczestników zajęć – 160 017	
	Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025
	1	1

C.14 Działania na rzecz niechronionych uczestników ruchu drogowego. Edukacja żołnierzy i pracowników wojska na temat zasad bezpiecznego zachowania na drodze		
Zakres działania: Działania polegające na promowaniu zasad bezpiecznego poruszania się po drogach oraz propagowaniu mody na używanie elementów odblaskowych na drogach wszystkich kategorii wśród pieszych, rowerzystów, motorowerzystów i motocyklistów będących uczestnikami ruchu drogowego. Harmonogram czasowy: 2021–2030 Osiągnięte rezultaty: Podniesienie poziomu wiedzy i świadomości na temat niechronionych uczestników ruchu drogowego	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	KGŻW
	Źródła finansowania	Środki budżetowe ŻW
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Ilość przeprowadzonych zajęć – 947 Ilość uczestników zajęć – 31 253	

C.15 Konkurs „Najlepszy Młody Kierowca” promujący bezpieczną jazdę wśród kierowców w wieku 18-26 lat

Zakres działania:

Konkurs „Najlepszy Młody Kierowca”, promujący bezpieczną jazdę wśród kierowców w wieku 18-26 lat został w Polsce zorganizowany po raz ósmy. W konkursie mógł wziąć udział „młody” kierowca, który chciał sprawdzić swoją wiedzę z zakresu przepisów prawa o ruchu drogowych i umiejętności kierowania pojazdem. PZM od 2018 roku organizuje projekt pn. „Najbezpieczniejszy Młody Kierowca”, który w roku 2023 zmienił nazwę na „Najlepszy Młody Kierowca”, mający m.in. na celu szkolenie „młodych” kierowców, rozwijanie w nich świadomości bezpiecznego korzystania z przywilejów bycia uczestnikiem ruchu drogowego i poczucia odpowiedzialności za siebie i innych. W ramach projektu jest ogłaszany wieloetapowy konkurs dla kierowców w wieku 18–26 lat. Etap I – teoretyczny test online – zadaniem uczestnika jest jak najszybsze i bezbłędne udzielenie odpowiedzi na pytania wielokrotnego wyboru, które dotyczą: przepisów ruchu drogowego, pierwszej pomocy przedmedycznej, największych zagrożeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, eko-jazdy i zachowania w sytuacjach krytycznych. Etap II – finał krajowy – zadaniem finalistów jest udzielenie odpowiedzi na teoretyczne pytania konkursowe z dziedziny bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wykonanie zadań praktycznych o tej samej tematyce. Etap III – finał europejski – zadaniem finalistów jest wykonanie zadań praktycznych z bezpiecznej jazdy, pierwszej pomocy oraz obsługi samochodu oraz udzielenie odpowiedzi na dodatkowe, teoretyczne pytania konkursowe. Corocznie do konkursu zgłaszają się tysiące młodych kierowców. Głównym organizatorem konkursu jest PZM i Międzynarodowa Federacja Samochodowa (FIA); partnerami medialnymi: Polskie Radio Kierowców, Patronat Honorowy: Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji. Finał krajowy relacjonowany „na żywo” przez Polskie Radio, z udziałem 20 finalistów, odbył się w dniu 06 września 2025 r. na Torze Poznań. Laureaci 1 i 2 miejsca finału krajowego reprezentowali Polskę w finale europejskim FIA Region I Best Young Driver Final 2025, który odbył się w dniach 10–12 października 2025 r. na torze w Sarajewie w Bośni i Hercegowinie, z udziałem zawodników z 10 krajów. Polacy zajęli tam wysokie miejsca 2 i 3.

Osiągnięte rezultaty: Promowanie bezpiecznej jazdy w grupie wiekowej 18-26 lat; wpływanie na zmianę świadomości uczestników ruchu drogowego; kształtowanie prawidłowych wzorców zachowań kierowców, popularyzacja wiedzy nt. przepisów ruchu drogowego oraz wiedzy i umiejętności udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej.

Kierunek	EDUKACJA
Lider	PZM
Źródła finansowania	środki własne PZM oraz partnerów, dofinansowanie z funduszu FIA
WSKAŹNIK PRODUKTU	
Ilość osób biorących udział w konkursie	
Stan na 31.12. 2024	Stan na 31.12. 2025
około 8 000 osób	około 6 000 osób

C.16 Kampania edukacji społeczeństwa w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym – kształtowanie bezpiecznych zachowań

Zakres działania: Tradycyjnie, PZM, aktywnie włączył się w obchody nw. wydarzeń o zasięgu europejskim i światowym:

- **Europejski Dzień Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (ED BRD)** został ustanowiony przez Komisję Europejską i obchodzony jest 6 maja. Głównym celem tego dnia jest zwrócenie uwagi na kwestie bezpieczeństwa na drogach, w tym zmianę zachowań użytkowników dróg. ED BRD to część strategii Komisji Europejskiej zmierzającej do zmniejszenia liczby ofiar wypadków drogowych. Jest kolejną okazją, by informować, edukować i przypominać uczestnikom ruchu drogowego, że przestrzeganie przepisów, uprzejmość i cierpliwość,

Kierunek	EDUKACJA
Lider	PZM, kluby zrzeszone w PZM
Źródła finansowania	środki własne
WSKAŹNIK PRODUKTU	

wzajemny szacunek i życzliwość to czynniki, które mają istotny wpływ na poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. - Światowy Dzień Pierwszej Pomocy – obchodzony w drugą sobotę września. Ustanowiony został w 2000 roku z inicjatywy Międzynarodowego Ruchu Czerwonego Krzyża. Święto to ma na celu uświadomienie, jak ważna jest umiejętność udzielenia pierwszej pomocy, a także promowanie akcji edukacyjnych wśród obywateli. - Światowy Dzień Pamięci o Ofiarach Wypadków Drogowych. Obchodzony w trzecią niedzielę listopada. Od 26 października 2005 roku Zgromadzenie Ogólne Organizacji Narodów Zjednoczonych ogłosiło rezolucję ustanawiającą Światowy Dzień Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych, będący wyrazem pamięci o wszystkich poszkodowanych w wypadkach i ich najbliższych. W 2025 roku PZM prowadził szeroko zakrojone działania edukacji komunikacyjnej. Podczas imprez i wydarzeń propagowano bezpieczne uczestnictwo w ruchu drogowym; przypominano obowiązujące przepisy w tym zakresie; omawiano zmiany w przepisach o ruchu drogowym. Edukacja wśród najmłodszych uczestników ruchu drogowego nasiliła się w okresie września – wraz z rozpoczęciem nowego roku szkolnego. Podczas wielu imprez plenerowych prowadzono edukację związaną z przekraczaniem dopuszczalnej prędkości jazdy, kierowaniem w stanie nietrzeźwości, niekorzystaniem z pasów bezpieczeństwa. W tym celu korzystano z posiadanego sprzętu specjalistycznego, m.in.: symulatory: dachowania, zderzeń i czasu reakcji, alko i narkogogli. PZM aktywnie włączył się w obchody Europejskiego Tygodnia Mobilności, który corocznie jest organizowany w dniach 16–22 września, organizując w wielu miastach imprezy plenerowe, poświęcone bezpieczeństwu w ruchu drogowym. Osiągnięte rezultaty: Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego.	Realizacja/kontynuacja działań i projektów	
	Stan na 31.12. 2024	Stan na 31.12. 2025
	1	1

C.17 Kształtowanie bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym poprzez organizację turniejów o tematyce bezpieczeństwa w ruchu drogowym

Zakres działania: PZM był głównym organizatorem turniejów o tematyce bezpieczeństwa w ruchu drogowym adresowanych do dzieci i młodzieży: - XLVI Ogólnopolski Turniej Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla uczniów szkół podstawowych – grupa I i II, (Finał Krajowy – gr. I – (10–12 lat) i gr. II grupa (pozostali) przeprowadzony został w dniach 10–12.06.2025 r. w Kędzierzynie Koźlu woj. opolskie, - XVI Ogólnopolski Turniej Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym dla uczniów szkół specjalnych i specjalnych ośrodków szkolno-wychowawczych, (Finał Krajowy przeprowadzony został w dniach 02–03.06.2025 r. w Jarocinie woj. wielkopolskie. - XXVII Ogólnopolski Młodzieżowy Turniej Motoryzacyjny dla uczniów szkół podstawowych. (Finał Krajowy przeprowadzony został w dniach 05–06.06.2025 r. w Owidzu woj. pomorskie) Wymienione wyżej turnieje są turniejami wieloetapowymi, począwszy od eliminacji szkolnych, przez gminne, powiatowe, wojewódzkie, na finale krajowym kończąc. Uczniowie rywalizując w trzysobowych zespołach (z wyjątkiem turnieju OT BRD gr. I – uczniowie w wieku 10–12 lat), gdzie drużyna jest 4 osobowa – 2 dziewczynki i 2 chłopców. Turniej BRD składa się z nw. konkurencji: testy wiedzy, test „skrzyżowania”, jazda sprawnościowa rowerem, jazda rowerem w „miasteczku ruchu drogowego” i praktyczne udzielanie pierwszej pomocy przedmedycznej. Turniej OMTM składa się z nw. konkurencji: testy wiedzy, test „skrzyżowania”, jazda sprawnościowa motorowerem, jazda sprawnościowa samochodem,	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	PZM
	Źródła finansowania	Środki własne, współorganizatorzy i partnerzy
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba uczestników	
	Stan na 31.12. 2024	Stan na 31.12. 2025
Liczba uczestników w łącznie: - eliminacje powiatowe : 40 000 - eliminacje wojewódzkie	Liczba uczestników łącznie:	
	- eliminacje powiatowe: około 40 000, - eliminacje wojewódzkie: ok. 4 200, - finały krajowe:	

przygotowanie pojazdu do jazdy i praktyczne udzielanie pierwszej pomocy przedmedycznej. Zwycięska drużyna Turnieju BRD gr. I składająca się z zawodników Publicznej Szkoły Podstawowej nr 18 w Kędzierzynie Koźlu woj. opolskie, reprezentowała nasz kraj w XXXVIII Europejskim Turnieju Edukacji Drogowej (ETEC) – Belgrad - Serbia, 27–30.09.2025. Polska drużyna zajęła 8 miejsce na 18 startujących drużyn z 17 krajów Europy. Osiągnięte rezultaty: Wzrost wiedzy, umiejętności i świadomości komunikacyjnej wśród dzieci i młodzieży.	kie: 4 000, - finały krajowe: 184.	184.
---	---	-------------

C.18 ABC BRD – pakiet edukacyjny wspierający nauczanie treści z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego uczniów z niepełnosprawnością wzrokową (Etap I)

Zakres działania: „INKUBATOR WŁĄCZENIA SPOŁECZNEGO 2.0” polega na zebraniu krajowych Innowacji (pomysłów) społecznych, które mogą podnieść jakość życia osób doświadczających trudności w życiu codziennym, skuteczniejsze i bardziej wydajne rozwiązywanie problemów, związanych z wykluczeniem społecznym i ograniczoną dostępnością do przestrzeni, produktów i usług. Celem całego projektu jest zebranie tych pomysłów w „banku” inicjatyw (Innowacji), w formie gotowych plików produkcyjnych, które każdy podmiot może nieodpłatnie pobrać i upowszechniać „dla dobra wspólnego”, w tym również z zamiarem komercyjnym. Opis projektu: „ABC BRD – pakiet edukacyjny wspierający nauczanie treści z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego uczniów z niepełnosprawnością wzrokową” został opracowany i wyprodukowany przez zespół Instytutu Transportu Samochodowego w Warszawie w ramach działań projektowych Etapu I pn. Przygotowanie do testowania. Etap II polega na przeprowadzeniu testowania przez ekspertów, zaś Etap III to testowanie przez grupę docelową, tj. uczniów kl. 4–6 szkoły podstawowej i nauczyciela prowadzącego zajęcia. Opracowanie pakietu edukacyjnego ABC BRD będzie spełniać następujące cele: • przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu i komunikacyjnemu dzieci niewidomych/niedowidzących w wieku szkolnym (klasy 4–6) przez lepsze poznanie treści BRD, • wspieranie procesu włączania społecznego dzieci niewidomych/niedowidzących w wieku szkolnym, prowadzonego przez opiekunów dzieci, do funkcjonowania w infrastrukturze drogowej, • wspieranie nauczycieli w realizacji haseł dot. BRD ujętych w podstawie programowej kształcenia, w szczególności klas 4–6 szkoły podstawowej. Cel projektu: Celem innowacji jest opracowanie i przetestowanie kompletu materiałów wspierających edukację dzieci z niepełnosprawnością narządu wzroku w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD) zwanego „pakietem edukacyjnym ABC BRD”. Celem nadrzędnym stworzonego produktu jest zapobieganie zdarzeniom zagrażającym zdrowiu i życiu z udziałem młodych uczestników ruchu drogowego, w tym wypadków drogowych – uczniów z deficytami narządu wzroku – przez przyswojenie i ćwiczenie podstawowych zasad bezpiecznego poruszania się w ruchu drogowym, jako elementu poprzedzającego lub towarzyszącego zajęciom praktycznym i treningowi orientacji przestrzennej. Na innowację – pakiet edukacyjny ABC BRD - składają się następujące elementy:	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	ITS
	Źródła finansowania	Projekt grantowy: Inkubator Włączenia Społecznego 2.0, współfinansowanego ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego Plus w ramach V Osi Priorytetowej Programu Fundusze Europejskie dla Rozwoju Społecznego 2021–2027 (Działanie 5.1: Innowacje społeczne)
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	1) Raport z przeprowadzonej z diagnozy potrzeb w zakresie powszechności i skuteczności pomocy dydaktycznych	

• podręcznik dla dzieci z niewidomych/niedowidzących, uczniów klas 4-6 szkoły, pt. „ABC BRD. Podstawy bezpiecznego uczestniczenia w ruchu drogowym” składający się z części: 1. pt. „Informator dla uczniów szkoły podstawowej” napisany powiększoną czcionką i alfabetem Braille'a oraz części: 2. pt. „Ilustracje do informatora ABC BRD” zawierającej poglądowe ilustracje (tyflografiki wykonane w technologii druku pęczniącego i wypukłego) • rekomendacje metodyczne dla osób prowadzących zajęcia z dziećmi z niepełnosprawnością wzrokową (tj. nauczycieli/trenerów/rehabilitantów/rodziców/opiekunów) opisujące możliwości zastosowania podręcznika przez prowadzących zajęcia wraz ze scenariuszami lekcji. • pliki audio z deskrypcją tekstu podręcznika dla dzieci nieposługujących się alfabetem Braille'a wraz z omówieniem ilustracji przestrzennych. Okres realizacji projektu: Etap I: 29.09.2025 – 28.12.2025 (będący przedmiotem niniejszej karty) Etap II i III: 29.12.2025 – 28.05.2026	wspomagających przygotowanie do bezpiecznego poruszania się w ruchu drogowym dzieci niewidomych/niedowidzących na podstawie kwerendy materiałów źródłowych oraz doświadczeń eksperckich; zawierający sugestie i rekomendacje uczestników w zakresie opracowania pakietu edukacyjnego (1 sz.) 2) Prototyp pakietu edukacyjnego (w ilości egz. i zgodny ze specyfikacją projektową)	
	Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025
	-	1
Osiągnięte rezultaty: Na pakiet edukacyjny ABC BRD autorstwa zespołu Instytutu Transportu Samochodowego w Warszawie składają się następujące robocze elementy opracowane i wyprodukowane w Etapie I projektu: Drukowane: • podręcznik dla dzieci niewidomych/niedowidzących, uczniów klas 4–6 szkoły, z możliwością do zastosowania we fragmentach również w klasach 1–3 i 7–8, pt. ABC BRD. Podstawy bezpiecznego uczestniczenia w ruchu drogowym składający się z części: 1. pt. Informator dla uczniów szkoły podstawowej napisany powiększoną czcionką i alfabetem Braille'a oraz 2. pt. Ilustracje do informatora ABC BRD zawierającej poglądowe ilustracje (tyflografiki w dwóch formatach); • rekomendacje metodyczne dla osób prowadzących zajęcia z dziećmi z niepełnosprawnością wzrokową, tj. nauczycieli/trenerów/rehabilitantów/rodziców/opiekunów, itd. – opisujące możliwości zastosowania podręcznika przez prowadzących zajęcia oraz scenariusze lekcji z wykorzystaniem podręcznika; Elektroniczne: • pliki audio z deskrypcją tekstu podręcznika dla osób nieposługujących się alfabetem Braille'a (do tego elementu pakietu zastosowano polski program do konwersji tekstu na plik audio), • plik pdf.		

C.19 Opracowanie projektu gałki na koło kierownicy dedykowanej kierowcom z dysfunkcjami narządu ruchu

Zakres działania: Gałka na kierownicy to najpopularniejszy rodzaj pomocy w manewrowaniu pojazdem, umożliwiający kierowcom sterowanie nim jedną ręką. Może być pomocna dla osób, które prowadzą samochód używając urządzenie typu „ciągnij-pchaj”. W takim przypadku nie ma możliwości położenia obu rąk na kierownicy. Gałka poszerza zatem zakres ruchów kierowcy z ograniczonymi możliwościami motorycznymi. Autorski pomysł ITS miał za zadanie opracowanie ergonomicznego projektu takiego rozwiązania. Opis projektu: Praca miała charakter multidyscyplinarny. Składała się z części teoretycznej (analiza dostępnych rozwiązań cz. a) i kreatywnej (zaprojektowanie	Kierunek	Inżynieria
	Lider	ITS
	Źródła finansowania	Środki ITS

rozwiązania cz. b). Część a) Zadanie 1. <u>Przegląd ogólnodostępnych urządzeń; przeprowadzenie analizy patentowej</u> podobnych rozwiązań. Część b) Zadanie 2. <u>Opracowanie koncepcji projektu</u> nowatorskiej gałki na koło kierownicy dedykowanej kierowcom z dysfunkcjami narządu ruchu. Zadanie 3. <u>Opracowanie projektu</u> nowatorskiej gałki na koło kierownicy dedykowanej kierowcom z dysfunkcjami narządu ruchu na podstawie danych wejściowych / Zadanie 4. <u>Weryfikacja projektu</u> nowatorskiej gałki na koło kierownicy dedykowanej kierowcom z dysfunkcjami narządu ruchu – sprawdzenie zgodności parametrów rozwiązania z danymi; ewentualna korekta rozwiązania i powtórzenie zadania 3. Zadanie 5. <u>Walidacja projektu</u> nowatorskiej gałki na koło kierownicy dedykowanej kierowcom z dysfunkcjami narządu ruchu; zakończenie procesu projektowego. Zadanie 6. Przygotowanie dokumentacji i złożenie wniosku patentowego. Cel projektu opracowanie projektu i złożenie wniosku patentowego. Okres realizacji zadania projektu: 01.04.2025 – 30.11.2025	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Złożony wniosek do Urzędu Patentowego RP	
	Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025
	-	Złożenie wniosku patentowego nowatorskiej gałki na koło kierownicy dedykowanej kierowcom z dysfunkcjami narządu ruchu.
Osiągnięte rezultaty: Zgłoszenie wniosku do Urzędu Patentowego RP o udzielenie patentu na wynalazek pn. Ergonomiczny element gałki na kierownicę (zgłoszenie P.453535 z 22.10.2025). Wnuk A., Stasiak-Cieślak B., Opracowanie projektu gałki na koło kierownicy dedykowanej kierowcom z dysfunkcjami narządu ruchu. Raport z pracy, opracowanie zbiorowe zespołu ITS, 38 stron.		

Bezpieczne Drogi

D.1 Realizacja zadań inwestycyjnych poprawiających BRD na istniejącej sieci dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA		
Zakres działania: Realizacja zadań inwestycyjnych na istniejącej sieci dróg krajowych zarządzanej przez GDDKiA, wpływających na wzrost bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego. a) kompleksowe działania poprawiające bezpieczeństwo w ramach rozbudowy/przebudowy drogi np.: - poszerzenie jezdni, - korekta łuków poziomych, - likwidacja punktów kolizyjnych przez budowę dodatkowych jezdni, ograniczających liczbę zjazdów z drogi krajowej, - przebudowa skrzyżowań w tym np. budowa pasów do lewoskrętu czy skrzyżowań o ruchu okrężnym (rond) w miejsce istniejących skrzyżowań, - budowa dróg dla pieszych lub dla pieszych i rowerów, - budowa zatok autobusowych, b) budowa nowych drogowych obiektów inżynierskich (mostów, przepustów) wraz z budową elementów poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego np. drogi dla pieszych, w miejsce istniejących obiektów, które nie spełniają parametrów technicznych i bezpieczeństwa.	Kierunek	INŻYNIERIA
	Lider	MI (DDP)
	Źródła finansowania	Budżet Państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	a) długość zakończonych odcinków realizowanych rozbudów/przebudów uwzględniających również korektę przebiegu drogi [km] b) liczba zakończonych zadań dotyczących realizacji drogowych	

	obiektów inżynierskich (mosty, przepusty) [szt.]	
	Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025
	a) 106	a) 134,538
	b) 8	b) 11
Osiągnięte rezultaty: a) według danych za 2025 r., zakończono rozbudowę/przebudowę i budowę jezdni na odcinku ok. 134,5 km. W ramach realizacji tych działań kompleksowo zostały poprawione warunki drogowe wpływając na wzrost bezpieczeństwa (redukcja liczby wypadków i ich skutków) wszystkich uczestników ruchu. Mniejsze niż założone w planie realizacyjnym wykonanie celu dla tego zadania na 2025 r. wynikało głównie z przesunięcia zakończenia inwestycji na kolejne lata w związku z zaistniałymi opóźnieniami w realizacji. b) zakończono budowę 11 drogowych obiektów inżynierskich co wpłynęło na wzrost bezpieczeństwa (redukcja liczby wypadków i ich skutków) uczestników ruchu drogowego w tym poprawę płynności ruchu i komfortu użytkowania dróg. Nastąpiło większe niż założone w planie realizacyjnym wykonanie celu dla tego zadania na 2025 r.		

D.2 Realizacja zadań inwestycyjnych dedykowanych poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego w ramach Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku

Zakres działania: Realizacja zadań inwestycyjnych dedykowanych wyłącznie poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego w ramach Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku na istniejącej sieci dróg krajowych zarządzanej przez GDDKiA.	Kierunek	INŻYNIERIA
	Lider	MI(DDP)
	Źródła finansowania	Budżet Państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba zakończonych zadań inwestycyjnych dedykowanych poprawie brd realizowanych w ramach Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 r.[szt.]	
	Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025
	0*	125
Osiągnięte rezultaty: Według danych za 2025 r., zakończona została realizacja 125 zadań infrastrukturalnych zwiększających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego, realizowanych w ramach Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku. W latach 2021–2024 w zakresie zadań dedykowanych poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA był realizowany Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021–2024. Od 2025 r. zadania tego typu są realizowane w powiązaniu z utrzymaniem sieci drogowej, w ramach Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku. <i>*w roku 2024 zadania dedykowane poprawie brd były realizowane w ramach Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021–2024</i>		

D.3 Realizacja Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 – 2030

Zakres działania: Będą to trasy o najwyższych parametrach technicznych, dostosowane do przenoszenia obciążenia 11,5 t/oś. Inwestycje wyposażone będą w urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym oświetlenia przejść dla pieszych.	Kierunek	INŻYNIERIA
	Lider	MI(DDP)/GDDKiA
	Źródła finansowania	KFD
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba obwodnic oddanych do ruchu w danym roku - narastająco [szt.]	
	Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025
	5	14
Osiągnięte rezultaty: Wyprowadzenie nadmiernego ruchu, zwłaszcza tranzytowego, z miejscowości położonych wzdłuż dróg krajowych. W konsekwencji nastąpi: - poprawa bezpieczeństwa drogowego przez rozdzielenie różnego rodzaju ruchu, m.in. towarowego – w postaci samochodów ciężarowych i dostawczych, pasażerskiego – czyli samochodów osobowych, a także transportu miejskiego, rowerowego czy też pieszego; - zmniejszenie liczby wypadków drogowych; - poprawa płynności ruchu – zarówno w ujęciu makro, czyli przepustowość sieci dróg krajowych oraz skali mikro, czyli redukcji zatorów miejscowości, szczególnie w miejscach strategicznych (drogi śródmiejskie, główne skrzyżowania, mosty i wiadukty); - redukcja zanieczyszczeń i hałasu na obszarze zabudowanym.		

D.4 Realizacja inwestycji na drogach samorządowych (Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg)

Zakres działania: Celem Funduszu jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i parametrów technicznych lokalnej sieci drogowej.	Kierunek	INŻYNIERIA
	Lider	MI(DDP)/Wojewodowie
	Źródła finansowania	Budżet Państwa; wpłaty z NFOŚiGW, wpłaty z PGL Lasy Państwowe, dochody spółek Skarbu Państwa i inne
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	wykorzystanie puli środków	
	Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025
Osiągnięte rezultaty: Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg jest kompleksowym narzędziem wsparcia lokalnej infrastruktury drogowej. Ma na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i parametrów technicznych lokalnej sieci drogowej, a także poprawę oraz zwiększenie atrakcyjności i dostępności terenów inwestycyjnych. Jednostki samorządu terytorialnego mogą uzyskać wsparcie finansowe na realizację zadań jednorocznych oraz dofinansowanie do projektów wieloletnich (ich przewidywany okres realizacji to ponad 12 miesięcy). W 2025 roku Premier zatwierdził listy zadań powiatowych i gminnych dla wszystkich województw. Na dofinansowanie zadań w 2025 r. polegających na budowie, przebudowie i remoncie dróg powiatowych i gminnych przyznane zostały środki w wysokości 2,7 mld zł, na wsparcie ponad 1,5 tys. zadań, na ponad 2 tys. km dróg powiatowych i gminnych. Na obszarze gmin objętych stanem klęski żywiołowej, wprowadzonym w związku z powodzią, do której doszło we wrześniu 2024 roku, poziom dofinansowania został zwiększony do 100 proc. wartości zadania.		

Ponadto, w latach 2020–2025 przeprowadzono nabory na budowę mostów lokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych. O środki mogli ubiegać się wyłącznie zarządcy dróg, którzy uzyskali dofinansowanie kosztów przygotowania inwestycji z Rządowego Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Drogowej – Mosty dla Regionów. Przyznano dofinansowanie na budowę mostów dla 16 inwestycji o łącznej kwocie dofinansowania ponad 1,97 mld zł. W 2021 r. przeprowadzono nabór wniosków o dofinansowanie budowy obwodnic w ciągach dróg wojewódzkich. Łączna wysokość środków RFRD na dofinansowanie 51 obwodnic wyniosła 2,4 mld zł. W 2022 r. przeprowadzono nabór wniosków o dofinansowanie inwestycji prezydentów miast na prawach powiatu będących siedzibą wojewody lub sejmiku województwa, polegających na budowie, przebudowie lub remoncie dróg wojewódzkich, dróg powiatowych lub dróg gminnych. Łączna wysokość środków RFRD na dofinansowanie 18 zadań wyniosła 382,4 mln zł. W 2023 r. przeprowadzono nabór wniosków o dofinansowanie zadań polegających na poprawie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu na drogach wojewódzkich. Łączna wysokość środków RFRD na dofinansowanie 15 zadań wyniosła 215 mln zł. RFRD wspiera inwestycje na drogach o znaczeniu obronnym. Do końca 2025 roku zostało podpisanych 71 umów na łączną kwotę 5,3 mld zł. Zgodnie z ustawą o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg ostateczna informacja o wykorzystaniu środków i realizacji zadań RFRD w 2025 roku będzie znana pod koniec kwietnia 2026 roku.	Pula środków Funduszu w 2024 r. wyniosła 7 mld zł, z czego 4,6 mld na zadania gminne i powiatowe.	Pula środków Funduszu w 2025 r. wyniosła 5,2 mld zł, z czego 2,7 mld na zadania gminne i powiatowe.
--	--	--

D.5 Realizacja Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r.

Zakres działania:

Budowa nowoczesnej infrastruktury drogowej, rozdzielającej trwale pasy ruchu przeciwniebieżnego, wyposażonej w urządzenia BRD oraz zarządzanej zgodnie ze standardami bezpieczeństwa drogowego UE.

Kierunek	INŻYNIERIA
Lider	MI (DDP)/ GDDKiA
Źródła finansowania	KFD, w tym środki UE
WSKAŹNIK PRODUKTU	
Łączna długość wybudowanych odcinków dróg A i S – narastająco [km]	
Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025
5 301,3 km (w tym 1 904 km autostrad)	5 587,5 km (w tym 1 936,9 km autostrad)

Osiągnięte rezultaty:

- Zwiększenie spójności sieci dróg krajowych klasy A i S (uzupełnienie istniejących odcinków);
- Wzmocnienie efektywności transportu drogowego (skrócenie średniego czasu przejazdu) oraz poprawa dostępności komunikacyjnej miast i regionów;
- Wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego (redukcja liczby wypadków i ich ofiar).

D.6 Zarządzanie bezpieczeństwem infrastruktury drogowej na drogach krajowych (także poza TEN-T)

Zakres działania:

a) przeprowadzenie oceny ryzyka na sieci dróg krajowych dla których organem

Kierunek	INŻYNIERIA
Lider	GDDKiA

zarządzającym ruchem jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad przez wykorzystanie metody proaktywnej i reaktywnej* b) wykonanie audytów BRD jako niezależne szczegółowe, techniczne oceny cech projektowanej, budowanej, przebudowywanej lub użytkowanej drogi pod względem bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego, c) przeprowadzanie kontroli stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego identyfikujących źródła zagrożeń na sieci drogowej. Osiągnięte rezultaty: a) identyfikacja odcinków dróg na sieci dróg krajowych o najniższym i najwyższym poziomie bezpieczeństwa; b) identyfikacja i eliminowanie w projektach dróg oraz na etapie przed oddaniem do użytkowania a także w pierwszej fazie eksploatacji, rozwiązań zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego; c) identyfikacja zagrożeń i źródeł zagrożeń na sieci drogowej. <u>Rezultaty a) i c) są wykonywane co 5 lat – nie były realizowane w 2025 roku.</u> * nie dotyczy nowych dróg, które są w użytkowaniu mniej niż 3 lata, nie dotyczy dróg przebudowywanych lub rozbudowywanych w roku, w którym jest przeprowadzana ocena ryzyka, ** Na etapie planowania nie były znane zadania z finansowaniem UE – poszczególne umowy/transze były w ciągu roku, (część zadań planowanych – zostało przesuniętych do wykonania na 2026 r. audyty dla tych zadań umieszczono w nowym planie audytu, niemniej jednak ich wykonanie jest uzależnione od przebiegu zadania tj. harmonogramu realizacji poszczególnej inwestycji). *** wartość 100% dotyczy dróg dla których należało przeprowadzić Ocenę ryzyka zgodnie z wymaganiami Ustawy o drogach publicznych oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 maja 2024 r. w sprawie oceny ryzyka wystąpienia wypadków i dotkliwości ich skutków oraz kategorii bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zgodnie z Ustawą o drogach publicznych nie oceniono odcinków dróg, które były w użytkowaniu poniżej 3 lat. Ponadto zgodnie z zapisami ww. rozporządzenia, obszary zabudowane były ocenione jedynie metodą reaktywną.	Źródła finansowania	Budżet Państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	a) % dróg objętych oceną ryzyka, b) Liczba audytów brd w danym roku c) % długości dróg krajowych objętych kontrolą	
	Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025
	a)100%*** b) 285 c)nd.	a) nd. b) 139** c) nd.

D.7 Wykonanie siatek pomiędzy szczelinami obiektów inżynierskich		
Zakres działania: Wykonanie specjalistycznych siatek zabezpieczających pieszych przed upadkiem. Osiągnięte rezultaty: Poprawa bezpieczeństwa pieszych przez wypełnienie szczelin między poszczególnymi wiaduktami/mostami. Dodatkowa fizyczna bariera pozwala na eliminację zagrożenia jakim jest upadek pieszego z wysokości w przypadku nagłych zdarzeń drogowych i przechodzenia poprzecznego pieszych/przechodzenia pomiędzy jezdniami autostrady na obiektach inżynierskich.	Kierunek	INŻYNIERIA
	Lider	GDDKiA
	Źródła finansowania	Budżet Państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba usytuowanych siatek pomiędzy szczelinami obiektów inżynierskich (w danym roku).	
	Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025
	46	81

D.8 Budowa systemu łączności alarmowej

Zakres działania:

Infrastruktura oraz urządzenia zapewniające funkcjonowanie systemu urządzeń łączności alarmowej, w szczególności zgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. poz. 1518 oraz z 2025 r. poz. 1352).

Osiągnięte rezultaty:

Podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, umożliwienie uzyskania przez całą dobę pomocy przez kontakt przy użyciu kolumn alarmowych.

Kierunek	INŻYNIERIA
Lider	GDDKiA
Źródła finansowania	Budżet Państwa
WSKAŹNIK PRODUKTU	
Liczba usytuowanych kolumn alarmowych (w danym roku).	
Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025
42	20

D.9 Weryfikacja oznakowania na drogach krajowych

Zakres działania:

Weryfikacja organizacji ruchu w ramach objazdów dróg przeprowadzona była z naciskiem na ograniczenie liczby występującego na drogach nadmiaru oznakowania. Weryfikacja ta była przeprowadzana:

- z naciskiem na nadmiarowość oznakowania, dodatkowe „podkreślenie”, przypomnienie kierowcom.

- w etapach- etapem pierwszym objęte zostało następujące oznakowanie w zakresie znaków D-42, B-33, B-25, B-26, B-36, A-8, A-16, A-30, znaki zakazu wjazdu różnych rodzajów pojazdów na węzłach autostrad i dróg ekspresowych.

Osiągnięte rezultaty:

- zmniejszenie liczby znaków na drogach krajowych,
- poprawa czytelności i jednoznaczności sytuacji na drogach,
- zmniejszenie efektu deprecjacji oznakowania,
- poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.

*Program będzie kontynuowany w 2026 r.

Kierunek	INŻYNIERIA
Lider	GDDKiA
Źródła finansowania	Budżet Państwa
WSKAŹNIK PRODUKTU	
Liczba usuniętych nadmiarowych znaków z dróg krajowych tj:	
- 2024 r. przygotowanie dokumentacji dla wytypowanych do usunięcia znaków (%)	
- 2025 r. wprowadzenie organizacji ruchu na drodze (szt.) tj. usunięcie oznakowania.	
Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025
50%	4 241 szt.*

D.10 Badania zderzeniowe i analiza skuteczności urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w kontekście minimalizacji skutków zdarzeń drogowych

Zakres działania:

Realizacja zadania polegała na prowadzeniu zaawansowanych badań inżynierskich i testów poligonowych mających na celu:

- weryfikację parametrów jakościowych barier drogowych i konstrukcji wsporczych zgodnie z normami EN 1317 oraz EN 12767;
- pomiary kluczowych wskaźników bezpieczeństwa: wyznaczenie wskaźnika intensywności przyspieszenia ASI (Acceleration Severity Index) oraz teoretycznej prędkości głowy THIV (Theoretical Head Impact Velocity);
- analizę skuteczności wdrożeń: ocenę wpływu instalacji przebadanych urządzeń na spadek liczby i ciężkości wypadków w

Kierunek	BADANIA
Lider	IBDiM
Źródła finansowania	Inne
WSKAŹNIK PRODUKTU	
Rok 2025 był rokiem finalizacji wskaźników kilkuletnich.	
Wykonanie 219 badań	

Polsce, Niemczech i Czechach; prace publikacyjne: dokumentowanie korelacji parametrów barier z bezpieczeństwem pasażerów. Osiągnięte rezultaty: - Wykonanie 219 badań zderzeniowych, w tym 166 testów barier ochronnych (bariery, poduszki, końcówki) oraz 53 testy konstrukcji wsporczych. - Wyłonienie i wprowadzenie do obrotu produktów spełniających najwyższe wymogi klasy A (wskaźniki ASI i THIV). - Instalacja bezpiecznych barier na odcinkach: Polska: ok. 1 100 km (stan na 2020: 2 000 km barier klasy A), Niemcy: ok. 3 200 km (stan na 2020: 4 000 km barier klasy A), Czechy: ok. 800 km (stan na 2020: 200 km barier klasy A).	zderzeniowych, w tym 166 testów barier ochronnych oraz 53 testy konstrukcji wsporczych. Instalacja bezpiecznych barier na odcinkach: Polska: ok. 1 100 km (stan na 2020: 2 000 km barier klasy A). Niemcy: ok. 3 200 km (stan na 2020: 4 000 km barier klasy A). Czechy: ok. 800 km (stan na 2020: 200 km barier klasy A)	
	Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025
	0	1

D.11 Rozwój systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym na wszystkich kategoriach dróg		
Zakres działania: Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym, dzięki automatycznej rejestracji wykroczeń, ujawnia naruszenia przepisów w zakresie przekraczania przez kierowców ustalonych limitów prędkości oraz niestosowania się do sygnalizacji świetlnej. W celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci dróg w obszarze wykorzystywanych urządzeń rejestrujących, CANARD prowadzi nieustanne działania związane z modernizacją i rozbudową automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym. Wynikiem przedmiotowych działań jest obecnie realizowany w ramach Krajowego Planu Odbudowy projekt „Rozwój operacyjności Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym w zarządzaniu bezpieczeństwem ruchu drogowego na polskich drogach”. Przedsięwzięcie to jest rozwinięciem projektu „Budowa centralnego systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym” oraz kontynuacją projektu „Zwiększenie skuteczności i efektywności systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym” zrealizowanych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Beneficjentem Projektu jest Główny Inspektorat Transportu Drogowego, a jednostką realizującą projekt jest Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym. Głównym celem projektu jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na krajowej sieci drogowej. Dzięki zwiększeniu liczby urządzeń rejestrujących różnych typów zmniejszona zostanie liczba wypadków powodowana niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu oraz niestosowaniem się do nadawanych sygnałów świetlnych. Zakresem rzeczowym projektu jest zakup i instalacja 128 nowych stacjonarnych urządzeń rejestrujących służących do ujawniania wykroczeń w ruchu drogowym. Urządzenia zostaną zainstalowane na drogach krajowych zarządzanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, w tym przypadku urządzenia do odcinkowego pomiaru prędkości głównie na autostradach i drogach ekspresowych. W ramach projektu przewiduje się zakup:	Kierunek	NADZÓR
	Lider	GITD
	Źródła finansowania	Budżet UE – koszty netto, Budżet Państwa koszty podatku VAT
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba zakupionego sprzętu/systemów służących poprawie bezpieczeństwa/ochrony uczestników ruchu drogowego (w szt.). Wartość docelowa 128 szt.	
	Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025
	0	20

• 43 urządzeń odcinkowego pomiaru prędkości • 70 urządzeń punktowego pomiaru prędkości • 10 urządzeń czerwonego światła na skrzyżowaniach • 5 urządzeń czerwonego światła na przejazdach kolejowych. Planowana wartość projektu to ponad 102 mln zł netto (ponad 126 mln zł brutto). Działania w ramach projektu mają zostać wykonane i rozliczone do połowy 2026 r.																		
Osiągnięte rezultaty: W 2025 r. wskutek prowadzenia kontroli z wykorzystaniem urządzeń rejestrujących należących do Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego zarejestrowano łącznie 1 307,2 tys. naruszeń. Na podstawie odpowiedzi uzyskanych z Centralnej Ewidencji Pojazdów, po przeprowadzeniu procesu Kontroli Jakości i odrzuceniu spraw nienadających się do dalszego procedowania (powodami negatywnej weryfikacji były m.in.: pojazd uprzywilejowany, niepełne dane właściciela z CEP), wygenerowano 1 362,4 tys. wezwań do właścicieli pojazdów. Jednocześnie, wskutek działań prowadzonych przez Inspekcję, w 2025 r. nałożono łącznie 685 tys. grzywn w drodze mandatu karnego (mandaty wystawione w systemie teleinformatycznym CPD CANARD oraz „z bloczka”, przy czym dane dotyczą także naruszeń zarejestrowanych przed 2025 r.). <table><thead><tr><th>Rok</th><th>Naruszenia</th><th>Wezwania</th><th>Mandaty</th></tr></thead><tbody><tr><td>2023</td><td>985800</td><td>876900</td><td>445000</td></tr><tr><td>2024</td><td>1169500</td><td>1056000</td><td>568500</td></tr><tr><td>2025</td><td>1307200</td><td>1362400</td><td>685000</td></tr></tbody></table> Działania realizowane przez CANARD na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego są wspierane przez delegatury terenowe GITD. Do zadań Delegatur należy m.in. prowadzenie działań kontrolnych, prowadzenie czynności wyjaśniających w sprawach dotyczących zarejestrowanych naruszeń oraz instalacja i utrzymanie urządzeń rejestrujących zainstalowanych na obszarze Delegatur, w tym rozpatrywanie wniosków odnośnie ich lokalizacji. W ramach prowadzonej działalności kontrolnej, przy użyciu mobilnych urządzeń rejestrujących w ramach automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, inspektorzy (CANARD oraz delegatur terenowych) przeprowadzili w 2025 r. łącznie 16 905 kontroli drogowych, w wyniku których wystawiono 18 080 mandatów, zatrzymano 651 dowodów rejestracyjnych oraz 73 prawa jazdy. W 2025 r. do GITD wpłynęło 804 wnioski o instalację, przejęcie lub przeniesienie stacjonarnych urządzeń rejestrujących. Udział poszczególnych rodzajów podmiotów zgłaszających propozycje w zakresie instalacji urządzeń był następujący: • osoby fizyczne – 57%, • jednostki samorządu terytorialnego – 33% (w 2024 r. 27%), • zarządcy dróg – ok. 3% • Policja, Poślowie na Sejm i Senatorowie RP oraz różne instytucje – ok. 7%. W zakresie realizacji projektu „Rozwój operacyjności Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym w zarządzaniu bezpieczeństwem ruchu drogowego na polskich drogach” w 2025 r. został			Rok	Naruszenia	Wezwania	Mandaty	2023	985800	876900	445000	2024	1169500	1056000	568500	2025	1307200	1362400	685000
Rok	Naruszenia	Wezwania	Mandaty															
2023	985800	876900	445000															
2024	1169500	1056000	568500															
2025	1307200	1362400	685000															

zrealizowane następujące działania:

- 1) w ramach zadania „Zakup i instalacja 43 szt. urządzeń odcinkowego pomiaru prędkości” trwa rzeczowa realizacja umowy – Wykonawca przeprowadził wizje lokalne, zintegrował oprogramowanie urządzeń rejestrujących z systemem teleinformatycznym CPD CANARD oraz złożył wnioski o wydanie warunków przyłączenia do sieci elektroenergetycznej. Zostało uruchomionych 8 systemów do odcinkowego pomiaru prędkości z 43 zaplanowanych do realizacji.
- 2) w ramach zadania „Zakup i instalacja 70 szt. urządzeń punktowego pomiaru prędkości” trwa rzeczowa realizacja umowy – Wykonawca przeprowadził wizje lokalne, zintegrował oprogramowanie urządzeń rejestrujących z systemem teleinformatycznym CPD CANARD oraz złożył wnioski o wydanie warunków przyłączenia do sieci elektroenergetycznej. Zostało uruchomionych 12 urządzeń do punktowego pomiaru prędkości z 70 zaplanowanych.
- 3) w ramach zadania „Zakup i instalacja 10 szt. urządzeń do monitorowania wjazdu na czerwonym świetle na skrzyżowaniach oraz Zakup i instalacja 5 szt. urządzeń do monitorowania wjazdu na czerwonym świetle na przejazdach kolejowych” trwa rzeczowa realizacja umów – Wykonawca przeprowadził wizje lokalne, zintegrował oprogramowanie urządzeń rejestrujących z systemem teleinformatycznym CPD CANARD oraz złożył wnioski o wydanie warunków przyłączenia do sieci elektroenergetycznej.

Bezpieczny Pojazd

P.1 Usprawnienie działań dotyczących kontroli stanu technicznego pojazdów

Zakres działania: Usprawnienie procesu nadzoru nad działalnością stacji kontroli pojazdów.

Osiągnięte rezultaty:

W dniu 18 grudnia 2024 r. Minister Infrastruktury skierował do Przewodniczącego Zespołu do spraw Programowania Prac Rządu wniosek o wprowadzenie projektu ustawy do wykazu prac legislacyjnych Rady Ministrów, który będzie zakładał zmiany w systemie badań technicznych w celu optymalnego wdrożenia *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51, z późn. zm.)*, który został zwrócony.

Ze względu na potrzebę uprzedniego znowelizowania *rozporządzenia w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów*, mającego na celu urealnienie wysokości opłat za przeprowadzanie badań technicznych po ponad 20 latach i będącego odpowiedzią na oczekiwania przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, dalsze prace nad *projektem ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* zostały powiązane z tą zmianą ww. aktu wykonawczego.

Opracowano nowe założenia projektu ustawy, które mają stworzyć ramy dla prawidłowego i sprawnego funkcjonowania systemu badań technicznych pojazdów oraz nadzoru nad działalnością stacji kontroli pojazdów. Prace legislacyjne nad tym projektem będą kontynuowane.

Kierunek	LEGISLACJA
Lider	MI(DTD)
Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025
Skierowanie wniosku o dokonanie wpisu do Wykazu prac legislacyjnych Rady Ministrów	Przygotowywanie wniosku o wpis do Wykazu prac legislacyjnych Rady Ministrów

P.2 Działania edukacyjno-informacyjne w ramach akcji „Twoje Światła - Nasze Bezpieczeństwo”

Zakres działania:

Organizacja corocznej ogólnopolskiej 10 już edycji akcji „Twoje Światła - Nasze Bezpieczeństwo” (23.10.2025 r. – 06.12.2025 r.) mającej na celu zwrócenie uwagi kierujących na zewnętrzne oświetlenie pojazdu, mające wpływ na bezpieczeństwo kierowców i niechronionych uczestników ruchu drogowego, szczególnie istotne w okresie jesienno-zimowym. Organizatorzy kampanii: Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji oraz ITS. Partnerzy kampanii: KRBRD, Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów, Sieć Badawcza Łukasiewicz - Przemysłowy Instytut Motoryzacji, PZM. W dniu 23 października 2025 roku zorganizowano w ITS konferencję prasową inaugurującą akcję.



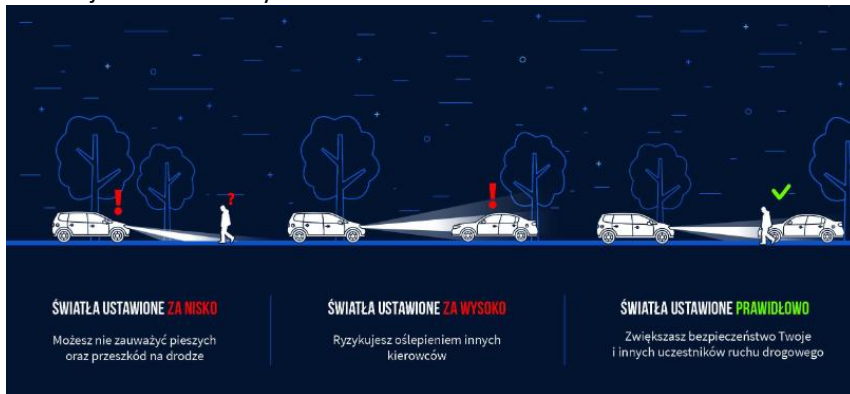
W ramach kampanii, wzorem lat ubiegłych, kierowcy mogli bezpłatnie sprawdzać oświetlenie pojazdów m.in. na stacjach kontroli funkcjonujących pod Patronatem Instytutu Transportu Samochodowego (w tym OSKP ITS).

Sprawdzenia świateł na stacjach, które przystąpiły do akcji odbyły się w soboty, w dniach 25 października, 15 i 22 listopada oraz 6 grudnia 2025 r. Kierowcy posiadający aplikację komunikatora *Yanosik* otrzymali na swój telefon komórkowy informacje na temat lokalizacji stacji kontroli wykonujących sprawdzenia. Dokładny wykaz punktów umożliwiających bezpłatne badania był dostępny na stronach organizatorów:

- www.policja.pl
- www.its.waw.pl

Osiągnięte rezultaty:

- sprawdzenie nieodpłatnie ustawienia świateł w pojazdach,
- prowadzenie działań informacyjno-edukacyjnych mających na celu wzrost świadomości nt. sprawnie działających i prawidłowo wyregulowanych świateł w celu zwiększenia bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów, szczególnie w okresie jesienno-zimowym.



Kierunek	EDUKACJA
Lider	ITS/KGP/PI SKP/PZM/ PIMOT
Źródła finansowania	Środki własne ITS oraz partnerów
WSKAŹNIK PRODUKTU	
Realizacja projektu	
Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025
Zaplanowano	Zorganizowano

P.3 Doskonalenie wiedzy na temat przeprowadzania badań technicznych pojazdów i ich rejestracji

Zakres działania: W celu realizacji zadania w 2025 roku zorganizowano pięć regionalnych konferencji szkoleniowych dla przedstawicieli SKP będących pod Patronatem ITS oraz pracowników wydziałów komunikacji. Były to: - Konferencja w Legnicy odbyła się w dniu 21.10.2025 r - Konferencja w Ogrodzieńcu odbyła się w dniu 22.10.2025 r. - Konferencja w Białymstoku odbyła się w dniu 27.10.2025 r. - Konferencja w Toruniu odbyła się w dniu 29.10.2025 r. - Konferencja w Jachrance k/Warszawy odbyła się w dniu 05.11.2025 r. W ww. konferencjach szkoleniowych wzięło udział ogółem 350 uczestników. Informacje dotyczące tematyki ww. konferencji oraz materiały z nimi związane znajdują się na stronie internetowej: www.patronat.pl Osiągnięte rezultaty: W ramach przeprowadzonych pięciu regionalnych konferencji szkoleniowych w miejscowościach: Legnica, Ogrodzieniec, Białystok, Toruń i Jachranka k/Warszawy uczestnikom przekazano wiedzę na temat procedury badań technicznych pojazdów i ich rejestracji w aspekcie: - przyszłości okresowych badań technicznych pojazdów w Polsce oraz UE - zmian systemowych związanych z wdrażaniem zmian w systemie CEPIK2.0, - zmian w ustawie - Prawo o ruchu drogowym – import pojazdów z państw trzecich - organizacji SKP pod patronatem ITS - systemu informatycznego Patronat do obsługi klientów SKP - wybranych elementów badań technicznych pojazdów i wyposażenia kontrolno-pomiarowego SKP - problemów dotyczących badania ciągników i przyczep rolniczych poza infrastrukturą SKP.	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	ITS
	Źródła finansowania	środki własne
	Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025
	zrealizowano	zrealizowano

P.4 Wdrażanie rozwiązań prawnych, których celem jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego

Zakres działania: Procedowanie projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Osiągnięte rezultaty: Ustawa z dnia 21 listopada 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. poz. 1843) przyczynia się do poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym przez dostosowanie przepisów do postępu technologicznego w branży motoryzacyjnej, przy jednoczesnym wdrożeniu rozwiązań deregulacyjnych, zmierzających do usprawnienia procesu prowadzenia prac badawczych nad pojazdami samochodowymi wyposażonymi w nowoczesne systemy zautomatyzowania (pojazdy zautomatyzowane i pojazdy w pełni zautomatyzowane), które zwiększają poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Do najważniejszych zmian należą m.in.: Doprecyzowanie zakresu przedmiotowego prac badawczych, przez zastąpienie definicji pojazdu autonomicznego definicjami: pojazdu zautomatyzowanego i pojazdu w pełni zautomatyzowanego oraz ustalenie	Kierunek	LEGISLACJA
	Lider	MI(DTD)
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Opublikowanie rozwiązań prawnych	
	Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025

Przekazanie projektu do uzgodnień międzyresortowych	Ustawa opublikowana 23 grudnia 2025 r.
---	--

sześciu poziomów automatyzacji; – Wprowadzenie obowiązku posiadania zezwolenia, wydawanego na maksymalnie 3 lata i na obszar maksymalnie 5 województw, którego okres obowiązywania może być skrócony także w trakcie obowiązywania zezwolenia, jeżeli ulegną zmianie warunki określone w zezwoleniu, cel i zakres prac badawczych oraz analiza zagrożeń i ocena ryzyka; – Ustanowienie instytucji Krajowego Koordynatora Prac Badawczych, który będzie realizował zadania z zakresu koordynacji i nadzoru nad prowadzeniem prac badawczych nad pojazdami zautomatyzowanymi lub pojazdami w pełni zautomatyzowanymi, w tym będzie m.in. wydawał zezwolenia na prowadzenie prac badawczych, przeprowadzał kontrole i monitorował prowadzenie tych prac badawczych, a w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości będzie mógł cofnąć lub zawiesić zezwolenie. – Uzależnienie wydania zezwolenia na prowadzenie prac badawczych od zawarcia umowy ubezpieczenia OC dotyczącej każdego pojazdu będącego przedmiotem tych prac; – Obowiązkowe przeprowadzenie przez organizatora prac badawczych analizy zagrożeń i oceny ryzyka w zakresie bezpieczeństwa funkcjonalnego systemów elektrycznych lub elektronicznych montowanych w pojazdach drogowych, jako warunku wydania lub zmiany zezwolenia na prowadzenie prac badawczych; – Wprowadzenie obowiązku poprzedzania prac badawczych na drogach publicznych wewnętrznymi testami symulacyjnymi i próbami fizycznymi na zamkniętych drogach lub torach testowych; – Wprowadzenie obowiązku wyposażenia pojazdu będącego przedmiotem prac badawczych w elektroniczny rejestrator, który rejestruje i przechowuje obraz z przodu, z tyłu i z wnętrza oraz dźwięk z wnętrza pojazdu; – Wprowadzenie obowiązku rejestrowania obecności kierowcy mającego kontrolę lub mogącego w każdej chwili przejąć kontrolę nad pojazdem zautomatyzowanym albo pojazdem w pełni zautomatyzowanym, nad którymi są prowadzone prace badawcze; – Wprowadzenie obowiązku zapewnienia, aby pojazd oraz wszystkie systemy i prototypy, nad którymi są prowadzone prace badawcze, posiadały odpowiedni poziom cyberbezpieczeństwa oraz były chronione przed nieuprawnionym dostępem, w szczególności dostępem przez Internet; – Wprowadzenie obowiązku rejestrowania przez organizatora prac badawczych zdarzeń, w których doszło do wypadku z udziałem pojazdu zautomatyzowanego albo pojazdu w pełni zautomatyzowanego, przechowywania zapisów tej rejestracji przez okres 12 miesięcy od daty zdarzenia, a także ich przekazywania Krajowemu Koordynatorowi Prac Badawczych; – Wprowadzenie katalogu danych wymaganych do udzielenia zezwolenia oraz doprecyzowanie katalogu przesłanek odmowy udzielenia oraz cofnięcia lub zawieszenia zezwolenia na prowadzenie prac badawczych; – Wprowadzenie kar pieniężnych, nakładanych w drodze decyzji administracyjnej, za prowadzenie prac badawczych bez wymaganego zezwolenia lub z naruszeniem warunków określonych w zezwoleniu.		
--	--	--

P.5 Projekt DARTS - „Baza danych testowych dla pojazdów autonomicznych”

Zakres działania: Zadanie 2 - przygotowanie odpowiedniej infrastruktury badawczej umożliwiającej realizację szczegółowych założeń projektowych zgodnie ze specyfikacją konkursową. Osiągnięto wszystkie założone cele zadania. Zadanie 5 - wytypowanie lokalizacji, a następnie przeprowadzenie mapowania odcinków pomiarowych. Po określeniu katalogu lokalizacji przeznaczonych do zmapowania, przystąpiono do rejestracji scenariuszy drogowych. Każdy odcinek pomiarowy jest rejestrowany kilkakrotnie – w różnych warunkach pogodowych, oświetleniowych i drogowych (4 pory roku, dzień, noc). Zadanie 8 - otwarto główny kanał informacyjny - stronę internetową, zawierającą najważniejsze informacje na temat projektu DARTS-PL i opracowywanej bazy danych. Strona internetowa jest dostępna w dwóch wersjach językowych (polski i angielski). W 2025 r. zorganizowano 1 seminarium projektowe, które odbyło się w dniu 14.05.2025 r. (liczba uczestników: 52). Wydarzenie zostało zorganizowane w formie stacjonarnej z uprzednią rejestracją. W dniu 12.06.2025 roku w siedzibie Instytutu Transportu Samochodowego w Warszawie odbyła się IV edycja międzynarodowej konferencji AV-POLAND 2025 – najważniejszego wydarzenia poświęconego automatyzacji transportu drogowego w Polsce. Hasłem przewodnim tegorocznego spotkania było: „FEEL THE FUTURE, FEEL THE AUTOMATION”. Opis projektu: DARTS (ang.) DARTS „Database of Autonomous vehicles Road Testing Scenarios (pol. Baza danych testowych dla pojazdów autonomicznych)” projekt realizowany przez Instytut Transportu Samochodowego i Wydział Elektroniki i Technik Informacyjnych Politechniki Warszawskiej. Produktami projektu są: • baza scenariuszy (dane surowe, dane z adnotacjami), • serwis internetowy umożliwiający pobranie i filtrowanie scenariuszy, • działający prototyp algorytmu, umożliwiający filtrację i fuzję danych pozyskanych z sensorów, • autorskie oprogramowanie umożliwiające automatyczne generowanie adnotacji danych oraz śledzenie obiektów, • serwis internetowy umożliwiający walidację algorytmów detekcji obiektów. Zakładane rezultaty projektu zwymiarowano wskaźnikami. Zaplanowano wykonanie 3 diagnoz: • typowości i częstości rozwiązań infrastrukturalnych, • miejsc obciążonych szczególnie wysokim ryzykiem wypadkowości, • identyfikacji scenariuszy drogowych krytycznych dla systemów percepcji dla AV. Cel projektu: Celem projektu jest opracowanie autorskiej bazy scenariuszy testowych dla pojazdów autonomicznych (AV), uwzględniających warunki drogowe charakterystyczne dla Polski. Baza będzie stanowić podstawę do projektowania, tworzenia, testowania i ewaluacji systemów percepcji pojazdów L3-L5 wg SAE J3016.	Kierunek	BADANIA
	Lider	ITS
	Źródła finansowania	NCBR w ramach programu GOSPOSTRA TEG
	Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025
	W trakcie	Zrealizowano

Innowacyjność projektu wynika z charakteru danych referencyjnych odznaczających się dużą różnorodnością i wysokim poziomem detali. Realizacja projektu dostarczy narzędzie niezbędne do wdrażania AV, a rezultaty pozwolą nadać kształt polityce rozwojowej kraju w tym zakresie. Projekt DARTS wpisuje się w liczne strategie rozwojowe, np. krajowe inteligentne specjalizacje (KIS10) i stanowi odpowiedź na zapotrzebowanie społeczno-gospodarcze, umożliwiając polskiej gospodarce wpisać się w nowe trendy technologiczne i uniknąć pułapek rozwojowych.		
Osiągnięte rezultaty: • W pełni funkcjonalne stanowisko badawczo-pomiarowe złożone z 19 czujników, rejestrujących przestrzeń wokół pojazdu w zakresie 360° (4 lidary, 7 kamer, 6 radarów, 1 moduł GPS wraz z jednostką inercyjną oraz poprawkami RTK, 1 kamera termowizyjna). • Opis odcinków pomiarowych i przygotowanie szczegółowych instrukcji realizacji rejestracji. W ramach tego obszaru prowadzono także prace nad uszczegółowieniem wyznaczonych we wcześniejszym zadaniu metadanych w sposób adekwatny dla celu projektu i pozwalający na poprawę ich użyteczności, zarówno jako elementu filtracji danych jak i wykorzystanie sprawozdawcze. • Realizacja samych rejestracji i pomiarów, eksport danych, sprawdzenie i ich przetwarzanie, oraz przekazanie konsorcjantowi do dalszych prac adnotacyjnych. W ramach tych prac w okresie sprawozdawczym zrealizowano 102 pomiary. • W okresie sprawozdawczym zorganizowano 1 seminarium projektowe; 1 sesję projektową podczas konferencji AV-POLAND 2025. • ITS intensywnie promuje projekt, realizując zadania wykraczające poza zdefiniowane cele i Kamienie milowe: (2 publikacje naukowe, 2 wystąpienia konferencyjne, Szkolenia i prezentacje dla m.in.: Rzeczników Samochodowych, dziennikarzy i naukowców z branży automotive z zagranicy. Zrealizowano zadanie: • 2 pt. Przygotowanie stanowiska pomiarowego do wykonania „mapowania” wybranych fragmentów infrastruktury drogowej, w ramach projektu DARTS - „Baza danych testowych dla pojazdów autonomicznych” <u>W trakcie realizacji</u> są następujące zadania: • 5 pt. Wytypowanie i zmapowanie wybranych fragmentów infrastruktury drogowej, w ramach projektu • 8 pt. Działania informacyjne i promocyjne upowszechniające wiedzę na temat projektu. Opracowanie rekomendacji do przeprowadzania testów z wykorzystaniem danych zawartych w bazie, w ramach projektu.		

Ratownictwo i Opieka Powypadkowa

R.1 Rozwój systemu ratownictwa medycznego		
Zakres działania: a) wsparcie istniejących i budowa nowych szpitalnych oddziałów ratunkowych; b) rozwój Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (wsparcie i budowa nowych lądowisk i baz LPR); c) koncentracja 39 dyspozytorni medycznych do modelu 18 dyspozytorni medycznych w kraju do 2028 r.¹ Osiągnięte rezultaty: a) wzrost w 2025 r. o 1 szpitalny oddział ratunkowy;	Kierunek	RATOWNICTWO
	Lider	MZ
	Źródła finansowania	Budżet Państwa, budżet jednostek samorządu terytorialne

¹ Art. 1 ust. 20 ustawy z dnia 24 kwietnia 2025 r. o zmianie ustawy o Państwowym Ratownictwie Medycznym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2025 r. poz. 637) wprowadzono zmianę brzmienia art. 25a ust. 2 ustawy o Państwowym Ratownictwie Medycznym w zakresie umożliwienia utworzenia dodatkowej dyspozytorni medycznej w województwach, w których liczba mieszkańców przekracza 3 mln osób (małopolskie, wielkopolskie) oraz dwóch dodatkowych w województwach przekraczających 4 mln mieszkańców, tj. w województwach: mazowieckim i śląskim.

b) wzrost w 2025 r. o 1 lądowisko przyszpitalne; c) liczba dyspozytorni medycznych - bez zmian w odniesieniu do poprzedniego roku. Na koniec 2025 r. łącznie w kraju funkcjonowało 1 711 zespołów ratownictwa medycznego oraz 251 szpitalnych oddziałów ratunkowych posiadających umowy z Narodowym Funduszem Zdrowia. Według danych przekazanych przez Lotnicze Pogotowie Ratunkowe na koniec 2025 r. funkcjonowało 268 lądowisk przyszpitalnych. Na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na koniec 2025 r. działały 23 dyspozytornie medyczne z 226 stanowiskami dyspozytorów medycznych. Ponadto na dzień 31 grudnia 2025 r. w Polsce funkcjonowało 17 centrów urazowych dla dorosłych, w których leczeni są pacjenci urazowi, w tym także ofiary wypadków drogowych. W celu diagnostyki i wielospecjalistycznego leczenia skutków ciężkich, mnogich lub wielonarządowych obrażeń ciała u dzieci, na koniec 2025 r. funkcjonowało 11 centrów urazowych dla dzieci. Wsparcie finansowe infrastruktury ratownictwa ze środków UE: I. wsparcie istniejących i budowa nowych szpitalnych oddziałów ratunkowych (SOR) oraz rozwój Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (wsparcie i budowa nowych lądowisk i baz LPR) w ramach 10 projektów, których realizacja zakończyła się w latach 2023–2024, w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014–2020, działania: Infrastruktura ratownictwa medycznego, II. realizowane w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021–2027 w zakresie: Inwestycje w infrastrukturę i doposażenie dyspozytorni medycznych, w tym rozwój infrastruktury łączności: 10 zawartych porozumień o dofinansowaniu projektów zawartych w 2024 (2 porozumienia) i 2025 r. (8 porozumień), 2 kolejne porozumienia o dofinansowaniu projektów w trakcie procedowania - przewidywany termin ich zawarcia – początek 2026 r., 1 projekt – finalizowana ocena (Wnioskodawca – Podkarpacki Urząd Wojewódzki), 1 projekt w trakcie uzgodnień fiszki (Wnioskodawca - Dolnośląski Urząd Wojewódzki), 1 projekt - w oczekiwaniu na ostateczne potwierdzenie czy będzie realizowany (Wnioskodawca - Śląski Urząd Wojewódzki), 1 projekt wycofany (Wnioskodawca - Wielkopolski Urząd Wojewódzki); Wsparcie zakupu i instalacji pełnego symulatora lotów wraz z wybudowaniem zaplecza szkoleniowego dla kadry Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (umowa o dofinansowanie projektu zawarta w 2024 r.) – realizowane w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027. Osiągnięte rezultaty w ramach wsparcia ze środków UE: I. w 2024 r. zakończono realizację 1 projektu w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014–2020, działanie: Infrastruktura ratownictwa medycznego o łącznej wartości 9 201 959,56 zł pn. „Zwiększenie dostępności i skuteczności leczenia pacjentów w nagłych przypadkach przez kompleksową modernizację SOR NZOZ Szpitala Specjalistycznego w Jędrzejowie” – projekt nr POIS.09.01.00-00-0097/16 (dotyczy SOR i lądowiska). II. W ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021–2027 w zakresie ratownictwa medycznego w 2025 r. w ramach naborów: Inwestycje w infrastrukturę i doposażenie dyspozytorni medycznych, w tym rozwój infrastruktury łączności (nabór na łączną przewidywaną kwotę 113 700 000,00 zł), w tym: zakończył się dn. 31.12.2025 r. projekt nr FENX.06.01-IP.03-0002/24 pn.	go, środki własne podmiotów leczniczych	
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	a) liczba nowych szpitalnych oddziałów ratunkowych b) liczba lądowisk przyszpitalnych c) zmniejszenie liczby dyspozytorni medycznych	
	Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025
	a) 250 b) 267 c) 23	a) 251 b) 268 c) 23

Rozwój infrastruktury łączności radiowej w województwie opolskim na potrzeby systemu Państwowe Ratownictwo Medyczne na kwotę 2 100 000,00 zł, W realizacji projekt nr FENX.06.01-IP-03-0003/24 pn. <i>Modernizacja i rozbudowa sieci łączności radiowej Państwowego Ratownictwa Medycznego w województwie łódzkim</i> na kwotę 2 127 120,41 zł, Zawarto osiem porozumień o dofinansowanie projektów tj.: 1. projektu nr FENX.06.01-IP-03-0004/24 pn. <i>Modernizacja infrastruktury systemu łączności radiowej Państwowego Ratownictwa Medycznego w województwie kujawsko-pomorskim</i> na kwotę 1 644 901,26 zł, 2. projektu nr FENX.06.01-IP-03-0005/24 pn. <i>Rozbudowa funkcjonalności hybrydowego systemu łączności radiowej w województwie lubelskim na potrzeby Systemu Wspomagania Dowodzenia Państwowego Ratownictwa Medycznego</i> na kwotę 6 510 230,00 zł, 3. projektu nr FENX.06.01-IP-03-0006/24 pn. <i>Remont budynku Lubuskiego Urzędu Wojewódzkiego wraz z zabezpieczeniem infrastruktury w sytuacji kryzysowej</i> na kwotę 2 983 111,64 zł, 4. projektu nr FENX.06.01-IP-03-0023/24 pn. <i>Budowa Dyspozytorni Medycznej na potrzeby systemu Państwowego Ratownictwa Medycznego</i> na kwotę 18 904 910,54 zł dla województwa pomorskiego, 5. projektu nr FENX.06.01-IP-03-0025/24 pn. <i>Rozwój infrastruktury łączności i jednostek systemu PRM w województwie małopolskim wraz z modernizacją i doposażeniem Dyspozytorni Medycznej w Krakowie</i> na kwotę 5 360 000,00 zł, 6. projektu nr FENX.06.01-IP-03-0026/24 pn. <i>Adaptacja budynku Podlaskiego Urzędu Wojewódzkiego na potrzeby dyspozytorni medycznej</i> na kwotę 13 357 664,00 zł, 7. projektu nr FENX.06.01-IP-03-0028/24 pn. <i>Budowa siedziby Dyspozytorni Medycznej DM13-01 w Kielcach oraz budowa systemu łączności radiowej na potrzeby działania systemu Państwowe Ratownictwo Medyczne w woj. świętokrzyskim</i> na kwotę 20 189 771,82 zł, 8. projektu nr FENX.06.01-IP-03-0030/24 pn. <i>Modernizacja i doposażenie dyspozytorni medycznej oraz rozwój infrastruktury łączności radiowej wraz z integracją z Podsystemem Zintegrowanej Łączności Systemu Wspomagania Dowodzenia Państwowego Ratownictwa Medycznego na terenie województwa zachodniopomorskiego</i> na kwotę 6 299 999,50 zł dwa kolejne porozumienia o dofinansowanie projektów są w trakcie procedowania tj.: 1. projektu nr FENX.06.01-IP-03-0024/24 pn. <i>Wsparcie systemu Państwowego Ratownictwa Medycznego w zakresie inwestycji w infrastrukturę i doposażenie dyspozytorni oraz rozwoju infrastruktury łączności radiowej</i> na kwotę 11 167 017,14 zł dla województwa warmińsko-mazurskiego, 2. projektu nr FENX.06.01-IP-03-0027/24 pn. <i>Zakup sprzętu i urządzeń łączności radiowej na potrzeby systemu Państwowe Ratownictwo Medyczne na terenie województwa mazowieckiego</i> na kwotę 3 210 000,00 zł, jeden projekt – finalizacja oceny: projektu nr FENX.06.01-IP-03-0031/24 pn. <i>Modernizacja radiowej sieci Państwowego Ratownictwa Medycznego na terenie województwa podkarpackiego</i> na kwotę 1 235 164,55 zł, jeden projekt jest w trakcie uzgodnień fiszki projektowej; wsparcie zakupu i instalacji pełnego symulatora lotów wraz z wybudowaniem zaplecza szkoleniowego dla kadry Lotniczego Pogotowia Ratunkowego - w realizacji umowa o dofinansowanie projektu LPR z dn. 3.10.2024 r. na kwotę 178 830 000,00 zł. <u>Wsparcie ratownictwa medycznego ze środków Funduszu Medycznego:</u>		
---	--	--

- modernizacja, przebudowa lub doposażenie SOR lub pracowni diagnostycznych współpracujących z SOR; - wsparcie działalności lotniczych zespołów ratownictwa medycznego – utworzenie stałej bazy HEMS; - wsparcie działalności lotniczych zespołów ratownictwa medycznego - zakup fabrycznie nowych śmigłowców ratunkowych; - budowa albo modernizacja lądowisk dla śmigłowców przy szpitalnych oddziałach ratunkowych (SOR); - wymiana ambulansów. Osiągnięte rezultaty ze środków Funduszu Medycznego: 27 stycznia 2023 r. został ogłoszony konkurs na wybór wniosków o dofinansowanie podmiotów leczniczych w zakresie zadań polegających na modernizacji, przebudowie lub doposażeniu SOR lub pracowni diagnostycznych współpracujących z SOR. W wyniku przeprowadzonej oceny wniosków wybrano 152 projekty na łączną kwotę wsparcia ok. 1,5 mld zł. Realizacja zadań trwała od 01.01.2024 r. do 31.12.2025 r. Do dnia 31.12.2025 r. zakończyła się realizacja wszystkich zadań. 19 lutego 2025 r. został ogłoszony konkurs na wybór wniosków o dofinansowanie podmiotów leczniczych w zakresie wsparcia działalności lotniczych zespołów ratownictwa medycznego na zakup fabrycznie nowych śmigłowców ratunkowych. Wsparcie otrzymało Lotnicze Pogotowie Ratunkowe. Kwota wsparcia 446 mln zł. W dniu 01.10.2025 r. została zawarta umowa na zakup 5 nowych śmigłowców ratunkowych pomiędzy MZ a LPR. 5 marca 2025 r. został ogłoszony konkurs na wybór wniosków o dofinansowanie podmiotów leczniczych w zakresie wsparcia działalności lotniczych zespołów ratownictwa medycznego na utworzenie stałej bazy HEMS. Wsparcie otrzymało Lotnicze Pogotowie Ratunkowe. Kwota wsparcia 31 mln zł. W dniu 13.08.2025 r. została zawarta umowa pomiędzy MZ a LPR. 30 czerwca 2025 r. został ogłoszony konkurs na wybór wniosków o dofinansowanie podmiotów leczniczych w zakresie wsparcia infrastruktury ratownictwa medycznego w zakresie budowy albo modernizacji lądowisk dla śmigłowców przy szpitalnych oddziałach ratunkowych (SOR). Nabór wniosków trwał do dnia 29 sierpnia 2025 r. Kwota środków finansowych przeznaczonych na dofinansowanie wniosków w konkursie 126 mln zł. Trwa ocena wniosków w konkursie. 25 sierpnia 2023 r. został ogłoszony konkurs na wybór wniosków o dofinansowanie w ramach programu inwestycyjnego dotyczącego wsparcia infrastruktury ratownictwa medycznego w zakresie zakupu ambulansów dla zespołu ratownictwa medycznego wraz z dodatkowym wyposażeniem. Łączna kwota dofinansowania 72,4 mln zł dla 72 beneficjentów (121 ambulansów). Do dnia 31.12.2024 r. zakończyła się realizacja wszystkich zadań. W 2025 roku zakończyło się rozliczanie wszystkich umów. Program pilotażowy dotyczący oddziaływań terapeutycznych skierowanych do osób z doświadczeniem traumy Uczestnictwo w wypadku komunikacyjnym może być stresującym i bolesnym doświadczeniem, które przekracza zdolność jednostki do radzenia sobie i może powodować długotrwałe problemy emocjonalne, wpływając na funkcjonowanie psychospołeczne. Do niedawna publiczny system opieki zdrowotnej nie posiadał ośrodków dedykowanych oddziaływaniom terapeutycznym skierowanym do osób z doświadczeniem traumy. Mając na uwadze wpływ doświadczeń traumatycznych na jednostki, jak również na społeczeństwo, rozpoczęto realizację programu pilotażowego, którego celem było praktyczne sprawdzenie efektywności różnych oddziaływań terapeutycznych związanych z udzielaniem pomocy osobom po wydarzeniach mogących wywołać traumę jak: uczestnictwo w działaniach wojennych lub doświadczenie uchodźcze w związku z konfliktem zbrojnym, doświadczenie lub bycie świadkiem przemocy fizycznej,		
--	--	--

psychicznej lub seksualnej, uczestnictwo w wypadku komunikacyjnym lub doświadczenie skutków kataklizmu. Początkowo okres realizacji programu pilotażowego został ustanowiony od dnia 1 stycznia 2023 r. do dnia 31 grudnia 2024 r., jednak mając na uwadze konieczność zachowania ciągłości oddziaływań terapeutycznych dla pacjentów, rozporządzenie Ministra Zdrowia w sprawie programu pilotażowego dotyczącego oddziaływań terapeutycznych skierowanych do osób z doświadczeniem traumy było nowelizowane w celu przedłużenia programu do dnia 30 czerwca 2026 r. Do udziału w programie pilotażowym kwalifikowane były osoby z rozpoznaniem w oparciu o kody ICD-10 takie jak F43 (reakcja na ciężki stres i zaburzenia adaptacyjne), F43 z rozszerzeniami (np. F43.1 Zaburzenie stresowe pourazowe), F.62.0 (trwała zmiana osobowości po katastrofie). Mając jednak na uwadze, że do programu zgłaszają się również osoby bez stwierdzonych ww. rozpoznań, wprowadzono zmiany umożliwiające udzielenie porad psychologicznych diagnostycznych lub porad lekarskich diagnostycznych w oparciu o kod ICD-10 Z03 tj. obserwacja medyczna i ocena przypadków podejrzanych o chorobę lub stany podobne. Rozpoznanie Z03 ma zastosowanie do osób, które rozpoczynają proces diagnostyczny. Program jest realizowany przez 15 podmiotów zapewniających personel składający się z osób posiadających kwalifikacje psychoterapeuty, psychologa i specjalisty lekarza w dziedzinie psychiatrii. Ponadto, co najmniej połowa z liczby osób wchodzących w skład personelu, powinna posiadać udokumentowane szkolenie obejmujące program leczenia osób z doświadczeniem traumy w wymiarze minimum 50 godzin. Program jest finansowany przez Narodowy Fundusz Zdrowia. Zgodnie z § 15 ust. 3 rozporządzenia Ministra Zdrowia w sprawie programu pilotażowego dotyczącego oddziaływań terapeutycznych skierowanych do osób z doświadczeniem traumy, Narodowy Fundusz Zdrowia przekazuje Ministrowi Zdrowia raporty zawierające analizę i ocenę wskaźników realizacji programu pilotażowego zgodnie ze stanem realizacji na dzień 30 września 2024 r., następnie za okres od dnia 1 października 2024 r. do dnia 30 czerwca 2025 r. oraz kolejny za okres od dnia 1 lipca 2025 r. do dnia 30 czerwca 2026 r. Aktualnie dostępne są dwa częściowe raporty, za okres do 30 września 2024 r. oraz za okres od 1 października 2024 r. do 30 czerwca 2025 r. W pierwszym raportowanym okresie w programie uczestniczyło 7 626 pacjentów w tym 1 280 osób w wieku 21 lat i poniżej, co stanowi 16,8% wszystkich objętych programem. Łącznie na realizację programu pilotażowego od początku jego trwania do 30 września 2024 r. wydano 16 232 304,00 zł. W drugim raportowanym okresie do programu włączono 6 217 pacjentów w tym 961 osoby w wieku 21 lat i poniżej, co stanowi 15,5% wszystkich objętych programem w tym okresie, natomiast na realizację programu od 1 października 2024 r. do 30 czerwca 2025 r. wydano 10 843 154,88 zł.		
--	--	--

R.2.1 Modernizacja sprzętu i doposażenie służb ratownictwa drogowego		
Zakres działania: Wymiana ambulansów PRM Osiągnięte rezultaty: Wzrost o 298 ambulansów. Cel na lata 2021–2030 – 1 000 nowych ambulansów. W 2025 r. dysponenci zespołów ratownictwa medycznego zakupili 298 nowych ambulansów. Łącznie od 2021 r. w systemie PRM zakupiono 1 288 karettek.	Kierunek	RATOWNICTWO
	Lider	MZ
	Źródła finansowania	Budżet Państwa, budżet jednostek samorządu terytorialnego,

		środki własne podmiotów leczniczych
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	a) liczba nowych ambulansów PRM	
	Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025
	990	1 288

R.2.2 Modernizacja i doposażenie służb ratownictwa drogowego z uwzględnieniem odcinków dróg o największym stopniu zagrożenia wypadkami		
Zakres działania: W roku 2025 realizowano projekt finansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 pn.: „Usprawnienie systemu ratownictwa na drogach – etap VI”. Projekt pn.: „Usprawnienie systemu ratownictwa na drogach – etap VI” jest realizowany w ramach Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko (FENiKS): Priorytet FENX.05 Wsparcie sektora transportu z EFRR, działanie FENX.05.03 Drogi i bezpieczeństwo ruchu drogowego. Realizacja projektu wspiera rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej. Realizacja projektów pozytywnie wpłynęła na poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego dzięki usprawnieniu możliwości ewakuacji osób poszkodowanych w wypadkach na drogach oraz likwidacji skutków powstałych zagrożeń dla życia i zdrowia oraz środowiska naturalnego na terenie Polski. Nastąpił wzrost efektywności systemu ratownictwa na drogach realizowany przez jednostki Państwowej Straży Pożarnej. Przedmiotem projektu będą: • zakupy sprzętu dla służb drogowego ratownictwa technicznego w tym pojazdów z niezbędnym specjalistycznym wyposażeniem np. samochody ratowniczo-gaśnicze przystosowane do ratownictwa drogowego dla jednostek ochrony przeciwpożarowej na terenie całego kraju, • zadania związane z przygotowaniem i zarządzaniem projektem oraz działania informacyjno-promocyjne. W 2025 roku jednostki organizacyjne PSP zakupiły i wprowadziły do użytkowania m.in. niżej wymienione samochody: – 70 szt. średnich samochodów ratowniczo-gaśniczych, – 76 szt. ciężkich samochodów ratowniczo-gaśniczych, – 12 szt. średnich samochodów ratownictwa technicznego, – 2 szt. samochodów z podnośnikiem hydraulicznym, – 115 szt. lekkich samochodów rozpoznawczo-ratowniczych, – 14 szt. samochodów z drabiną mechaniczną,	Kierunek:	RATOWNICTWO
	Lider:	MSWiA
	Źródło finansowania:	Budżet Państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	– liczba samochodów ratownictwa technicznego – liczba sprzętu ratownictwa technicznego (sprzęt hydrauliczny) – stan zestawów ratownictwa medycznego R1	
	Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025

– 11 szt. autocystern, – 1 szt. samochodu autolaweta. Zakupione pojazdy usprawnią oraz zwiększą skuteczność prowadzonych działań ratowniczych na drogach na terenie całego kraju. Modernizacja sprzętu odbywa się również w ramach przyznanych dotacji krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego i Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji dla jednostek ochotniczych straży pożarnych. Wzrost potencjału następuje przez rozbudowę sieci jednostek krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego i realizowany będzie zgodnie ze „Zbiornym planem sieci jednostek ochotniczych straży pożarnych przewidzianych do włączenia do krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego w latach 2025-2028”, zatwierdzonym przez Komendanta Głównego PSP. Zwiększenie skuteczności prowadzonych działań uzyskuje się również przez szkolenia i kursy prowadzone dla funkcjonariuszy PSP jak również dla członków OSP. W 2025 r. w ramach doskonalenia zawodowego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego Państwowa Straż Pożarna przeprowadziła szkolenia dotyczące m.in. następujących zagadnień: – ratownictwo techniczne w transporcie drogowym, – ratownictwo chemiczne i ekologiczne, – awaryjnego rozładunku cystern, – transport towarów niebezpiecznych, – przemieszczania gabarytów przy użyciu pojazdów SGRT, – kierowanie ruchem drogowym, – doskonalenie techniki jazdy dla kierowców-operatorów samochodów z drabiną mechaniczną, – doskonalenie techniki jazdy dla kierowców pojazdów uprzywilejowanych, – współdziałanie z Lotniczym Pogotowiem Ratunkowym, – kwalifikowana pierwsza pomoc. W roku 2025 przedstawiciele Komendy Głównej PSP oraz kadra dydaktyczna szkół PSP i ośrodków szkolenia PSP uczestniczyli w warsztatach: • z zakresu działania służb ratowniczych w zdarzeniach z udziałem samochodów o napędzie alternatywnym; • z zakresu bezpiecznej jazdy pojazdami pożarniczymi w trudnym terenie; • działań ratowniczych podczas usuwania zdarzeń niebezpiecznych w komunikacji drogowej; • awaryjnego opróżniania cystern przewożących materiały niebezpieczne. Osiągnięte rezultaty: W roku 2025 jednostki PSP kontynuowały realizację projektu pn.: „Usprawnienie systemu ratownictwa na drogach – etap VI” realizowanego w ramach Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko (FENiKS): Priorytet FENX.05 Wsparcie sektora transportu z EFRR, działanie FENX.05.03 Drogi i bezpieczeństwo ruchu drogowego. W 2025 r. zaopiniowano 25 specyfikacji warunków zamówienia na zadania projektowe objęte stosowaniem ustawy Prawo zamówień publicznych oraz rozpoczęto proces monitorowania wszczynania postępowań o udzielanie zamówień publicznych przez Komendy Wojewódzkie PSP. Ponadto w 2025 r. podpisano umowę o dofinansowanie projektu, a w październiku 2025 r. zatwierdzono zaktualizowane rozdzielniki sprzętu, zgodnie z którymi jest planowany zakup 219 szt. jednostek sprzętowych do użytkowania w jednostkach ratowniczo-gaśniczych PSP.	– 1 848 – 62 396 – 12 065	– 1 860 – 70 204 – 12 582
---	---	---

Komendant Główny PSP w 2025 r. włączył do krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego 86 nowych jednostek OSP oraz 2 nowe jednostki wojskowej straży pożarnej. Stan jednostek OSP włączonych do ksrg na dzień 31.12.2025 r. wynosi 5 238. Rozbudowa sieci jednostek krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego oraz systematyczne doposażanie w sprzęt ratowniczy, wykorzystywany podczas działań na drogach, przyczynia się do skrócenia czasu dojazdu do zdarzenia, a co za tym idzie ma wpływ na szybsze udzielanie pomocy poszkodowanym w wypadkach drogowych.		
---	--	--

R.3 Działania edukacyjno-informacyjne w ramach ogólnopolskich obchodów Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych

Zakres działania: Co roku, w trzecią niedzielę miesiąca jest obchodzony Światowy Dzień Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych. W 2016 roku została podpisana „Deklaracja dotycząca współpracy w zakresie pomocy ofiarom wypadków drogowych oraz wspierania działań edukacji społecznej w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce”, która stanowiła podkreślenie woli i chęci coraz szerszej współpracy w Polsce parterów na rzecz wsparcia filaru opieki powypadkowej i realizacji zadań edukacyjnych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jednym z punktów dokumentu była deklaracja sygnatariuszy dotycząca zaangażowania w organizację ogólnopolskich obchodów Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych. Przedmiotowe zamówienie jest jedną z realizacji przyjętego zobowiązania. W ramach zadania zostały zrealizowane działania edukacyjne wraz z przygotowaniem i przeprowadzeniem obchodów Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych w dniu 16 listopada 2025 r. w miejscowości Zabawa pod Tarnowem. W organizowanych z tej okazji uroczystościach 16 listopada 2025 r. w Zabawie pod Tarnowem w Sanktuarium Błogosławionej Karoliny Kózkówny wzięli udział przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury, Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz zaproszeni goście. W sanktuarium odbyła się Msza Święta w intencji ofiar wypadków i ich rodzin, podczas której odbyły się też wypominki. Natomiast pod pomnikiem ofiar wypadków drogowych zostały złożone kwiaty oraz zasadzone zostało symboliczne Drzewo Pamięci. Po uroczystościach pod pomnikiem odbyła się konferencja prasowa, w której brali udział organizatorzy, zaproszeni goście, przedstawiciele prasy i członkowie rodzin ofiar wypadków drogowych. W tym samym dniu na terenie całego kraju, odbyły się akcje i wydarzenia poświęcone upamiętnieniu ofiar wypadków drogowych oraz działań profilaktycznych z apelem o bezpieczną jazdę na polskich drogach. Osiągnięte rezultaty: W roku 2025 śmierć w wyniku wypadków drogowych poniosło 1 660 osób). Obchody Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych spełniają rolę	Kierunek	OPIEKA POWYPADKOWA
	Lider	SKRBRD
	Źródła finansowania	Budżet Państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Działanie edukacyjne wraz z przygotowaniem i przeprowadzeniem obchodów Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych.	
	Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025
	1	1

zarówno terapeutyczną dla osób, które straciły bliskich na drodze jak i prewencyjną dla ogółu społeczeństwa.		
--	--	--

R.4 Doskonalenie umiejętności z zakresu pierwszej pomocy. Edukacja żołnierzy i pracowników wojska w zakresie udzielania pierwszej pomocy ofiarom wypadków drogowych		
Opis planowanych działań: Koordynacja szkoleń i warsztatów w zakresie pierwszej pomocy. Harmonogram czasowy: 2021–2030. Osiągnięte rezultaty: Podniesienie świadomości, pogłębienie wiedzy oraz nabycie, utrwalenie umiejętności w zakresie udzielania pierwszej pomocy	Kierunek	RATOWNICTWO I OPIEKA POWYPADKOWA
	Lider	KGŻW
	Źródła finansowania	Środki budżetowe ŻW
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	- ilość przeprowadzonych zajęć: 28, - ilość uczestników zajęć: 626;	
	Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025
	1	1

R.5 Rozwój Ratownictwa Drogowego, pomoc poszkodowanym w wypadkach drogowych		
Zakres działania: Na koniec roku 2025 działało około 1 850 wolontariuszy (Ratowników Drogowych PZM i Instruktorów Ratownictwa Drogowego). Większość z nich odbyła przeszkolenie w zakresie Kwalifikowanej Pierwszej Pomocy, zdobywając tytuł Ratownika. PZM dąży do pozyskania i szkolenia nowych kadr. Ratownicy Drogowi, szkoląc, uświadamiają potrzebę znajomości zasad udzielania pierwszej pomocy. Ratownicy Drogowi PZM zabezpieczają i uczestniczą służąc swoją wiedzą i umiejętnościami w różnego rodzaju imprezach masowych, jak np.: Wielka Orkiestra Świątecznej Pomocy, spotkania młodych, obchody światowych i europejskich wydarzeń o charakterze edukacji komunikacyjnej i związanej z ratowaniem ludzkiego życia i zdrowia. W ramach tych przedsięwzięć organizowali atrakcyjne pokazy ratownicze, organizowali punkty szkoleniowe i informacyjne. Ratownicy drogowi PZM działają od 1973 roku czyli od ponad 53 lat pomagają poszkodowanym w wypadkach drogowych, zwiększając ich szanse na przeżycie wypadku lub zminimalizowanie jego skutków. Osiągnięte rezultaty: Kontynuacja rozwoju Ratownictwa Drogowego. Niesienie pomocy przedmedycznej poszkodowanym w wypadkach komunikacyjnych; ratując ich życie i ograniczając niekorzystne skutki dla zdrowia wynikające z tych zdarzeń. Przeszkolenie w zakresie pierwszej pomocy przedmedycznej uczestników ruchu drogowego. Rozwój Ratownictwa Drogowego. Zwiększenie ilości wolontariuszy (Ratowników Drogowych i Instruktorów Ratownictwa Drogowego).	Kierunek	RATOWNICTWO
	Lider	PZM
	Źródła finansowania	Środki własne
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Ilość Ratowników Drogowych PZM	
	Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025
	około 2 000 osób	około 1 800 osób

System Zarządzania BRD

S.1 Opracowanie raportu ewaluacyjnego Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030

Zakres działania: Celem działania było opracowanie trzyletniego sprawozdania okresowego – kompletnego zestawienia informacji o wynikach osiągniętych w zakresie celów i założeń Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021–2030 (NPBRD) oraz ewaluacji zaplanowanych priorytetów i kierunków działań programu pod kątem słuszności i efektywności.	Kierunek	SYSTEM
	Lider	SKRBRD
	Źródła finansowania	Budżet Państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Raport z badania ewaluacyjnego Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego	
	Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025
Osiągnięte rezultaty: Przeprowadzenie badania pozwala na ocenę, czy program i jego realizacja przyczyniają się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego a także pozwala zaproponować działania poprawiające skuteczność realizacji programu.	-	Opracowano raport badawczy

S.2 Wymiana wiedzy pomiędzy Polską a wybranymi krajami UE dot. najlepszych rozwiązań poprawy BRD

Zakres działania: “EU Road Safety +”, będący kontynuacją programu „EU Road Safety Exchange” to projekty twinningowe, wspierające poprawę zdolności instytucjonalnych oraz wymianę wiedzy i najlepszych praktyk w kwestiach bezpieczeństwa drogowego między państwami członkowskimi UE. Projekt koncentruje się na 19 państwach członkowskich UE (w tym Polsce) zidentyfikowanych jako mających największy potencjał w zakresie osiągnięcia znaczącej poprawy bezpieczeństwa drogowego. Istotą projektu jest seria działań twinningowych, w ramach których wiodący unijni specjaliści ds. bezpieczeństwa drogowego wymieniają się ze swoimi odpowiednikami z wybranych państw członkowskich doświadczeniami w zakresie skutecznych strategii i polityk bezpieczeństwa drogowego. Działania obejmują warsztaty tematyczne, seminaria internetowe, wizyty studyjne, a także seminarium podsumowujące na temat najlepszych praktyk. Jako partnerzy do współpracy dla strony polskiej zostały wskazane Dania i Belgia. W ramach projektu odbyły się wizyty studyjne ekspertów z Polski w Danii (Kopenhaga, 15-16 maja 2024 roku) oraz w Belgii (Bruksela, 23-24 września 2024 roku), jak również warsztaty brd z udziałem ekspertów z Polski, Danii, Belgii oraz Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Transportu (Kraków i Katowice, 5-6 grudnia 2024 roku). Tematami ww. wydarzeń były edukacja szkolna w zakresie brd, bezpieczne korzystanie z jednośladów oraz zapobieganie prowadzeniu pojazdów pod wpływem alkoholu i innych środków odurzających. W ramach tego samego projektu, przedstawiciel SKRBRD wziął udział we Wspólnym Wydarzeniu EURSE w Gandawie w dniach 24–25 września 2024 roku. Tematem przewodnim tego wydarzenia były rozwiązania służące poprawie bezpieczeństwa miejskiego ruchu drogowego. W dniu 16 października 2025 roku w Brukseli odbyło się podsumowanie drugiej edycji projektu – EURSE Final Event, w trakcie którego zapowiedziano realizację jego trzeciej edycji.	Kierunek	SYSTEM
	LIDER	SKRBRD
	Źródła finansowania	Budżet UE/ETSC
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Realizacja projektu zgodnie z harmonogramem. Inicjowanie współpracy zagranicznej w zakresie brd stanowi obowiązek ustawowy SKRBRD (art. 140c, ust. 2 pkt 6 PORD)	
	Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025
	1	1

Osiągnięte rezultaty: W Polsce w ostatnich latach odnotowuje się stałe zmniejszanie liczby ofiar śmiertelnych i liczby ciężko rannych w wypadkach drogowych. Dzięki realizowanemu projektowi można wspierać likwidację różnic i dysproporcji w zakresie bezpieczeństwa drogowego pomiędzy państwami członkowskimi UE. Służy on wsparciu tych krajów, które mają największy potencjał, aby dokonać znaczących ulepszeń. Głównymi odbiorcami docelowymi są decydenci i specjaliści ds. bezpieczeństwa drogowego pracujący w wybranych krajach. Projekt przyczynia się do poprawy koordynacji polityki bezpieczeństwa drogowego i wdrożenia skutecznych środków ich realizacji. Uczestnicy otrzymali wsparcie w obszarze uzasadniania i wprowadzania środków, które prowadzą do szybkich i wymiernych korzyści w zakresie bezpieczeństwa drogowego, jak również angażowania się w długoterminowe strukturalne działania naprawcze. Więcej informacji: https://etsc.eu/eu-road-safety-exchange-expands/		
--	--	--

S.3 Projekt Trendline – „Wyznaczenie wskaźników efektywności działań w obszarze BRD”		
Zakres działania: Europejskie badania w celu wyznaczenia wskaźników efektywności działań w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego (Collection of Key Performance Indicators (KPIs) for road safety). Projekt Trendline jest kontynuacją projektu Baseline. Opis projektu: Komisja Europejska określiła zestaw podstawowych wskaźników efektywności (Key Performance Indicators – KPIs), obejmujący wszystkie elementy „bezpiecznego systemu” (Safe System). Ich stały monitoring ma pozwolić na podejmowanie sprofilowanych działań interwencyjnych mających odwrócić niekorzystne trendy. Określenie wartości wskaźników oraz monitorowanie ich zmian w czasie umożliwi przeprowadzenie oceny realizacji programów bezpieczeństwa ruchu drogowego. W projekcie TRENDLINE, podobnie jak w projekcie BASELINE, wskazano 8 podstawowych wskaźników brd, z czego Polska będzie wyznaczać wartości 5 z nich: – KPI 1: Prędkość – KPI 2: Pasy bezpieczeństwa i urządzenia do przewożenia dzieci – KPI 3: Kaski – KPI 4: Alkohol – KPI 5: Rozproszenie uwagi W projekcie TRENDLINE dodatkowo wskazano 10 eksperymentalnych wskaźników KPI, w Polsce zostaną wyznaczone 4 z nich w ramach pilotażu: – KPI: Stosowanie kasków przez kierowców mikro pojazdów silnikowych (e-hulajnog, e-rowery, UTO); – KPI: Stosowanie oświetlenia przez rowerzystów po zmroku; – KPI: Alternatywne wskaźniki prędkości; – KPI: Nadzór nad przestrzeganiem przepisów ruchu drogowego. Cel projektu: Celem projektu jest aktualizacja metodologii badań na podstawie doświadczeń w projekcie Baseline dotyczących ośmiu podstawowych wskaźników KPI i przygotowanie metodologii dotyczących wyznaczenia 10 wskaźników eksperymentalnych oraz przeprowadzenie pomiarów w celu wyznaczenia podstawowych i eksperymentalnych wskaźników KPI w krajach partnerskich. Projekt ma za zadanie wspierać rządy krajów członkowskich UE w zbieraniu i raportowaniu tych wskaźników. Okres realizacji projektu: Lata 2022–2025.	Kierunek	SYSTEM
	Lider	ITS, SWOV Institute for Road Safety Research Holandia
	Źródła finansowania	Grant DG MOVE KE, Budżet Państwa w ramach programu "Projekty Międzynarodowe Współfinansowane", wkład własny
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Wskaźniki bezpieczeństwa ruchu drogowego (5 podstawowych i 4 eksperymentalne)	
	Stan na	Stan na

	31.12.2024	31.12.2025
		Zakończony
Osiągnięte rezultaty: Opracowanie metodologii dla wyznaczenia 2 wskaźników eksperymentalnych dot. nadzoru nad przestrzeganiem przepisów ruchu drogowego, stosowania kasków przez kierowców mikro pojazdów silnikowych (e-hulajnogę, e-rowery, UTO). Wyznaczenie 5 podstawowych wskaźników: - KPI 1: Prędkość - KPI 2: Pasy bezpieczeństwa i urządzenia do przewożenia dzieci - KPI 3: Kaski - KPI 4: Alkohol - KPI 5: Rozproszenie uwagi Testowanie metodologii badań i wyznaczenie 4 wskaźników eksperymentalnych: - KPI EXP1: Odsetek kierujących hulajnogami i rowerami elektrycznymi oraz urządzeniami transportu osobistego (UTO) stosujących kaski - KPI EXP2: Odsetek rowerzystów stosujących oświetlenie po zmroku - KPI EXP3: Alternatywne wskaźniki prędkości - KPI EXP4: Nadzór nad przestrzeganiem przepisów ruchu drogowego Powstał Raport Podsumowujący realizację poszczególnych wskaźników - Trendline 2022-2025 - Data collection and analysis of road safety KPIs in Europe oraz Raporty tematyczne: - Trendline project. Report on KPI Speed - Trendline project. Report on KPI Safety belt - Trendline project. Report on KPI Helmets - Trendline project. Report on KPI Alcohol - Trendline project. Report on KPI Distraction		

S.4 Funkcjonowanie Polskiego Obserwatorium BRD

Zakres działania: - rozpowszechnianie wiedzy na temat najlepszych praktyk (procedury zbierania danych, analizy, podejmowane działania, ocena uzyskanych efektów), - publikacja raportów międzynarodowych o tematyce brd, - publikacja informacji o ważnych wydarzeniach, nagrodach w zakresie brd, - udostępnianie danych i informacji przedstawicielom władzy różnych szczebli oraz specjalistom i społeczeństwu, - zbieranie danych (nadzór i weryfikacja), - opracowanie analiz bezpieczeństwa oraz ich publikacja, - analiza danych o wypadkach drogowych, Bezpieczeństwo motocyklistów i motorowerzystów w Polsce za lata 2014–2023, Rowery i e-hulajnogę w ruchu drogowym – badania międzynarodowe i krajowe, - współpraca z europejską bazą danych (CARE) i Komisją Europejską DG MOVE, - współpraca z międzynarodową Bazą Danych o Wypadkach Drogowych (IRTAD), WHO.	Kierunek	SYSTEM
	Lider	ITS
	Źródła finansowania	Środki ITS
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Liczba wyświetleń i osób odwiedzających Portal POBRD	
Cel projektu: Rozwój i wdrożenie jednolitego systemu monitorowania (m.in. przez	Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025

usprawnienie systemu zbierania danych oraz rozszerzenie zakresu i integrację baz danych).	wyświetleń 161 697 odwiedzających h 75 084	wyświetleń 200 000 odwiedzających 103 300
Osiągnięte rezultaty: • opracowanie i publikowanie raportów dotyczących analiz głównych problemów BRD, • rozpowszechnianie wiedzy na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego.		

S.5 Opracowanie wyceny kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2024

Zakres działania: Realizacja zadania polegała na wykonaniu analiz i badań z zakresu ekonomiki bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zakres działania obejmuje: • analizę statystyczną zdarzeń drogowych: dane o liczbie i strukturze wypadków oraz kolizji drogowych w Polsce w 2024 roku z podziałem na regiony, typy zdarzeń, strukturę wiekową ofiar oraz przyczyny i miejsca zdarzeń, analizę przestrzenną i demograficzną, w tym wyodrębnienie zdarzeń na sieci TEN-T oraz z udziałem osób powyżej 60. roku życia; • opis zastosowanej metody PANDORA, umożliwiającej kompleksowe ujęcie kosztów bezpośrednich oraz pośrednich, wzbogacony o dodatkowe narzędzia gromadzenia oraz analizy danych; • omówienie etapów identyfikacji kosztów elementarnych, kalkulacji kosztów jednostkowych oraz agregacji kosztów rocznych; • wycenę kosztów społeczno-ekonomicznych zdarzeń drogowych, w tym: oszacowanie całkowitych kosztów zdarzeń drogowych w Polsce w 2024 roku z rozbiem na koszty wypadków i kolizji, analizę struktury kosztów według głównych kategorii: straty gospodarcze, straty materialne, koszty medyczne, rekompensaty, koszty postępowań karnych, koszty usług prosekcyjnych i pogrzebowych, wycenę kosztów jednostkowych dla różnych kategorii skutków zdarzeń (ofiara śmiertelna, ciężko ranny, lekko ranny, uczestnik kolizji), analizę kosztów w ujęciu regionalnym (województwa), na sieci TEN-T oraz z udziałem osób w wieku 60 lat i więcej, porównanie kosztów wypadków drogowych w latach 2011–2024 oraz prognoza kosztów i liczby zdarzeń do roku 2030 z wykorzystaniem modeli ekonometrycznych.	Kierunek	BADANIA
	Lider	SKRBRD
	Źródła finansowania	Budżet państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Wykonanie opracowania pt. „Wycena kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2024, z wyodrębnieniem średnich kosztów społeczno-ekonomicznych wypadków na transeuropejskiej sieci transportowej”	
	Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025
Osiągnięte rezultaty: 1. Dostarczenie aktualnych danych o ogólnych kosztach zdarzeń drogowych w Polsce w 2024 roku; 2. Dostarczenie aktualnych danych o kosztach jednostkowych zdarzeń drogowych w Polsce w 2024 roku; 3. Dostarczenie aktualnych danych o kosztach zdarzeń drogowych w województwach w 2024 roku; 4. Dostarczenie aktualnych danych o kosztach zdarzeń drogowych na sieci TEN-T; 5. Dostarczenie aktualnych danych o kosztach zdarzeń drogowych w	0	1

grupie osób 60 lat i więcej;		
6. Dostarczenie aktualnych danych o rozkładzie kosztów zdarzeń drogowych w latach 2011–2024;		
7. Dostarczenie aktualnych danych z prognozą jednostkowych kosztów kolizji i wypadków drogowych na lata 2025–2030.		

S.6 Międzynarodowa Konferencja "Ograniczanie Wypadków i Niebezpiecznych Zdarzeń Drogowych" iCRASH'25		
Zakres działania: W dniach 24-25 września 2025 r. odbyła się konferencja iCRASH'25 "Bezpieczeństwo, Trwałość, Cyfryzacja - Nowe Ramy CPR dla testowania urządzeń BRD", poświęcona kluczowym zagadnieniom związanym z bezpieczeństwem ruchu drogowego w kontekście wdrażania nowego rozporządzenia CPR 2024/3110. Wydarzenie zgromadziło przedstawicieli administracji, nauki i biznesu, stając się platformą wymiany wiedzy i doświadczeń w obliczu nadchodzących zmian prawnych i technologicznych. Program konferencji objął cztery główne obszary: • Nowe rozporządzenie budowlane CPR 2024/3110 - co zmienia się dla wyrobów BRD?; • Nowe standardy techniczne - przyszłość EN 1317 i EN 12767; • Badania zderzeniowe w nowym otoczeniu CPR – laboratoria, procedury, dane; • Zmiany przepisów dotyczących znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń BRD. Konferencja iCRASH'25 rozpoczęła się od pokazu testu zderzeniowego przeprowadzonego przez Laboratorium Testów Zderzeniowych IBDiM na poligonie badawczym w Inowrocławiu. W ramach demonstracji samochód o masie 1,5 tony, poruszający się z prędkością 110 km/h, uderzył pod kątem 20° w połączenie bariery stalowej z betonową. Przebieg testu oraz jego efekty wywołały duże zainteresowanie uczestników i stały się punktem wyjścia do ożywionej dyskusji na temat skuteczności i innowacyjności stosowanych rozwiązań technicznych. Instytut Badawczy Dróg i Mostów od lat angażuje się w badania i działania mające na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wiele realizowanych prac badawczych jest ściśle związanych ze sposobami jego poprawy. Konferencja iCRASH'25 „Bezpieczeństwo, Trwałość, Cyfryzacja – Nowe Ramy CPR dla testowania urządzeń BRD” miała na celu m.in. promowanie najnowszych badań i technologii w dziedzinie bezpieczeństwa drogowego oraz identyfikację wyzwań i barier w implementacji nowoczesnych rozwiązań w świetle nowego rozporządzenia CPR 2024/3110. Wydarzenie stworzyło platformę wymiany wiedzy i doświadczeń między naukowcami, przedstawicielami administracji, zarządcami dróg, firmami wykonawczymi i biurami projektowymi oraz organizacjami międzynarodowymi. Konferencja przyczyniła się do rozwoju nowych technologii i metod poprawy bezpieczeństwa na drogach, a także zwiększyła świadomość społeczną na temat znaczenia tego zagadnienia. Więcej informacji: https://icrash25.ibdim.edu.pl/pl/ Osiągnięte rezultaty: Konferencja iCRASH'25 „Bezpieczeństwo, Trwałość, Cyfryzacja - Nowe Ramy CPR dla testowania urządzeń BRD”, spotkała się z dużym zainteresowaniem środowiska branżowego. Była to wyjątkowa okazja do pogłębienia wiedzy, wymiany doświadczeń i przygotowania się do nadchodzących zmian w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego: • Podniesienie poziomu wiedzy uczestników w zakresie nowego	Kierunek	INŻYNIERIA
	Lider	IBDiM
	Źródła finansowania	Opłaty rejestracyjne uczestników oraz środki pozyskane od sponsorów.
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	1. zasięg wydarzenia 2. zróżnicowanie grup uczestników 3. wydarzenie specjalne	
	Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025
	1	1. Zasięg międzynarodowy. 2. Uczestnicy: przedstawiciele administracji drogowej, firm, pracownicy naukowci. 3. Wydarzenie specjalne (test zderzeniowy na poligonie badawczym przeprowadzony przez Laboratorium Testów Zderzeniowych IBDiM).

rozporządzenia CPR 2024/3110 • Wypracowanie wspólnego zrozumienia kierunków zmian norm technicznych EN 1317 i EN 12767, w tym nowych klas bezpieczeństwa, wymagań dotyczących trwałości, starzenia materiałów oraz aspektów środowiskowych i recyklingu. • Zaprezentowanie aktualnych wyników badań zderzeniowych oraz nowych procedur badawczych funkcjonujących w otoczeniu CPR, co przyczyniło się do lepszego zrozumienia roli laboratoriów badawczych i dokumentów technicznych (m.in. CEN/TS 1317-10:2023). • Praktyczna demonstracja testu zderzeniowego, która umożliwiła uczestnikom bezpośrednią obserwację zachowania urządzeń BRD w warunkach rzeczywistych oraz stała się impulsem do merytorycznej dyskusji nad skutecznością stosowanych rozwiązań technicznych. • Identyfikacja kluczowych problemów praktycznych związanych z montażem, eksploatacją i utrzymaniem urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w świetle nowych wymagań prawnych i technicznych. • Przedstawienie kierunków planowanych zmian w przepisach dotyczących znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń BRD, co pozwoliło uczestnikom lepiej przygotować się do nadchodzących nowelizacji. • Wymiana doświadczeń pomiędzy administracją publiczną, środowiskiem naukowym i przedstawicielami przemysłu, sprzyjająca budowaniu współpracy międzysektorowej w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego. • Wzmocnienie roli IBDiM jako krajowego centrum kompetencji w zakresie badań zderzeniowych, normalizacji i wdrażania nowych regulacji dotyczących urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.		
--	--	--

S.7 Projekt Europejska Karta Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (ERSC European Road Safety Charter)		
Zakres działania: Europejska Karta Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego obejmuje swoim zasięgiem interesariuszy bezpieczeństwa ruchu drogowego działających na terenie całej Unii Europejskiej. Opis projektu: Karta została zainicjowana w 2004 r. przez Dyрекcję Generalną ds. Mobilności i Transportu (DG MOVE) w ramach programu działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, a w 2021 r. Komisja Europejska oficjalnie wznowiła Europejską Kartę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, największą platformę społeczeństwa obywatelskiego, której celem jest wsparcie realizacji Wizji Zero polegającej na zmniejszeniu liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych do prawie zera do 2050 r. W ramach Karty utworzono sieć krajowych Punktów Kontaktowych i centrum informacyjne ERSC, które zapewniły dostęp do ekspertów brd i ds. komunikacji. Sygnatariusze Karty łączą siły i wysiłki, aby budować społeczność bezpieczeństwa drogowego w ramach wspólnego celu – „Twoje zaangażowanie może uratować życie na naszych drogach”. Aby zwiększyć świadomość o zagrożeniach w ruchu i swoją obecność na szczeblu lokalnym i krajowym, Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu DG MOVE intensywnie współpracowała z siecią krajowych Punktów Kontaktowych w	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	ITS, Instytut VIAS Belgia, Ricardo Energy & Environment, Wielka Brytania
	Źródła finansowania	Grant Komisji Europejskiej
	Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025

27 państwach członkowskich UE, w których ok. 3 500 podmiotów publicznych i prywatnych podpisało Kartę i podjęło działania i inicjatywy w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego skierowane do swoich członków, pracowników i pozostałej części społeczeństwa obywatelskiego. Te różnorodne podmioty stworzyły społeczność, której członkowie mogli dzielić się swoją wiedzą i podejmowanymi działaniami, inspirując się i ucząc od siebie nawzajem. Zróżnicowana społeczność sygnatariuszy Karty składa się z przedsiębiorstw, stowarzyszeń, władz lokalnych, instytucji badawczych, uniwersytetów i szkół. Cel projektu: Celem projektu jest, przez działania sygnatariuszy Karty, wzmocnienie kultury bezpieczeństwa ruchu drogowego w całej Europie, pogłębienie powszechnej wiedzy na temat przyczyn wypadków drogowych oraz pomoc w tworzeniu środków i rozwiązań prewencyjnych. W szczególności działania prowadzone w ramach Karty mają na celu: - zachęcanie i wspieranie europejskich stowarzyszeń, szkół, uniwersytetów, przedsiębiorstw i firm oraz władz lokalnych do podjęcia działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w Europie; - uznanie wkładu społeczeństwa obywatelskiego w poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego; - ułatwienie członkom społeczeństwa obywatelskiego zdobywanie i dzielenie się wiedzą na temat zagadnień bezpieczeństwa ruchu drogowego w UE; - ułatwienie dialogu w celu transferu doświadczeń i dobrych praktyk w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego na wszystkich szczeblach w UE. Okres realizacji projektu: Lata 2024–2028		Liczba sygnatariuszy: 134 Liczba zgłoszonych wniosków do konkursu Doskonałość w Bezpieczeństwie Ruchu Drogowego 2025 – 9 złożonych wniosków z Polski
Osiągnięte rezultaty: W ramach projektu Karty obecnie cały czas działa Krajowy Punkt Kontaktowy Karty w ITS. Prowadzone są wysiłki mające na celu rozbudowę krajowej sieci interesariuszy brd, którzy dzielą się swoimi doświadczeniami i wiedzą z innymi podmiotami. Ponadto, KPK Karty wspiera sygnatariuszy w kontaktach z liderem projektu, a także z przedstawicielami Komisji Europejskiej, zachęca do dzielenia się doświadczeniami i inicjatywami realizowanymi w Polsce z sygnatariuszami w całej Europie. Krajowy Punkt Kontaktowy przygotowuje polskie wersje newslettera rozsyłanego do interesariuszy brd w kraju, a także bierze udział w konferencjach i seminariach promując założenia Karty BRD i zachęcając nowych potencjalnych członków do podpisania Karty. Informacje na temat Europejskiej Karty BRD i organizowanego konkursu Doskonałość w Bezpieczeństwie Ruchu Drogowego są aktualizowane na portalu www.obserwatoriumbrd.pl Wśród finalistów tegorocznego konkursu znalazły się dwie polskie inicjatywy: Fundacji InterCars – Program Grantowy Drogowskaz (w kategorii: promocja edukacji w zakresie brd) oraz Małopolskiej Wojewódzkiej Rady BRD Bezpieczny Senior (w kategorii: promocji bezpieczeństwa osób starszych w ruchu drogowym).		

S.8 ESRA 4 (E-Survey on Road Users Attitudes)		
Zakres działania: Światowe badanie opinii społecznej na temat głównych problemów w ruchu drogowym ESRA 4 (E-Survey on Road Users Attitudes) jest kontynuowane w ITS od 2015 r. (wcześniej prowadzone w ramach projektu SARTRE). Opis projektu: Projekt polega na przeprowadzeniu badania opinii społecznej w 39 krajach na 5 kontynentach oraz przygotowaniu raportów krajowych i tematycznych. Respondenci (5 grup uczestników ruchu drogowego: kierowcy, motocykliści/motorowerzyści, rowerzyści, piesi, użytkownicy UTO) odpowiadali na pytania zawarte w kwestionariuszu ankiety	Kierunek	BADANIA
	Lider	ITS, Instytut VIAS Belgia
	Źródła finansowania	Środki własne ITS
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Opracowanie raportów z badań	
Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025	

internetowej dotyczące 10 zakresów tematycznych: środek transportu, poczucie bezpieczeństwa, jazda pod wpływem alkoholu/lekarstw, prędkość, stosowanie pasów bezpieczeństwa, stosowanie kasków przez rowerzystów/motocyklistów/rowerzystów, rozproszenie uwagi w ruchu drogowym (stosowanie telefonów komórkowych, zmęczenie), bezpieczeństwo infrastruktury, egzekwowanie przepisów nad ruchem drogowym, wsparcie działań prewencyjnych. Cele projektu: Zebranie porównywalnych i wiarygodnych informacji o opiniach, zachowaniach i postawach użytkowników dróg na temat zagrożeń występujących w ruchu drogowym i działań prewencyjnych podejmowanych w tym obszarze, opracowanie raportów dotyczących badań w poszczególnych krajach jak i raportów tematycznych. Okres realizacji projektu: Lata: 2025–2027	Zakończony projekt ESRA 3 (raporty: metodologiczny, synteza z badań, Country Fact Sheet oraz 13 raportów tematycznych)	Rozpoczęcie projektu ESRA 4
Osiągnięte rezultaty: Rozpoczęcie przygotowań, w tym kwestionariusza badawczego, do przeprowadzenia badań opinii społecznych nt. bezpieczeństwa ruchu w 2026 roku we wszystkich krajach biorących udział w projekcie.		

S.9 Wdrażanie rozwiązań mających wpływ na poprawę porządku i bezpieczeństwa ruchu drogowego		
Zakres działania: - Wdrażanie rozwiązań mających wpływ na poprawę porządku i bezpieczeństwa ruchu drogowego. - Dostosowanie przepisów do postępu technicznego oraz oczekiwań społecznych. - Przygotowanie projektów aktów wykonawczych z obszaru przepisów o ruchu drogowym, pozostających we właściwości MSWiA. Osiągnięte rezultaty: - Udział w pracach nad projektem ustawy o zmianie niektórych ustaw w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, której celem było zwiększenie skuteczności zwalczania „piractwa drogowego”, w tym także ściganie organizatorów i uczestników nielegalnych wyścigów samochodowych. W ustawie zastrzono dodatkowo odpowiedzialność osób niestosujących się do orzeczonego środka karnego w postaci zakazu prowadzenia pojazdów. Ustawa została opublikowana w Dz. U. z 2025 r. poz. 1872. - Udział w pracach nad projektem ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, w której m.in. wprowadzono obowiązek używania kasków ochronnych przez kierujących rowerami, hulajnogami elektrycznymi i urządzeniami transportu osobistego w wieku do 16 lat, obniżono do 17 lat wymagany minimalny wiek do kierowania pojazdami określonymi w prawie jazdy kat. B, wprowadzono okres próbny dla młodych kierowców, czy chociażby ograniczono możliwość redukcji punktów po odbytych szkoleniu do wybranej grupy naruszeń w ruchu drogowym. Ustawa została opublikowana w Dz. U. z 2025 r. poz. 1676. - Przygotowanie projektu rozporządzenia zmieniającego	Kierunek	LEGISLACJA/ SYSTEM
	Lider	KGP
	Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025
	1	1

rozporządzenie w sprawie ewidencji kierujących pojazdami naruszających przepisy ruchu drogowego, zawierającego zmiany o charakterze dostosowującym do zmian wprowadzonych ustawą, o której mowa w pkt 1. Dodanie do tabeli naruszeń nowych przestępstw art. 177 § 2a, 178c § 1 pkt 2 i art. 178d ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (k.k.) oraz art. 86c § 1 i 2 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (k.w.);		
4. Przygotowanie nowego rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatu karnego za wybrane rodzaje wykroczeń (taryfikator). Podwyższono wysokości grzywien za naruszenia istotne dla bezpieczeństwa i porządku ruchu drogowego, m.in. w zakresie przekroczenia prędkości.		

S.10 Analiza danych statystycznych dotyczących zdarzeń drogowych

Zakres działania: Ogólne i tematyczne analizy stanu bezpieczeństwa prowadzone okresowo i doraźnie, w tym na potrzeby realizacji przez Policję programów na rzecz bezpieczeństwa pieszych, rowerzystów i motocyklistów. Osiągnięte rezultaty: 1. Przygotowano szereg opracowań dotyczących stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, m.in.: – Analizy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w ujęciu miesięcznym, kwartalnym; – Publikację „Wypadki drogowe w Polsce w 2024 roku”; – Sprawozdania z realizacji „Krajowego Programu działań Policji na rzecz bezpieczeństwa pieszych na lata 2024–2026”; – Sprawozdania z realizacji „Krajowego Programu działań Policji na rzecz bezpieczeństwa rowerzystów na lata 2024–2026”; – Sprawozdania z realizacji „Krajowego Programu działań Policji na rzecz bezpieczeństwa motocyklistów na lata 2024–2026”.	Kierunek	BADANIA
	Lider	KGP
	Stan na 31.12. 2024	Stan na 31.12.2025
	1	1

S.11 Współpraca międzynarodowa w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego

Zakres działania: 1. Działania wynikające z członkostwa w Europejskiej Organizacji Policji Ruchu Drogowego ROADPOL; 2. Współpraca w ramach Unii Europejskiej oraz z krajami będącymi stroną układów i porozumień z UE. Osiągnięte rezultaty: 1. Współuczestnictwo polskiej Policji w paneuropejskich działaniach pn. „TRUCK&BUS” dnia 19 lutego 2025 r. prowadzonych pod patronatem ROADPOL – działania funkcjonariuszy ruchu drogowego na rzecz brd; 2. Współuczestnictwo polskiej Policji w paneuropejskich działaniach pn. „PRĘDKOŚĆ” dnia 9 kwietnia, 14 sierpnia oraz 18 września 2025 r. prowadzonych pod patronatem ROADPOL - działania funkcjonariuszy ruchu drogowego na rzecz brd; 3. Wygłoszenie prezentacji przez przedstawiciela BRD KGP na Webinarze ROADPOL 9 kwietnia 2025 r. dot. działań polskiej Policji	Kierunek	SYSTEM
	Lider	KGP
	Źródła finansowania	Środki budżetowe Policji Budżet ROADPOL
	Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025
	1	1

w zakresie prowadzonych działań ukierunkowanych na ograniczenie wykroczeń z zakresu przekraczania dopuszczalnej prędkości jazdy; 4. Udział przedstawicieli BRD KGP w obradach Grupy Roboczej oraz Rady ROADPOL w dniach 12–16 maja 2025 r. w Dubaju (Zjednoczone Emiraty Arabskie); 5. Wygłoszenie prezentacji przez przedstawiciela BRD KGP na Europejskim Kongresie Policyjnym w Berlinie w dniach 20–21 maja 2025 r. dot. codziennej pracy polskich funkcjonariuszy ruchu drogowego; 6. Przyjęcie w Polsce zagranicznej delegacji służbowej Ministra Spraw Wewnętrznych Azerbejdżanu w dniach 27–30 maja 2025 r. dotyczącej m.in. nowoczesnego wyposażenia funkcjonariuszy polskiej Policji, zagadnień bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz systemu szkolenia funkcjonariuszy; 7. Udział w warsztatach dot. strategii przeciwdziałania wypadkom drogowym spowodowanym przez kierowców będących pod wpływem alkoholu na Uniwersytecie Naif Arab w dniach 28-29 maja 2025 r. w Rijadzie (Arabia Saudyjska); 8. Udział 4 funkcjonariuszy polskiej Policji w „VIII międzynarodowym szkoleniu w zakresie bezpiecznej jazdy dla policyjnych motocyklistów” realizowanym w Salzburgu w dniach 8-11 września 2025 r. W VIII edycji Międzynarodowego Szkolenia wzięło udział 113 funkcjonariuszy z europejskich służb mundurowych; 9. Współuczestnictwo polskiej Policji w paneuropejskich działaniach pn. ROADPOL Safety Days 16–22 września 2025 r. - krajowe działania policjantów ruchu drogowego na rzecz brd; 10. Udział przedstawiciela BRD KGP w obradach Grupy Roboczej oraz Rady ROADPOL w dniach 6–10 października 2025 r. w Budapeszcie (Węgry); 11. Udział przedstawiciela BRD KGP w spotkaniu online organizowanym przez ENLETS w dniu 10 października 2025 r. dot. zwiększenia skuteczności i integracji narzędzi cyfrowych używanych w codziennej służbie; 12. Udział przedstawiciela BRD KGP w spotkaniu Grupy Roboczej ROADPOL w dniach 5 lutego, 19 marca, 6 sierpnia oraz 12 grudnia 2025 r. (online).		
--	--	--

S.12 XVII konferencja profilaktyki bezpieczeństwa w ruchu drogowym pojazdów Sił Zbrojnych RP

Zakres działania: W dniach 27–30.10.2025 r. w Bydgoszczy odbyło się szkolenie połączone z XVII Konferencją profilaktyki bezpieczeństwa w ruchu drogowym pojazdów Sił Zbrojnych RP. Celem Konferencji było doskonalenie wiedzy i umiejętności osób odpowiedzialnych za kształtowanie systemu bezpieczeństwa w ruchu drogowym pojazdów wojskowych oraz wymiana doświadczeń w zakresie metodyki profilaktycznego oddziaływania na kierowców. W Konferencji uczestniczyło 70 osób, które reprezentowały	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	STIRW-CKRW

wszystkie szczeble organizacyjne Sił Zbrojnych RP oraz środowiska naukowe wojskowe i cywilne. Osiągnięte rezultaty: 1. W opinii uczestników Konferencji, zarówno referaty, jak i wnioski wygenerowane podczas dyskusji powinny być wykorzystywane do dalszej działalności profilaktycznej na wszystkich szczeblach Sił Zbrojnych mając na celu dążenie do zmniejszenia liczby i łagodzenie skutków powstawania wypadków i kolizji drogowych. 2. Prezentowane podczas konferencji referaty oraz przekazana wiedza powinna prowadzić do profesjonalnego zachowania oraz przygotowania się kierowców wojskowych do poruszania się pod drogach. 3. W celu zapewnienia ciągłego oddziaływania profilaktycznego, materiały konferencyjne przekazano jednostkom wojskowym jako materiały pomocnicze do prowadzenia działalności szkoleniowej i profilaktycznej z kierowcami pojazdów mechanicznych.	Źródła finansowania	Budżet MON oraz PZU
	Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025
	Zaplanowano	Zrealizowano

S.13 Wykonanie opracowania pn. „Ekspertyza prawna dotycząca istniejących rozwiązań organizacyjno-prawnych w wybranych państwach członkowskich UE w zakresie edukacji dzieci i młodzieży o bezpieczeństwie ruchu drogowego

Zakres działania: W ramach działań w zakresie zlecenia badań naukowych oraz analizy i oceny podejmowanych działań, Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zlecił w 2025 roku wykonanie opracowania pn. „Ekspertyza prawna dotycząca istniejących rozwiązań organizacyjno-prawnych w wybranych państwach członkowskich UE w zakresie edukacji dzieci i młodzieży o bezpieczeństwie ruchu drogowego”. Przedmiotem ekspertyzy był kompleksowy przegląd obowiązujących rozwiązań, w tym regulacji prawnych w niektórych krajach członkowskich Unii Europejskiej (Austria, Czechy, Francja, Hiszpania, Irlandia, Litwa, Niemcy, Słowacja i Szwecja), w zakresie zasad regulujących proces edukacji dzieci i młodzieży w zakresie bezpiecznego poruszania się w ruchu drogowym. Celem ekspertyzy było przedstawienie rekomendacji zmian w polskim prawie w zakresie edukacji dzieci i młodzieży o bezpieczeństwie ruchu drogowego. Osiągnięte rezultaty: W ramach wykonanej ekspertyzy wykonany został kompleksowy przegląd rozwiązań, w tym regulacji prawnych w niektórych krajach członkowskich Unii Europejskiej (Austria, Czechy, Francja, Hiszpania, Irlandia, Litwa, Niemcy, Słowacja i Szwecja), w zakresie zasad regulujących proces edukacji dzieci i młodzieży w zakresie bezpiecznego poruszania się w ruchu drogowym w szczególności: 1) opis procedury uzyskiwania uprawnień tj. karty rowerowej w w/w krajach wg. odpowiednika polskiej karty rowerowej, o której mowa w Ustawie prawo o ruchu drogowym, na podstawie art. 42 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2025 r. poz. 1226, z późn. zm.) oraz rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki morskiej z dnia 12 kwietnia 2013 r. w sprawie uzyskiwania karty rowerowej (Dz. U. poz. 512); 2) prawa i obowiązki kierujących rowerem do uzyskania pełnoletności, w zakresie poruszania się po drogach dla rowerów lub na innej infrastrukturze dedykowanej rowerzystom; 3) wskazanie jakie podmioty publiczne, prywatne, organizacje pozarządowa, jednostki organizacyjne na poziomie lokalnym są umocowane do prowadzenia edukacji rowerowej oraz posiadają	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	SKRBRD
	Źródła finansowania	Budżet Państwa
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Wykonanie ekspertyzy prawnej	
	Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025
	0	1

4)	prawny obowiązek realizacji tego typu zadań; w jakiej formie dzieci i młodzież po szkoleniu otrzymują potwierdzenie tego szkolenia w ww. krajach członkowskich Unii Europejskiej.		
----	--	--	--

S.14 Wdrażanie rozwiązań mających wpływ na poprawę porządku i bezpieczeństwa ruchu drogowego

Zakres działania: 1. Udział w pracach mających na celu przygotowanie i wdrożenie przepisów prawnych mających wpływ na poprawę porządku i bezpieczeństwa ruchu drogowego. 2. Dostosowanie uregulowań do postępu technicznego oraz oczekiwań społecznych. 3. Opracowanie projektów aktów wykonawczych z obszaru przepisów o ruchu drogowym, pozostających we właściwości MSWiA.	Kierunek	LEGISLACJA/ SYSTEM
	Lider	MSWiA
	Źródła finansowania	
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Przygotowanie rozwiązań prawnych	
	Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025
Osiągnięte rezultaty: 1. W ramach współpracy z Ministerstwem Sprawiedliwości oraz Ministerstwem Infrastruktury przygotowany został pakiet zmian przepisów mających na celu w szczególności skuteczne zwalczanie przestępstw drogowych, zwłaszcza tych stwarzających zagrożenie dla innych uczestników ruchu drogowego. Rezultatem prac było przyjęcie dwóch ustaw: 1) ustawy z dnia 17 października 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw która wprowadziła do porządku prawnego następujące zmiany: – ustanowienie przesłanki zatrzymania prawa jazdy za kierowaniem pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h na drodze jednojezdniowej dwukierunkowej poza obszarem zabudowanym; – wprowadzenie przepisu uniemożliwiającego redukcję punktów karnych w ramach odbytego szkolenia reedukacyjnego za określone wykroczenia, np. kierowanie pojazdem pod wpływem alkoholu lub środka działającego podobnie, nieudzielenie pomocy ofiarom wypadku, nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu dla pieszych albo wchodzącemu na to przejście, wyprzedzanie pojazdu na przejściu dla pieszych, na którym ruch nie jest kierowany, lub bezpośrednio przed tym przejściem, tamowanie lub utrudnienie ruchu na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu, naruszenie zakazu zawracania na autostradzie albo na drodze ekspresowej; – wprowadzenie obowiązku używania kasków ochronnych przez kierujących rowerem, w tym rowerem z napędem elektrycznym, hulajnogą elektryczną, urządzeniem transportu osobistego w odniesieniu do osób, które nie ukończyły 16 roku życia; – podwyższenie minimalnego wymaganego wieku do kierowania hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego z 10 do 13 lat; – możliwość uzyskania uprawnień kategorii B do kierowania pojazdami na terytorium Polski przez osoby, które ukończyły 17 lat pod warunkiem jazdy w towarzystwie pasażera-opiekuna siedzącego na przednim siedzeniu, w przypadku pojazdu samochodowego innego niż czterokołowiec – przez okres 6 miesięcy od dnia uzyskania prawa	0	1

jazdy, jednak nie dłużej niż do czasu ukończenia 18 lat; – ustanowienie podstawy prawnej do przyznania funkcjonariuszom Straży Granicznej uprawnienia (analogicznie jak ma to miejsce w odniesieniu do funkcjonariuszy Policji) do kontroli ruchu drogowego w terenie zabudowanym przez nieumundurowanego funkcjonariusza. 2) ustawy z dnia 4 grudnia 2025 r. o zmianie niektórych ustaw w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego (Dz. U. poz. 1872) ustanawiającej: – penalizację brawurowej jazdy, tj. jazdy z rażącym przekroczeniem prędkości oraz rażącym naruszeniem innych zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym – art. 178d k.k.; definicję w Kodeksie karnym nielegalnego wyścigu pojazdów mechanicznych (art. 115 § 26 k.k.) oraz penalizację organizowania lub uczestniczenia w nielegalnych wyścigach pojazdów mechanicznych – art. 178c k.k.; – przepisy regulujące organizację spotkań właścicieli, posiadaczy lub użytkowników pojazdów samochodowych na otwartej lub ogólnodostępnej przestrzeni w celu prezentacji tych pojazdów w liczbie przekraczającej 10, a tym samym penalizację nielegalnych „złotów” – art. 65ja ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (p.r.d.) oraz art. 52aa k.w.; – nowy typ czynu zabronionego polegający na celowym wprowadzeniu pojazdu mechanicznego w poślizg (tzw. drift), a także jazdę „na jednym kole”, tj. wykonywanie manewru polegającym na utracie styczności z nawierzchnią chociażby jednego koła pojazdu – art. 86c § 1 k.w.; – zaostrzenie przepisów karnych względem tzw. „recydywistów”, tj. osób, które naruszyły zakaz sądowy z art. 244 k.k. polegający na niezastosowaniu się do zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych – co będzie skutkowało orzekaniem przez sąd dożywotniego zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych oraz możliwym przeпадkiem pojazdu. 2. Zainicjowanie prac koncepcyjnych w kierunku wprowadzenia proporcjonalnie wyższych kar w postępowaniu mandatowym dotyczącym najbardziej uciążliwych społecznie wykroczeń w ruchu drogowym. Proponowane zmiany obejmują między innymi wykroczenia związane z niestosowaniem się do sygnałów świetlnych przez kierującego pojazdem, nieustąpieniem pierwszeństwa pieszemu w strefie zamieszkania, niekorzystaniem z pasów bezpieczeństwa podczas jazdy, nieużywaniem kasku ochronnego podczas jazdy motocyklem, czterokołowcem lub motorowerem oraz korzystaniem podczas jazdy z telefonu wymagającego trzymania słuchawki lub mikrofonu w ręku przez kierującego pojazdem. 3. Rozpoczęcie prac nad nowelizacją rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie ewidencji kierujących pojazdami naruszających przepisy ruchu drogowego w kierunku uzupełnienia przedmiotowego aktu prawnego o nowe typy przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. tj.: uczestnictwo prowadzącego pojazd mechaniczny w nielegalnym wyścigu oraz brawurowa jazda czyli jazda z rażącym naruszeniem zasad bezpieczeństwa, a także o nowy typ wykroczenia, tj. prowadzenie pojazdu, celowo wprowadzając go w poślizg (tzw. drift) lub doprowadzając do utraty styczności z nawierzchnią chociażby jednego z kół pojazdu.		
---	--	--

S.15 Wdrażanie rozwiązań prawnych, których celem jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego (I)

Zakres działania: Procedowanie projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniające rozporządzenie w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach.	Kierunek	LEGISLACJA/ SYSTEM
	Lider	MI(DTD)
	Źródła finansowania	
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Wdrożenie rozwiązań prawnych	
	Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025
Osiągnięte rezultaty: W dniu 30 maja 2025 r. opublikowane zostało rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 21 maja 2025 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach (Dz. U. poz. 696). W rozporządzeniu powiązano katalog 18 rodzajów niebezpiecznych zachowań z uzyskaniem negatywnego wyniku egzaminu, z uwagi na ich istotny wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Negatywny wynik egzaminu będzie powodowało m.in. spowodowanie kolizji lub wypadku, nieustąpienie pierwszeństwa: przejazdu na skrzyżowaniu, pieszemu wchodzącemu lub znajdującemu się na przejściu.	Przekazanie projektu do konsultacji publicznych	Obowiązuje

S.16 Wdrażanie rozwiązań prawnych, których celem jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego (II)

Zakres działania: Procedowanie projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UD263)	Kierunek	LEGISLACJA/ SYSTEM
	Lider	MI(DTD)
	Źródła finansowania	
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Wdrożenie rozwiązań prawnych	
	Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025
Osiągnięte rezultaty: Podjęto prace nad projektem ustawy, którego celem jest zwiększenie skuteczności tzw. systemu fotoradarowego, jako istotnego elementu nadzoru nad przestrzeganiem przepisów ruchu drogowego, mającego bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo na polskich drogach publicznych. Projektowane rozwiązania mają na celu usprawnienie działania służb kontrolnych oraz poprawę efektywności egzekucji odpowiedzialności z tytułu naruszeń przepisów ruchu drogowego ujawnianych za pomocą stacjonarnych urządzeń rejestrujących zainstalowanych w pasie drogowym dróg publicznych w zakresie przekraczania dopuszczalnej prędkości oraz niestosowania się do sygnałów świetlnych. Projektowane regulacje zakładają zmianę odpowiedzialności właściciela lub posiadacza pojazdu, którym dokonano naruszenia przepisów ruchu drogowego ujawnionego za pomocą ww. urządzenia rejestrującego. Podjęte działania legislacyjne umożliwią wprowadzenie mechanizmów skutecznego ścigania wykroczeń popełnianych przez kierowców, także tych, którzy czasowo przebywają na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub nie mają stałego miejsca zamieszkania albo pobytu, w tym w stosunku do kierowców spoza terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej.	Przekazanie do Zespołu do spraw Programowania Prac Rządu wniosku o wprowadzenie projektu ustawy do wykazu prac legislacyjnych Rady Ministrów	Uzyskanie wpisu projektu ustawy do wykazu prac legislacyjnych Rady Ministrów oraz przeprowadzenie wstępnych uzgodnień założeń do projektu ustawy z MSWiA i MS

S.17 Prawo karne materialne i procesowe sensu largo oraz prawo o ruchu drogowym i ustawa o kierujących pojazdami.

Zakres działania: Ustawa z dnia 4 grudnia 2025 r. o zmianie niektórych ustaw w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego (Dz. U. poz. 1872; nr druku sejmowego 1451; „BRD”) – podpisana przez Prezydenta RP w dniu 22 grudnia 2025 r. (ogłoszona w Dz. U. w dniu 29 grudnia 2025 r.). Ustawa z dnia 4 grudnia 2025 r. o zmianie niektórych ustaw w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego zmierza do podniesienia poziomu skuteczności zwalczania wykroczeń i przestępstw drogowych, szczególnie tych popełnionych w warunkach recydywy przez wzmocnienie surowości dostępnych środków reakcji karnej. Ustawa wprowadza nowe rodzaje czynów zabronionych jako wykroczenia albo przestępstwa (nielegalne wyścigi, rajdy i inne podobne imprezy), zaostrza sankcje karne (za rażąco niebezpieczną, brawurową jazdę, prowadzenie pojazdów pod wpływem alkoholu oraz łamanie sądowego zakazu prowadzenia pojazdów) oraz wprowadza nowe rozwiązania dotyczące przepadku pojazdów mechanicznych. Ustawa „BRD” stanowiła przygotowaną przez Ministra Sprawiedliwości w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministrem Infrastruktury oraz Komendy Głównej Policji i Inspekcji Transportu Drogowego wspólną propozycję zmian w przepisach dotyczących bezpieczeństwa na drogach. Propozycje były wynikiem prac międzyresortowego zespołu specjalistów i ekspertów, które to prace trwały pomiędzy 25 września 2024 r. a 15 listopada 2024 r. Ponadto w Ministerstwie Sprawiedliwości jest przygotowywana kolejna ustawa „BRD-2”, która wprowadza szereg kolejnych - istotnych zmian na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Projekt ustawy dotyczy zmian w obszarze wykonywania środka karnego w postaci zakazu prowadzenia pojazdów - postuluje się modyfikację brzmienia przepisów tak by w konfiguracji orzeczenia wobec sprawcy kilku środków karnych w postaci zakazu prowadzenia pojazdów – biegły one nie równolegle, a po kolei; jak również m.in. zmianę stanu prawnego w myśl którego wobec osoby wykonującej karę pozbawienia wolności, biegnie orzeczony zakaz prowadzenia pojazdów za wykroczenie. Ponadto projekt ustawy dotyczy problematyki terminów procesowych odnośnie gromadzenia danych osobopoznawczych w sprawach o przestępstwa w ruchu lądowym (kwestia usprawnienia gromadzenia danych osobopoznawczych w toku postępowania karnego w sprawach o przestępstwa w ruchu lądowym) oraz nałożenia obowiązku (na przedsiębiorcę oraz podmiot faktycznie zajmujący się działalnością gospodarczą innej osoby prawnej, fizycznej lub podmiotu niemającego osobowości prawnej) uzyskania informacji w przedmiocie orzeczonego przez sąd zakazu prowadzenia pojazdów. Dodatkowo projekt podejmuje próbę legislacyjnego rozwiązania realnego i narastającego problemu, jakim jest nielegalne użytkowanie pojazdów niespełniających norm (traktowanych jako motorowery) na infrastrukturze przeznaczonej dla pieszych i rowerzystów, jak również zwiększenie dolnej granicy grzywnien w zakresie art. 86a i 86b § 2 k.w. Osiągnięte rezultaty: Ustawa z dnia 4 grudnia 2025 r. o zmianie niektórych ustaw w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego dokonuje zmian siedmiu ustaw: 1. ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń; 2. ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny; 3. ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks postępowania karnego;	Kierunek	LEGISLACJA/ SYSTEM
	Lider	MS Sekretarz Stanu – Pan Minister – r.pr. dr Arkadiusz Myrcha
	Źródła finansowania	Projekt rządowy („BRD” & „BRD-2”).
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	1 (uchwalona ustawa – „BRD”; zasadnicza część wchodzi w życie w dniu 29 stycznia 2026 r.) 1 (projektowana ustawa – „BRD-2”)	
	Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025
	Prace międzyresortowe (wspólny projekt „BRD” - MS, MSWiA, MI).	Ustawa („BRD”) przeszła pełen proces legislacyjny. Dodatkowo w Ministerstwie Sprawiedliwości trwają prace nad „BRD-2”.

4. ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym; 5. ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia; 6. ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami; 7. ustawy z dnia 9 czerwca 2022 r. o wspieraniu i resocjalizacji nieletnich. Zmiany w k.k. dotyczą następujących kwestii: 1) w art. 42 w § 1a k.k. katalog przestępstw w wypadku których sąd obligatoryjnie orzeka zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych został poszerzony o kolejne czyny. W przepisie dodano bowiem sprawców przestępstwa określonego w art. 177 § 2a (spowodowanie wypadku w czasie nielegalnego wyścigu), art. 178c § 1 pkt 2 (uczestniczenie w nielegalnym wyścigu jako prowadzący pojazd) i art. 178d (rażące przekroczenie prędkości i zasad bezpieczeństwa); 2) w art. 42 § 3 k.k. nastąpiło przeniesienie (z § 1a) treści normatywnej dotyczącej art. 244 k.k., w wyniku czego sprawca przestępstwa z art. 244 k.k. (jeżeli czyn polegał na niezastosowaniu się do zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych), będzie teraz objęty obligatoryjnym dożywotnim zakazem prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych; podobnie jak m.in. sprawca przestępstwa określonego w art. 177 § 2a (spowodowanie wypadku w czasie nielegalnego wyścigu); 3) zmiana przepisu art. 43a § 2 k.k. przesądza, że sąd będzie orzekał świadczenie pieniężne wymienione w art. 39 pkt 7 k.k. na rzecz Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej w wysokości co najmniej 5 000 złotych (do 60 tys. zł.) również wobec sprawców przestępstw określonych w art. 177 § 2a (spowodowanie wypadku w czasie nielegalnego wyścigu), art. 178c § 1 pkt 2 (prowadzenie pojazdu w czasie nielegalnego wyścigu) i art. 178d (rażące przekroczenie prędkości i zasad bezpieczeństwa); 4) zmiana przepisu art. 43a § 3 k.k. stanowi, że także sprawca przestępstwa określonego w art. 244 k.k. (jeżeli czyn polegał na niezastosowaniu się do zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych), będzie obciążony obowiązkiem zapłaty świadczenia pieniężnego wymienionego w art. 39 pkt 7 k.k. na rzecz Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej w wysokości co najmniej 10 000 złotych (do 60 tys. zł.); 5) zmiany wprowadzone w art. 44b k.k., przewidującym przepadek pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, określają w jakich przypadkach sąd będzie mógł fakultatywnie orzec przepadek pojazdu mechanicznego (§ 1), a w jakich orzeczenie przepadku będzie obligatoryjne (§ 1a). W przepisie tym bardzo istotna jest granica zawartości alkoholu w organizmie sprawcy - co najmniej 1,5 ‰ we krwi lub 0,75 mg/dm³ w wydychanym powietrzu albo prowadząca do takiego stężenia. Po jej przekroczeniu sąd zobligowany będzie do orzeczenia przepadku pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę. Jedynie wyjątkowo sąd będzie mógł nie orzekać przepadku, gdy będzie to uzasadnione szczególnymi okolicznościami. Nowelizacja art. 44b k.k. uchyla dotychczasowe przepisy art. 44b § 2–4 k.k. które zawierały zasady orzekania przepadku równowartości pojazdu, przy którym decydujące znaczenie przypisywano nie okolicznościom popełnienia czynu i właściwościom sprawcy, lecz kwestiom własności i wartości pojazdu. Przyjęto obecnie następujące rozwiązanie: art. 44b § 5– i 6 k.k. stanowi, że jeżeli w czasie popełnienia przestępstwa pojazd nie stanowił wyłącznej własności sprawcy albo orzeczenie przepadku pojazdu mechanicznego nie jest możliwe lub celowe (w szczególności z uwagi na jego zbycie albo utratę przez sprawcę, zniszczenie lub znaczne uszkodzenie), przepadku nie orzeka się natomiast sąd orzeka albo może orzec nawiązkę na rzecz Skarbu Państwa w wysokości od 5 000 do 500 000 zł. Oznacza to rezygnację z dotychczasowego systemu orzekania przepadku równowartości pojazdu i konieczności badania przyczyny niemożności jej orzeczenia;		
---	--	--

6) w zmianie art. 69 § 4 k.k. poszerzono katalog sprawców, wobec których sąd może warunkowo zawiesić wykonanie kary, jedynie w szczególnie uzasadnionych wypadkach o sprawców czynów określonych w art. 173 § 1 lub 3, art. 177 § 1-2a lub art. 355 § 1 lub 2 k.k., jeśli zawartość alkoholu w organizmie sprawcy wynosiła co najmniej 1,5 ‰ we krwi lub 0,75 mg/dm³ w wydychanym powietrzu albo prowadziła do takiego stężenia lub w czasie popełnienia przestępstwa sprawcę obowiązywał środek karny, o którym mowa w art. 39 pkt 3 k.k., tj. zakaz prowadzenia pojazdów; 7) w dodawanym art. 115 § 26 k.k. wprowadzona została definicja „nielegalnego wyścigu pojazdów mechanicznych”, określonego jako: 1) rywalizacja kierujących co najmniej dwoma pojazdami mechanicznymi w ruchu lądowym, z zamiarem pokonania odcinka drogi w jak najkrótszym czasie i z naruszeniem zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym lub 2) celowe wprowadzenie pojazdu mechanicznego w poślizg lub celowe doprowadzenie do utraty styczności z nawierzchnią chociażby jednego z kół pojazdu mechanicznego, wykonane w trakcie zgromadzenia zorganizowanego na otwartej lub ogólnodostępnej przestrzeni - odbywające się bez wymaganego zezwolenia. 8) w art. 177 k.k. został dodany § 2a (typ kwalifikowany), który stanowi, że jeśli sprawca wypadku ze skutkiem w postaci śmierci innej osoby albo ciężkiego uszczerbku na jej zdrowiu, uczestniczył w nielegalnym wyścigu pojazdów mechanicznych, albo w warunkach określonych w art. 178d (rażące przekroczenie prędkości i zasad bezpieczeństwa), albo naruszając orzeczonego wobec niego zakaz prowadzenia pojazdów, podlegał będzie karze od roku do 10 lat pozbawienia wolności; 9) w art. 178 k.k. wprowadzono zmiany brzmienia § 1 i 1a przez poszerzenie tych regulacji również o czyny określone w art. 177 § 2a, art. 178c § 1 pkt 2 i art. 178d. Oznacza to, iż również skazując sprawcę, który popełnił jedno z tych przestępstw w warunkach określonych w § 1 (czyli wobec sprawcy który znajdował się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, który zbiegł z miejsca zdarzenia lub spożywał alkohol lub zażył środek odurzający po popełnieniu czynu a przed poddaniem go badaniu), sąd orzeka karę pozbawienia wolności w zaostrzonym wymiarze, określonym w tych przepisach. 10) dodany zostaje art. 178c k.k., w którym ustawodawca wprowadził nowy typ przestępstwa, penalizując działanie sprawcy polegające na organizowaniu lub prowadzeniu nielegalnego wyścigu pojazdów mechanicznych lub uczestniczenie w nielegalnym wyścigu pojazdów mechanicznych jako prowadzący pojazd mechaniczny; czyn objęty dyspozycją art. 178c k.k. będzie zagrożony karą pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5; 11) dodany zostaje art. 178d k.k., w którym ustawodawca wprowadził nowy typ przestępstwa, penalizując działanie sprawcy polegające na rażącym naruszeniu zasad bezpieczeństwa drogowego. Przepis powyższy stanowi, iż prowadzenie pojazdu mechanicznego z rażącym przekroczeniem prędkości oraz przy rażącym naruszeniu innych zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, przez co naraża się człowieka na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia albo nastąpienie skutku określonego w art. 156 § 1 (ciężki uszczerbek na zdrowiu) lub art. 157 § 1 k.k. (naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia, inny niż określony w art. 156 § 1 k.k.), będzie zagrożone karą pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5. Zmiany w k.w. dotyczą następujących kwestii: 1) w art. 24 § 1a k.w. wykroczenie określone w dodawanym uchwaloną ustawą art. 86c k.w. zostaje włączone do katalogu wykroczeń w przypadku których górna granica kary grzywny wynosi nie 5 tysięcy, lecz 30 tysięcy zł.; podwyższona sankcja dotyczy popełnienia czynów polegających na wprowadzeniu pojazdu mechanicznego w poślizg (drift) lub celowym		
---	--	--

doprowadzeniu do utraty styczności z nawierzchnią chociażby jednego z kół pojazdu mechanicznego; 2) w zmianie art. 38 § 2 k.w. ustawa przewiduje, iż za czyn określony w art. 86c k.w. (drift) popełniony w warunkach recydywy wykroczeniowej zostaje wymierzona kara w wysokości nie niższej niż dwukrotnie zastrzona dolna granica sankcji; 3) w nowym art. 52aa k.w. w § 1 ustawa sankcjonuje działanie osoby, która organizuje lub przewodniczy zlotowi motoryzacyjnemu odbywającemu się bez wymaganego zawiadomienia, przewidując karę ograniczenia wolności lub karę grzywny nie niższej niż 2000 zł. łagodniejszej odpowiedzialności (kara grzywny) podlegał będzie uczestnik takiego zlotu oraz widz, który działając umyślnie przebywa na takim zlocie lub nielegalnym wyścigu (art. 52aa § 2 i 4 k.w.). Wykroczeniem karanym grzywną będzie również umyślne uczestniczenie w nielegalnym wyścigu pojazdów mechanicznych przez osobę niebędącą kierującym pojazdem mechanicznym (art. 52aa § 3 k.w.). 4) dodany zostaje wymieniony wyżej art. 86c k.w., który penalizuje wprowadzenie pojazdu mechanicznego w poślizg (drift) lub celowe doprowadzenie do utraty styczności z nawierzchnią chociażby jednego z kół pojazdu mechanicznego – czyn taki jest zagrożony karą grzywny nie niższą niż 1500 zł. W § 2 ustawa określa typ kwalifikowany tego wykroczenia, przy czym znamieniem kwalifikującym (przez następstwo) jest spowodowanie zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym. W tym wypadku wymierzona sprawcy kara grzywny nie może być niższa od 2500 zł. 5) w zmianach art. 90 k.w. ustawa zaostrza odpowiedzialność osób tamujących lub utrudniających ruch na drodze publicznej, przewidując, iż osoba popełniająca takie wykroczenie podlega karze ograniczenia wolności albo grzywny, w miejsce dotychczasowego zagrożenia karą grzywny do 500 zł lub karą nagany. Ponadto w art. 90 k.w. wprowadzono nowy typ kwalifikowany wykroczenia polegającego na tamowaniu lub utrudnianie ruchu na drodze publicznej przez osobę biorącą udział w niezgłoszonym zlocie motoryzacyjnym, zagrożony karą grzywny nie niższej niż 1 000 zł. Ponadto uchwalona ustawa przewiduje, iż w przypadku, gdy sprawca wykroczenia w typie podstawowym i kwalifikowanym spowodował poważne zakłócenie ruchu drogowego, sąd może dodatkowo orzec nawiązkę w wysokości do 1 500 zł. 6) w zmienianym art. 96 k.w. ustawa stanowi, że wykroczenie właściciela, posiadacza, użytkownika pojazdu, prowadzącego pojazd oraz dyspozytora pojazdu, polegające na dopuszczeniu pojazdu do ruchu wbrew wymaganiom będzie zagrożone karą ograniczenia wolności albo grzywną nie niższą od 1000 zł., w miejsce dotychczasowego zagrożenia karą grzywny od 20 zł do 5 000 zł. W ustawie z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks postępowania karnego wprowadzono zmianę art. 295 § 1a, która jest dostosowaniem tej regulacji do wprowadzonej uchwaloną ustawą zmiany art. 44b Kodeksu karnego w zakresie przepadku pojazdu mechanicznego i dodania w jego treści nowego § 1a. W ustawie z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia („k.p.w.”) wprowadzono zmianę art. 45 § 1 k.p.w. polegającą na ustanowieniu Straży Granicznej (obok Policji) podmiotem uprawnionym do zatrzymania każdej osoby ujętej na gorącym uczynku popełnienia wykroczenia lub bezpośrednio potem w sytuacji, gdy nie można ustalić jej tożsamości. W art. 96 k.p.w. dodano § 1e, który stanowi, że w postępowaniu mandatowym, w sprawach, o których mowa w dodawanym niniejszą nowelizacją art. 52aa § 1 k.w. (penalizowane spotkania (zloty) bez wymaganego zawiadomienia oraz nielegalne wyścigi), można nałożyć grzywnę w wysokości do 5 000 zł. W dodawanym w art. 98 k.p.w. § 6 ustawa wprowadza regulację, iż na wniosek pokrzywdzonego, w przypadku, gdy mandat karny jest prawomocny, zawiadamia się pokrzywdzonego o ukaraniu sprawcy wykroczenia i prawie		
--	--	--

dostępu do informacji będących podstawą ukarania. W p.r.d. w art. 60 wprowadzono nowy ust. 5, w którym sformułowano zakaz kierowania pojazdem silnikowym lub motorowerem w sposób powodujący celowy poślizg kół (drift) lub celową utratę styczności z nawierzchnią chociażby jednego z kół pojazdu. Wobec osób niestosujących się do powyższych zakazów przewidziano w Kodeksie wykroczeń podwyższoną dolną granicę kary grzywny do wysokości co najmniej 1500 zł (nowy art. 86c k.w.), a także środek administracyjny w postaci zatrzymania prawa jazdy na okres 3 miesięcy, co zostało uregulowane dodawanymi przepisami art. 135 ust. 1 pkt 2 lit. c i art. 135a ust. 1 pkt 2 lit. c p.r.d. oraz w zmienianym art. 102 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami. Ponadto w p.r.d. dodany został nowy art. 65ja (złot motoryzacyjny), przewidujący, iż spotkanie właścicieli, posiadaczy lub użytkowników pojazdów na otwartej lub ogólnodostępnej przestrzeni, w celu prezentacji więcej niż 10 pojazdów, w szczególności wprowadzonych w nich modyfikacji, wymaga wcześniejszego zawiadomienia organu gminy, na zasadach określonych w ustawie z dnia 24 lipca 2015 r. – Prawo o zgromadzeniach (Dz. U. z 2022 r. poz. 1389). W ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami dodano przepisy będące konsekwencją zmian wprowadzonych w p.r.d. w zakresie zastosowania kary administracyjnej zatrzymania prawa jazdy za złamanie zakazu kierowania pojazdem silnikowym lub motorowerem w sposób powodujący celowy poślizg kół (<i>drift</i>) lub celową utratę styczności z nawierzchnią chociażby jednego z kół pojazdu. W ustawie z dnia 9 czerwca 2022 r. o wspieraniu i resocjalizacji nieletnich wprowadzono zmianę wynikającą z dokonania zmian w art. 44b k.k. w zakresie rezygnacji z orzekania przez sądy zapłaty równowartości pojazdu kierowanego przez sprawcę czynu zabronionego. W przepisie przejściowym uregulowano kwestię dotyczącą tymczasowych zajęć pojazdów na podstawie art. 295 § 1a k.p.k. dokonanych przez Policję przed dniem wejścia w życie ustawy. Ustawa w zasadniczym zakresie wchodzi w życie w dniu 29 stycznia 2026 r. (czyli po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 4 pkt 1, 3 i 4 oraz art. 6, dotyczących prowadzenia pojazdu w sposób powodujący celowy poślizg kół lub powodujący celową utratę styczności z nawierzchnią chociażby jednego z kół pojazdu, które wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia).		
---	--	--

Inne działania mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego realizowane w 2025 roku

Nr zad.	Zadanie	Lider
1	Działania w zakresie wdrożenia inteligentnych systemów zwiększania bezpieczeństwa przejazdów kat. D.	UTK
2	Działania nadzorcze Prezesa UTK ukierunkowane na zwiększenie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych.	UTK
3	Promocja wiedzy o bezpieczeństwie na przejazdach kolejowo-drogowych	UTK
4	Rozwój kampanii edukacyjnych dla dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa na terenie kolejowym	UTK
5	Koordinacja działań związanych z dodatkowym oznakowaniem przejazdów kolejowo-drogowych i przejść w poziomie szyn, zawierającym niezbędne informacje dla operatora numeru alarmowego 112	UTK
6	Inwestycje w infrastrukturę i urządzenia przejazdowe	PKP PLK
7	Podnoszenie kultury bezpieczeństwa i świadomości zagrożeń wśród użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych	PKP PLK
8	Monitorowanie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych	PKP PLK
9	Współpraca z organami publicznymi w zakresie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych	PKP PLK
10	Działania w obszarze ruchu drogowego na terenach zarządzanych przez PGL Lasy Państwowe	PGL LP
11	Działania w obszarze kontroli ruchu drogowego realizowane przez Straż Graniczną	SG
12	Działania w obszarze kontroli ruchu drogowego realizowane przez Krajową Administrację Skarbową/Służbę Celno-Skarbową	KAS/SCS
13	Prowadzenie strony internetowej www.bezchemiinadrodze.pl	KCPU
14	Prowadzenie strony internetowej www.kampanianazdrowie.pl	KCPU

15	Opracowanie rozdziału pt. „Skutki zdrowotne wypadków w Polsce ze szczególnym uwzględnieniem sytuacji osób starszych w wieku 65 lat i więcej” w ramach cyklicznego raportu pt. „Sytuacja zdrowotna ludności Polski i jej uwarunkowania – 2025”	NIZP - PZH
16	Realizacja zadania badawczego pt. „Zróżnicowanie społeczne rodzaju wypadków oraz ich skutków zdrowotnych wśród mieszkańców Polski w wieku 60 lat i starszym nr ZC-6.2025”	NIZP- PZH

1. Działania w zakresie wdrożenia inteligentnych systemów zwiększania bezpieczeństwa przejazdów kat. D

Zakres działania:

Z inicjatywy Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego trwają prace nad wdrożeniem innowacyjnych systemów zabezpieczenia przejazdów kolejowo-drogowych. Celem tych działań jest podniesienie poziomu bezpieczeństwa kolejowego przez zwiększenie świadomości kierowców o zbliżaniu się do przejazdu, wykrywanie naruszeń przepisów drogowych oraz automatyczne powiadamianie odpowiednich służb. Szczególny nacisk jest położony na poprawę bezpieczeństwa na przejazdach kategorii D.

Kierunek

SYSTEM/INŻYNIERIA/
NADZÓR

Lider

UTK

Źródła finansowania

Budżet UTK, Budżet
zarządcy
infrastruktury

Osiągnięte rezultaty:

Jednym z wyzwań w zakresie bezpieczeństwa systemu kolejowego w Polsce jest ograniczenie liczby wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych („PKD”), i przejściach przez tory.

Wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych należą do jednych z najczęściej występujących zdarzeń w systemie kolejowym. Corocznie stanowią one około 38% (średnia za lata 2020-2024) wszystkich wypadków na liniach kolejowych oraz odpowiadają za co trzecią śmiertelną ofiarę wypadków na kolei. To obszar o podwyższonym ryzyku występowania sytuacji zagrażających bezpieczeństwu zarówno uczestników ruchu kolejowego, jak i drogowego. Poziom bezpieczeństwa na PKD i przejściach bezpośrednio wynika ze sposobu ich zabezpieczenia. W Polsce najwięcej jest przejazdów kolejowo-drogowych kat. D, których na czynnych liniach kolejowych pod koniec 2024 r. było 4 858. Są to obiekty, które nie są wyposażone w dodatkowe systemy zabezpieczeń technicznych, są jedynie oznakowane krzyżem św. Andrzeja i ewentualnie znakiem „Stop” (fakultatywnie). Na przejazdach tej kategorii dochodzi do największej liczby wypadków – w latach 2020–2024 stanowiły one od ok. 56% do 66% w ogóle wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych.

Z tego względu ograniczenie wypadkowości na przejazdach tej kategorii w dużej mierze zależy od wdrożenia innowacyjnych rozwiązań w zakresie monitorowania zachowania użytkowników PKD. Analizy wskazują, że zdecydowana większość wypadków wystąpiła z przyczyn zależnych od użytkowników drogi – w wyniku niezastosowania się kierowców do obowiązujących przepisów i zignorowania konieczności zatrzymania się przed przejazdem. Aby poprawić bezpieczeństwo na przejazdach kategorii D, Prezes UTK od 2020 roku prowadzi prace nad wdrożeniem innowacyjnych systemów zwiększenia bezpieczeństwa przejazdów kat. D. Podstawą działania innowacyjnych systemów zabezpieczenia przejazdów kolejowo-drogowych kategorii D są dwie funkcjonalności:

- ostrzeganie kierowców o zbliżaniu się do przejazdu oraz
- monitorowanie przestrzegania przez nich obowiązujących przepisów.

W opracowanej przez Prezesa UTK „Strategii wdrożenia innowacyjnych systemów zabezpieczenia przejazdów kolejowo-drogowych kategorii D”, jako instytucja nakładająca i egzekwująca mandaty z tytułu wykroczeń zarejestrowanych przez urządzenie został wskazany Główny Inspektor Transportu Drogowego („GITD”). W 2025 r. odbyły się dwa spotkania z przedstawicielami GITD związane z przygotowaniem propozycji zmiany przepisów prawa umożliwiających wdrożenie innowacyjnych urządzeń, w tym zabudowanie urządzeń. W oparciu o ustalenia poczynione na spotkaniach, przygotowane i przekazane do Ministerstwa Infrastruktury zostały projekty zmian do:

- ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym,
- ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych,
- rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie

warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie.

W wyniku rozmów prowadzonych pomiędzy UTK oraz przedstawicielami GITD, Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym w GITD przygotowało opracowanie zawierające symulację ewentualnego włączenia do systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym dodatkowych 500 urządzeń monitorujących wjazd na PKD kategorii D. Charakter dalszych działań związanych z wdrożeniem urządzeń zabezpieczenia przejazdów kategorii D jest zależny od tempa i rodzaju wprowadzonych zmian ustawodawczych.

2. Działania nadzorcze Prezesa UTK ukierunkowane na zwiększenie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych

Zakres działania:

Przejazdy kolejowo-drogowe to miejsce kontaktu dwóch rodzajów transportu. Przyczyną większości wypadków w obrębie przejazdów i przejść jest niewłaściwe zachowanie użytkowników dróg oraz pieszych. Jedną z mniej powszechnych przyczyn takich zdarzeń są również awarie urządzeń i błędy personelu kolejowego.

Zauważając specyficzne potrzeby związane z tym obszarem, bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych jest jednym z priorytetów nadzoru Prezesa UTK. Czynności kontrolne w tym obszarze obejmują kwestie m.in. stanu technicznego, procesu utrzymania i klasyfikacji przejazdów kolejowo-drogowych. Zaznaczenia wymaga, że podczas czynności kontrolnych na przejazdach weryfikacji podlega także stan techniczny drogi dojazdowej i pobocza, poprawność oznakowania i warunki widoczności.

Kierunek

NADZÓR

Lider

UTK

Źródła finansowania

Budżet UTK

Osiągnięte rezultaty:

W wyniku zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych niejednokrotnie występują ofiary śmiertelne i ciężko ranni, a w dalszej konsekwencji ograniczenia lub przerwy w ruchu kolejowym, dlatego czynności nadzorcze w tym zakresie są szczególnie ważne z punktu widzenia zarówno prewencji bezpieczeństwa systemu kolejowego, jak i jego sprawnego funkcjonowania.

Zaznaczenia wymaga, że ze względu na specyficzną sytuację kontaktu dwóch systemów transportowych, tj. kolejowego oraz drogowego, podmioty kolejowe mają ograniczony zakres możliwości wpływu na redukcję liczby zdarzeń z udziałem użytkowników dróg, gdyż ryzyko jest generowane w znacznej mierze przez osoby spoza systemu kolejowego. Nie oznacza to, że nie ma możliwości i nie są podejmowane działania mające na celu zmniejszenie ryzyka występowania zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych oraz poprawy bezpieczeństwa z poziomu systemu kolejowego. Kwestie z zakresu stanu technicznego, procesu utrzymania i kwalifikacji przejazdów kolejowo-drogowych niezmiennie, od lat, należą do priorytetów nadzoru Prezesa UTK. Szczególny nacisk jest kładziony na kontrolę miejsc krytycznych, w których miały miejsce wypadki.

W 2025 roku przeprowadzono 82 kontrole w zakresie „stan techniczny, proces utrzymania i klasyfikacji skrzyżowań linii kolejowych/bocznic z drogami”, podczas których przeprowadzono czynności nadzorcze w obrębie przejazdów kolejowo-drogowych. Znacząca część kontroli odbyła się zgodnie z Planem Nadzoru Prezesa UTK na 2025 r., część natomiast została zrealizowana poza planem, jako działania dodatkowe związane z przekazywanymi zgłoszeniami w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Należy podkreślić, że podczas jednej kontroli standardowo jest weryfikowany więcej niż jeden przejazd. Ponadto przejazdy są kontrolowane również dodatkowo w kontrolach prowadzonych w innych obszarach tematycznych, dzięki czemu działaniami kontrolnymi w podanym okresie objęto łącznie 231 przejazdów.

Najczęściej stwierdzane są nieprawidłowości dotyczące:

- oznakowania i sygnalizacji przejazdu kolejowo-drogowego,
- stanu technicznego i nawierzchni kolejowej na przejeździe,
- kwalifikacji kategorii przejazdu kolejowo-drogowego,
- braku współpracy zarządcy infrastruktury kolejowej z zarządcą drogi,
- braku właściwego nadzoru nad sporządzaną dokumentacją przejazdu kolejowo – drogowego,
- braku nadzoru nad właściwym przeprowadzeniem badań diagnostycznych.

W wyniku przeprowadzonych czynności nadzorczych jest opracowywany protokół kontroli, w którym

zawierany jest m.in. opis stanu faktycznego oraz opis nieprawidłowości stwierdzonych w trakcie kontroli. Po sporządzeniu dokumentacji z przeprowadzonych czynności kontrolowanemu jest przekazywane wystąpienie pokontrolne, w którym zawarte są zalecenia dotyczące usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości oraz wskazywany termin ich realizacji.

Najczęściej formułowane zalecenia, które w 2025 roku przekazywano podmiotom kolejowym w związku z kontrolą stanu technicznego, procesu utrzymania i klasyfikacji skrzyżowań linii kolejowych/bocznik z drogami, obejmowały:

- polecenie dokonania analizy wskazanych nieprawidłowości mających miejsce w innych obszarach i procesach systemu zarządzania bezpieczeństwem,
- polecenie usunięcia nieprawidłowości stwierdzonych w toku kontroli we wskazanym terminie,
- polecenie podjęcia działań systemowych mających na celu nadzór nad poziomem ryzyka.

Kontrolowany przekazuje do Prezesa UTK odpowiedź na wystąpienie pokontrolne, która jest poddawana analizie w celu ustalenia czy podmiot podjął wystarczające kroki w kierunku realizacji wydanych zaleceń, w tym usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości.

W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości Prezes UTK może w drodze decyzji nakazać usunięcie nieprawidłowości w określonym terminie. W przypadku stwierdzenia, że dalsza eksploatacja infrastruktury kolejowej wiąże się z istotnym ryzykiem dla bezpieczeństwa Prezes UTK wydaje decyzję administracyjną ograniczającą prowadzenie ruchu kolejowego w weryfikowanej lokalizacji.

W wyniku stwierdzonych nieprawidłowości wskazujących na naruszenie przez kontrolowany podmiot obowiązków nałożonych treścią przepisów w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego, w 2025 roku wydano 16 decyzji Prezesa UTK stwierdzających naruszenia dotyczące stanu technicznego i eksploatacji przejazdów kolejowo-drogowych. Ponadto wydano 11 decyzji wprowadzających ograniczenia ruchu kolejowego, z uwagi na naruszenia w całości lub w części związane z przejazdami kolejowo-drogowymi.

Podkreślenia wymaga fakt, że część obowiązków w obszarze skrzyżowań z liniami kolejowymi leży po stronie zarządców dróg, w związku z czym są oni także informowani o nieprawidłowościach stwierdzonych w toku kontroli w ich zakresie kompetencji. W 2025 roku za pośrednictwem Oddziałów Terenowych UTK wysłano 67 pism do zarządców dróg w związku ze stwierdzanymi nieprawidłowościami w oznakowaniu przejazdów kolejowo-drogowych od strony drogi kołowej oraz stanem technicznym tych dróg, a także dotyczące nieprawidłowości w zakresie pomiaru natężenia ruchu drogowego.

Prezes UTK korzysta ze wszystkich posiadanych narzędzi, podejmując działania nadzorcze w przedmiotowym obszarze. Wynikiem tych działań jest zwiększenie poziomu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych, jak również poprawa ich stanu technicznego.

3. Promocja wiedzy o bezpieczeństwie na przejazdach kolejowo-drogowych

Zakres działania: Publikacja artykułów i materiałów dotyczących bezpieczeństwa w transporcie kolejowym, w tym stanu bezpieczeństwa i bezpiecznego zachowania na przejazdach kolejowo-drogowych. Artykuły i materiały w przystępny sposób umożliwią przyswojenie wiedzy na temat bieżącej sytuacji w transporcie kolejowym, w szczególności dotyczącej bezpieczeństwa, w tym przejazdów kolejowo-drogowych	Kierunek	EDUKACJA
	Lider	UTK
	Źródła finansowania	Budżet UTK
Osiągnięte rezultaty: Promocja wiedzy o bezpieczeństwie na przejazdach kolejowo-drogowych obejmuje różne działania UTK. Zaliczają się do nich publikacje w prasie drukowanej, na stronie internetowej UTK, opracowania, analizy tematyczne i materiały wideo czy prezentacje danych, stanowisk i ocen na wydarzeniach branżowych. Uwagę zwracamy również na miejsce, w którym spotykają się dwa systemy i dwa rodzaje użytkowników – transportu kolejowego i transportu drogowego. Takie działania przyczyniają się nie tylko do promocji działalności UTK, ale przede wszystkim do szerzenia wiedzy na temat bezpieczeństwa kolejowego. Rezultatem działań		

promocyjnych jest wzrost wiedzy na temat bezpieczeństwa ruchu kolejowego, w szczególności w zakresie zasad bezpieczeństwa. Działania te przyczyniają się także do promocji statutowej działalności UTK i jej wpływu na branżę kolejową oraz na pasażerów i uczestników ruchu drogowego. Dzięki temu UTK jest postrzegany jako krajowy regulator rynku kolejowego oraz instytucja mająca wpływ na szerzenie wiedzy w zakresie bezpieczeństwa na terenach kolejowych, w tym na styku kolej – drogi.

Celem publikacji artykułów i materiałów na stronie utk.gov.pl oraz w prasie są w szczególności:

- propagowanie zasad bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych,
- bieżąca informacja o zmianach w przepisach,
- przedstawienie stanu bezpieczeństwa transportu kolejowego,
- prezentacja statystyk dotyczących wypadków,
- informacja o nowych technologiach i rozwiązaniach.

W 2025 r. na stronie internetowej UTK ukazały się następujące materiały związane z bezpieczeństwem na przejazdach kolejowo-drogowych:

- Zanim będzie za późno: bezpieczeństwo na przejazdach kolejowych <https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/22273,Zanim-bedzie-za-pozno-bezpieczenstwo-na-przejazdach-kolejowych.html>
- Debata o stanie bezpieczeństwa kolei na Targach TRAKO <https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/22584,Debata-o-stanie-bezpieczenstwa-kolei-na-Targach-TRAKO.html>
- Mąż dał nam tyle siły, że wszystko przetrwałyśmy” – wywiad z wdową po maszyniście <https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/22686,Maz-dal-nam-tyle-sily-ze-wszystko-przetrwalysmy.html>
- VII Forum Kultury Bezpieczeństwa <https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/22399,VII-Forum-Kultury-Bezpieczenstwa.html>
- Bezpiecznego lata! I wielu wakacyjnych spotkań z Rogatkiem! <https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/22384,Bezpiecznego-lata-I-wielu-wakacyjnych-spotkan-z-Rogatkiem.html>
- „Przejazdy kolejowo-drogowe” – konferencja pod patronatem Prezesa UTK <https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/22533,Przejazdy-kolejowo-drogowe-konferencja-pod-patronatem-Prezesa-UTK.html>
- Konferencja INFRAZYN 2025 – o bezpieczeństwie na przejazdach i ETCS LS <https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/22246,Konferencja-INFRAZYN-2025-o-bezpieczenstwie-na-przejazdach-i-ETCS-LS.html>
- Forum Bezpieczeństwa Kolejowego <https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/22103,Forum-Bezpieczenstwa-Kolejowego.html>

Artykuły te były licznie powielane przez inne portale – ogólnopolskie i lokalne. To pozwoliło dotrzeć do jeszcze większej grupy odbiorców.

Liczne artykuły promujące bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych i podjęte przez UTK inicjatywy ukazywały się także w prasie internetowej oraz drukowanej. Przykłady:

- <https://kolejowyportal.pl/utk-blisko-180-wypadkow-na-przejazdach-kolejowo-drogowych-w-2024-r/>
- <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/wzrosla-liczba-powaznych-wypadkow-na-przejazdach-kolejowodrogowych-122591.html>
- <https://niepelnosprawni.pl/artykuly/kolej-jest-najbezpieczniejsza>
- <https://www.nakolei.pl/po-pierwsze-bezpieczenstwo-2/>
- <https://zzm.org.pl/2025/11/04/wspiera-nas-utk/>

- <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/wypadki-na-przejazdach-utk-zabiega-o-zmiany-legislacyjne-123207.html>
- <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/bezpieczenstwo-na-przejazdach-kolejowych--wspolna-odpowiedzialnosc-wspolne-wyzwanie-124819.html>
- <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/utk-w-2024-roku-51-ofiar-wypadkow-na-przejazdach-o-12-wiecej-niz-w-2023-122234.html>
- ATO - remedium na ludzkie błędy?, Rynek Kolejowy wydanie nr 3-4/2025
- Bezpieczeństwo na przejazdach kolejowych - wspólna odpowiedzialność, wspólne wyzwanie, Rynek Kolejowy wydanie nr 7-8/2025
- Stawką jest ludzkie życie, Głos Maszynisty wydanie nr 5/249 oraz Ze wsparciem UTK, Głos Maszynisty wydanie nr 11/255
- Kolej jest najbezpieczniejsza, Integracja, wydanie nr 4/2025 (192).

Materiały informacyjne pojawiały się także w radio, np. w Jedynce Polskiego Radia (Są dwie kampanie edukacyjne, jedną prowadzi Polskie Linie Kolejowe, drugą UTK), Radio Nowy Świat w programie Świat po południu (UTK proponuje, by budować przejazdy bezkolizyjne, ale jak wiemy, takie dużo kosztują), wiadomości w Radio RMF FM (20.02.2025 Niepokojące dane za zeszły rok podał UTK) czy w programie Trzecim Polskiego Radia (o monitoringu przejazdów kategorii D).

UTK stale promuje inicjatywy poprawiające poziom bezpieczeństwa kolei, skłaniając do dzielenia się wiedzą i innowacyjnymi rozwiązaniami cały rynek, np. dzięki Konkursowi kultury bezpieczeństwa, w ramach projektu Deklaracja w sprawie rozwoju kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.

Podczas IX Konferencji Kultury Bezpieczeństwa 20 listopada 2025 r. w Warszawie nagrodzeni zostali laureaci Konkursu za wybitne osiągnięcia i rozwiązania związane z bezpieczeństwem transportu kolejowego.

<https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/22707,Obchody-stulecia-nadzoru-kolejowego-na-IX-Konferencji-Kultury-Bezpieczenstwa.html>

W 2025 r. UTK rozpoczął także projekt Bezpieczeństwo w praktyce. To cykl krótkich filmów w których przedstawiamy laureatów Konkursu Kultury Bezpieczeństwa, którzy w szczególny sposób dbają o bezpieczeństwo podróżnych i pracowników kolei. Pierwszy film z cyklu był poświęcony innowacyjnemu zabezpieczeniu przejazdów kat. D.

<https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/22226,Bezpieczenstwo-w-praktyce-nowy-projekt-UTK.html>

<https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/multimedia/filmy-utk/22828,Bezpieczenstwo-w-praktyce.html>

https://www.youtube.com/watch?v=iQ3m0D_neQ0

UTK cyklicznie zasila prowadzoną stronę Dane kolejowe. Każdy zainteresowany może znaleźć tam dane dotyczące transportu kolejowego – o przewozach pasażerskich i towarowych. Dostępne są także dane o bezpieczeństwie, dane o zdarzeniach, w tym o zdarzeniach na przejazdach kolejowo-drogowych.

<https://dane.utk.gov.pl/sts/zdarzenia-kolejowe/zabici-i-ciezko-ranni-w-wypadkach/21741,Ranni-i-zabici.html>

Dane o przejazdach kolejowo-drogowych zostały opublikowane w 2025 r. w Sprawozdaniu ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego 2024 r. To coroczna publikacja UTK, w której przedstawione są dane statystyczne oraz ocena stanu bezpieczeństwa transportu kolejowego w Polsce.

<https://dane.utk.gov.pl/sts/sprawozdania-roczne/sprawozdania-ze-stanu-b/22541,Sprawozdanie-ze-stanu-bezpieczenstwa-ruchu-kolejowego-2024-r.html>

Szczególną uwagę na promowanie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych UTK zwrócił podczas VII Forum Kultury Bezpieczeństwa. Podczas Forum jeden z dyrektorów UTK zaprezentował statystyki i omówił najczęstsze i najpoważniejsze przyczyny wypadków kolejowych w Polsce. Przedstawiciele innych podmiotów branży kolejowej również zabrali głos w sprawie możliwości przeciwdziałania zdarzeniom na przejazdach. <https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/22399,VII-Forum-Kultury-Bezpieczenstwa.html>

Przedstawiciele UTK brali również aktywny udział w wielu spotkaniach i konferencjach związanych z bezpieczeństwem na kolei, w szczególności z bezpieczeństwem na przejazdach kolejowo- drogowych

- Forum Bezpieczeństwa Kolejowego;
- Przejazdy Kolejowo-Drogowe;
- Przyszłe Kierunki Badań Kolejowych;
- Tabor Szynowy – zakup, modernizacja i utrzymanie
- INFRAZYN 2025.

Szczególnie w trakcie Forum Bezpieczeństwa Kolejowego Prezes UTK przedstawił stan bezpieczeństwa kolei w 2024., dane o wypadkowości a także rozwiązania mogące poprawić bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych.

4. Rozwój kampanii edukacyjnych dla dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa na terenie kolejowym

Zakres działania:

Kampania Kolejowe ABC III to zainicjowana przez Urząd Transportu Kolejowego trzecia edycja programu edukacyjnego z zakresu bezpieczeństwa na terenach kolejowych.

„Kampania Kolejowe ABC III” to źródło wiedzy na temat sposobów właściwego zachowania w pobliżu torów oraz reagowania w sytuacjach zagrożenia życia lub zdrowia na terenach kolejowych, w pobliżu przejść i przejazdów kolejowo-drogowych oraz na pokładzie pociągów.

Grupami docelowymi projektu są dzieci w wieku przedszkolnym i szkolnym z klas I–VIII szkół podstawowych oraz osoby dorosłe – rodzice i opiekunowie, nauczyciele i wychowawcy dzieci w wieku przedszkolnym i szkolnym.

Termin realizacji projektu:

październik 2023 r. – grudzień 2028 r.

Kierunek

Edukacja

Lider

UTK

Źródła finansowania

„Kampania Kolejowe ABC III” dofinansowana ze środków programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027.

WSKAŹNIK PRODUKTU

Liczba dzieci biorących udział w zajęciach edukacyjnych

Stan na 31.12.2024

Stan na 31.12.2025

7 659

18 938

w ramach projektu „Kampania Kolejowe ABC III” (FENiKS)

w ramach projektu „Kampania Kolejowe ABC III” (FENiKS)

Osiągnięte rezultaty:

We wrześniu 2023 r. została podpisana pre-umowa o dofinansowanie projektu „Kampania Kolejowe ABC III” ze środków programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027. W październiku 2024 r. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego i Dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych podpisali umowę o dofinansowanie projektu. Całkowita wartość projektu wynosi 77 818 000,00 zł (wartość dofinansowania z Funduszu Spójności wynosi 62 030 000,00 mln zł).

Jest to ogólnopolski projekt, dzięki któremu dzieci uczęszczające do przedszkoli i szkół podstawowych zapoznają się z zasadami bezpiecznego zachowania w pobliżu torów, na przejazdach kolejowych, dworcach i w pociągach. Pierwszym sposobem realizacji projektu są działania edukacyjne na terenie całej Polski, w szczególności w gminach, w których na przestrzeni ostatnich lat doszło do tragicznych wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych i na tzw. dzikich przejściach oraz w przedszkolach i szkołach podstawowych znajdujących się w pobliżu przejazdów kolejowo-drogowych i obszarów kolejowych.

Drugim sposobem jest edukacyjna kampania medialna, w ramach której powstaną spoty reklamowe emitowane w mediach społecznego przekazu, organizowane będą m.in. rodzinne pikniki edukacyjne i konkursy. Działania te przełożą się na dotarcie do jak największej liczby osób.

W dwóch pierwszych edycjach projekt „Kampania Kolejowe ABC” był skierowany przede wszystkim do trzech grup docelowych, tj. przedszkola, klasy I–III i klasy IV–VI. W tej odsłonie po raz pierwszy kampania obejmuje uczniów VII i VIII klasy, dla których jest przygotowany wyjątkowo atrakcyjny i angażujący program.

Trzecia edycja projektu rozpoczęła się w październiku 2023 r. i będzie trwała do grudnia 2028 r. W tym czasie jest planowane przeprowadzenie ok. **1 500** nieodpłatnych lekcji, które obejmą **45 000** dzieci z całej Polski. W 2025 r. w ramach projektu „Kampania Kolejowe ABC III” przeprowadzonych zostało **357 lekcji** bezpośrednio

w szkołach i przedszkolach, w których wzięło udział **11 279 dzieci**.

Prowadzone przez edukatorów/pracowników UTK cykle zajęć umożliwiły dzieciom naukę przez zabawę. Dzięki przeprowadzonym lekcjom uczniowie zwiększają swój stopień zainteresowania tematyką bezpiecznego korzystania z transportu kolejowego oraz poruszania się na obszarze kolejowym. Zajęcia stymulują wyobraźnię odbiorców, zachęcają do zastanowienia się nad sytuacjami z własnego otoczenia oraz wzmacniają poczucie odpowiedzialności za bezpieczeństwo swoje i innych.

W 2025 r. działania edukacyjne z wykorzystaniem elementów kampanii były prowadzone także podczas takich imprez jak: „Dni Funduszy Europejskich” w CEMM, Dzień Dziecka w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, Wystawa Makiet Kolejowych oraz Dzień Dziecka na Dworcu Łódź Fabryczna, „Warszawa chroni”, „Pociąg bez barier” w Katowicach, „Jubileusz 70-lecia Przedszkola – festyn edukacyjny” w Krakowie, Piknik edukacyjny w Wieliczce, „Kolej na bezpieczeństwo” w Tolkmicku, Obchody 150-lecia istnienia Parowozowni Gniezno, Parada Maskotek podczas Jarmarku św. Dominika w Gdańsku, Zajęcia edukacyjne podczas pikniku „Dzień Młodego Strażaka” w Nowej Suchej, Wydarzenie „Bezpieczny powrót do szkoły” w Nowym Dworze Mazowieckim, Piknik z okazji Dni Transportu Publicznego w Warszawie, Piknik Rodzinny podczas Dni Otwartych w WKD w Grodzisku Mazowieckim, Dzień Otwarty stanowiący zakończenie sezonu turystycznego 2025 oraz uroczyste obchody 180-lecia Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej w Skierniewicach, Ogólnopolski Turniej Wiedzy o Transporcie Kolejowym pn. „Czas na... Kolej” – Edycja II w Legnicy,

„IV Edukacyjny Przejazd Pociągiem PolRegio - Pociąg Mikołajkowy” w Skawinie czy II Kongres Dzieci i Młodzieży w Warszawie.

Dzięki nowym ciekawym scenariuszom, materiałom edukacyjnym, nowym e- podręcznikom dla nauczycieli, a także zastosowaniu nowoczesnych technologii takich jak gogle VR, hologramy, młodzież nie tylko będzie się dobrze bawić, ale będzie również mogła rozwijać swoje kompetencje przyszłych kierowców. Na podstawie scenariuszy będą stworzone nowe interaktywne aplikacje, które uatrakcyjnią dotychczas prowadzone warsztaty edukacyjne. Podpisanie umowy zaplanowano na I kwartał roku 2026. Zdobyta wiedza i umiejętności z zakresu bezpieczeństwa na terenach kolejowych z pewnością będą bezcenne w kontekście przygotowania młodych ludzi do odpowiedzialnego uczestnictwa w ruchu drogowym.

W styczniu 2025 r. powstała nowa strona poświęcona projektowi „Kampania Kolejowe ABC III”, na której znajdują się materiały edukacyjne dla dzieci i dorosłych, tj. nowe podręczniki do prowadzenia zajęć, aktualności czy informacje. W maju 2025 r. zawarto umowę na wykonanie i dostawę maskotek przedstawiających bohatera kampanii. W lipcu 2025 r., w związku z realizacją nowej edycji projektu, uszyto trzy nowe stroje bohatera kampanii – nosorożca Rogatka.

We wrześniu 2025 r., w związku z rozpoczęciem kolejnego etapu działań projektowych, zrealizowano zakup nowej odzieży dla zespołu edukatorów. Odzież została przygotowana z myślą o bieżącej realizacji zajęć edukacyjnych oraz działań informacyjno-promocyjnych prowadzonych w ramach projektu.

Z końcem 2025 r. zrealizowano umowę na zakup dwóch samochodów elektrycznych, przeznaczonych do obsługi działań edukacyjnych oraz informacyjno-promocyjnych realizowanych w ramach projektu. Pojazdy wykorzystywane są do transportu zespołu edukatorów, materiałów edukacyjnych oraz elementów niezbędnych do prowadzenia warsztatów i wydarzeń projektowych.

W pierwszym kwartale 2026 r. jest planowane podpisanie umowy na dostawę materiałów edukacyjno-promocyjnych (gadżetów), przeznaczonych do prowadzenia zajęć edukacyjnych realizowanych w ramach projektu „Kampania Kolejowe ABC III”. Materiały te będą wręczane uczestnikom zajęć edukacyjnych jako element wspierający proces dydaktyczny oraz utrwalający przekazywane treści. Materiały promocyjne obejmować będą różnorodne formy, dostosowane do charakteru zajęć oraz tematyki bezpieczeństwa. Materiały będą sukcesywnie wykorzystywane podczas zajęć edukacyjnych oraz działań informacyjno-promocyjnych prowadzonych w ramach projektu, stanowiąc praktyczne wsparcie realizacji jego celów.

W ramach projektu „Kampania Kolejowe ABC III” w pierwszym kwartale 2026 r. ma zostać podpisana umowa na realizację ogólnopolskiej społecznej kampanii medialnej o charakterze informacyjno-edukacyjnym, skierowanej do dzieci w wieku przedszkolnym i szkolnym, młodzieży oraz dorosłych – w szczególności rodziców, nauczycieli i wychowawców. Projekt obejmie wszystkie województwa i zakłada jednolity, spójny przekaz dotyczący zasad bezpieczeństwa na terenach kolejowych. Kampania prowadzona będzie w latach 2026–2028 i obejmie emisję materiałów w telewizji, kinach, radiu, internecie oraz mediach społecznościowych. Działania medialne uzupełnią ogólnopolskie konkursy, pikniki edukacyjne oraz lokalne wydarzenia rodzinne. Przekaz kampanii będzie dostosowany do poszczególnych grup odbiorców i spójny z

realizowanymi zajęciami edukacyjnymi. Celem kampanii jest zwiększenie świadomości społecznej w zakresie bezpiecznego zachowania na terenach kolejowych, w pobliżu infrastruktury kolejowej oraz na przejazdach kolejowo-drogowych, a w konsekwencji poprawa bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu kolejowego i drogowego. Dla dorosłych odbiorców przygotowane zostaną odrębne materiały, podkreślające rolę dorosłych w kształtowaniu bezpiecznych postaw dzieci przez edukację i własny przykład.

W 2025 r. właściwe zachowania na kolei przybliżane były dorosłym – nauczycielom, wychowawcom i rodzicom – również przez media społecznościowe. Przygotowano zagadki, łamigłówki oraz ciekawostki ze świata kolei, za pomocą których przekazywano wiedzę o bezpieczeństwie na terenach kolejowych zarówno dzieciom, jak i dorosłym.

W porównaniu do 2024 r. w roku 2025 zwiększyła się liczba osób obserwujących profile społecznościowe projektu, łącznie o ponad 4 tys. obserwujących.

5. Koordynacja działań związanych z dodatkowym oznakowaniem przejazdów kolejowo-drogowych i przejść w poziomie szyn, zawierającym niezbędne informacje dla operatora numeru alarmowego 112

Zakres działania:

Założeniem projektu jest oznakowanie przejazdów kolejowo-drogowych i przejść w poziomie szyn w celu szybkiej identyfikacji obiektu dla operatora 112.

Kierunek	Poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych
Lider	UTK
Źródła finansowania	Budżet UTK, Budżet zarządców infrastruktury - oznakowanie przejazdów
WSKAŹNIK PRODUKTU	
Liczba oznakowanych przejazdów kolejowo-drogowych i przejść	
Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025
332 oznakowane PKD innych zarządców infrastruktury niż PKP PLK S.A.	384 oznakowane PKD innych zarządców infrastruktury niż PKP PLK S.A.

Osiągnięte rezultaty:

Założeniem projektu jest oznakowanie przejazdów kolejowo-drogowych i przejść w poziomie szyn indywidualnym numerem identyfikacyjnym. Wprowadzenie unikalnych numerów zwiększa szanse na uniknięcie wypadku na PKD, a w razie jego zaistnienia służby ratunkowe mogą szybciej zlokalizować miejsce zdarzenia. Dane te umieszczone są na „żółtej naklejce” wraz z numerem alarmowym 112 i numerem awaryjnym, który umożliwia bezpośredni kontakt z zarządcą infrastruktury w razie usterki przejazdu lub utknięcia pojazdu drogowego w strefie niebezpiecznej przejazdu.

Skuteczność systemu wymaga ścisłej współpracy między Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Administracji, Głównym Urzędem Geodezji i Kartografii oraz zarządcami infrastruktury kolejowej. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego koordynuje prace związane z włączeniem do projektu przejazdów zarządzanych przez podmioty inne niż PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Zarządcy infrastruktury posiadający autoryzację bezpieczeństwa oraz Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. zakończyły proces oznakowania przejazdów w poprzednich latach.

W 2024 roku oznakowanych i dodanych do systemu 112 zostało 25 PKD zarządzanych przez ORLENTERMIKA S.A. (dawniej PGNiG TERMIKA S.A.).

Zarządcy infrastruktury zaangażowani w realizację projektu mają obowiązek powiadamiać Prezesa UTK o każdej zmianie danych PKD. W 2025 r. zarządcy infrastruktury przekazali informację o włączeniu do projektu 52 przejazdów.

6. Inwestycje w infrastrukturę i urządzenia przejazdowe

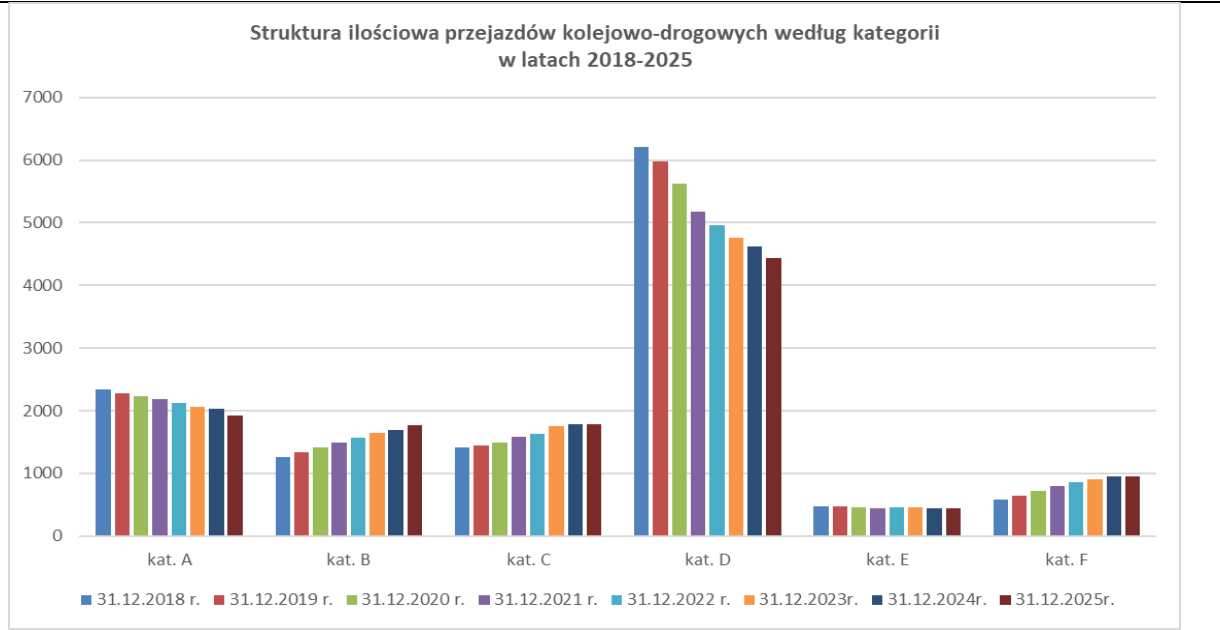
W ramach prowadzonych przez Spółkę modernizacji oraz rewitalizacji linii kolejowych, są przebudowywane przejazdy kolejowo-drogowe oraz przejścia przez tory. Proces ten obejmuje wyposażenie przejazdów i przejść w dodatkowe urządzenia zabezpieczenia i/lub ostrzegania, a także ich likwidację lub zastępowanie tunelami, wiaduktami lub kładkami. W okresie styczeń – listopad 2025 roku na sieci PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. działania inwestycyjne objęły łącznie 343 przejazdy kat. A-D, ponadto zostało zmodernizowanych/wybudowanych 17 przejść pod torami. W celu minimalizacji ruchu poprzecznego na liniach kolejowych w okresie styczeń – listopad 2025 r. zostało zmodernizowanych/wybudowanych 6 wiaduktów drogowych.

W trakcie modernizacji są stosowane nowoczesne rozwiązania techniczne gwarantujące wymagany poziom bezpieczeństwa mimo stale rosnącej liczby pojazdów drogowych. Przejazdy są wyposażane w urządzenia zdalnej kontroli, co sprawia, że każda usterka urządzeń na przejeździe jest sygnalizowana u dyżurnego ruchu. Dodatkowo, maszynista jest informowany o awarii przez wskazania tzw. tarcz ostrzegawczych przejazdowych (sygnał informujący o usterce zobowiązuje maszynistę do ograniczenia prędkości pociągu do 20 km/h). Na przejazdach są instalowane także urządzenia do monitoringu i rejestracji zdarzeń. Dzięki prowadzonym inwestycjom korzystne zmiany odczuwają nie tylko podróżujący pociągami i kierowcy, ale także piesi oraz rowerzyści.

Podnoszenie kategorii przejazdów

W efekcie wyżej wymienionych prac inwestycyjnych, a także innych działań (np. likwidacji lub przekwalifikowania przejazdów), na eksploatowanych liniach kolejowych zmienia się struktura ilościowa przejazdów kolejowo-drogowych według kategorii, co przedstawia tabela:

Wyszczególnienie	Stan na 31.12. 2017 [szt.]	Stan na 31.12. 2018 [szt.]	Stan na 31.12. 2019 [szt.]	Stan na 31.12. 2020 [szt.]	Stan na 31.12. 2021 [szt.]	Stan na 31.12. 2022 [szt.]	Stan na 31.12. 2023 [szt.]	Stan na 31.12. 2024 [szt.]	Stan na 31.12. 2025 [szt.]	Zmiana [szt.]
Przejazdy kat. A	2392	2337	2281	2229	2179	2067	2064	2033	1992	-400
Przejazdy kat. B	1192	1255	1336	1411	1491	1568	1652	1689	1770	578
Przejazdy kat. C	1386	1415	1440	1499	1581	1638	1760	1784	1786	400
Przejazdy kat. D	6343	6216	5977	5617	5181	4958	4762	4624	4429	-1914
Przejścia kat. E	479	468	473	455	450	453	458	442	442	-37
Przejazdy kat. F	562	584	649	727	789	861	905	947	959	397
Ogółem	12 354	12 275	12 156	11 938	11 671	11 605	11 601	11 519	11 378	-976



Szczególnie pozytywne z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych jest znaczące zmniejszenie liczby (zabezpieczonych jedynie pasywnie) przejazdów kategorii D. Ich liczba na przestrzeni 9 lat spadła o 1 914 szt., co jest efektem podniesienia kategorii (do kat. B lub kat. C), przekwalifikowania do kat. F (przejazdy użytku prywatnego) oraz połączenia i/lub likwidacji najmniej uczęszczanych przejazdów.

Modernizacja przejazdów kolejowo-drogowych kategorii A przez zabudowę powiązań urządzeń przejazdowych ze stacyjnymi urządzeniami sterowania ruchem kolejowym

W celu podniesienia bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A znajdujących się w granicach stacji kolejowych lub w ich bezpośrednim sąsiedztwie, w wielu lokalizacjach są podejmowane działania techniczne zmierzające do uzależnienia (logicznego powiązania sygnałów sterujących) wskazań semaforów wjazdowych i wyjazdowych na / ze stacji (a więc zezwalających na jazdę pociągów także przez te przejazdy) od położenia rogatek przejazdowych. Po wprowadzeniu takiego rozwiązania możliwość wyświetlenia na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu jest uwarunkowana tym, czy zostały prawidłowo zamknięte rogatki na przejeździe. W latach 2015–2024 takie działania objęły 641 przejazdów kolejowo-drogowych. W ramach tej inicjatywy w 2025 roku zaplanowano modernizację przejazdów kolejowo-drogowych w 42 lokalizacjach (ze względu na trwający okres sprawozdawczy pełne dane za 2025 rok dostępne będą w I kwartale 2026 roku).

Oznakowanie dojazdów do przejazdów kolejowo-drogowych poziomymi liniami spowalniającymi jazdę

W celu redukcji zagrożenia kolizjami na przejazdach kolejowo-drogowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wdrożyły w 2014 roku i kontynuowały w kolejnych latach działanie polegające na umieszczaniu na dojazdach do przejazdów specjalnych oznaczeń ostrzegawczo-spowalniających. Zadaniem pasów nanoszonych na nawierzchnię drogi dojazdowej w odpowiedniej odległości od linii kolejowej jest ostrzeżenie kierowcy pojazdu drogowego

o zbliżeniu się do skrzyżowania z linią kolejową – miejsca podwyższonego ryzyka, w którym należy zachować szczególną ostrożność. Dzięki niewielkiej wypukłości pasy generują charakterystyczne drgania oraz dźwięk, zaś jaskrawo czerwony kolor jest wizualnym czynnikiem informacyjno-ostrzegawczym. Działanie jest ukierunkowane głównie na zwiększenie poziomu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D (bez

zapor i sygnalizacji świetlno-dźwiękowej), jednakże w uzasadnionych przypadkach oznakowania są wykonywane również na przejazdach kategorii B oraz C. Od momentu zainicjowania projektu do końca 2023 roku

oznakowania zostały wykonane na dojazdach do 590 przejazdów kolejowo-drogowych (w 2014 roku – 150, w 2015 roku – 98, w 2016 roku – 47, w 2017 roku – 36, w 2018 roku – 41, w 2019 roku – 43, w 2020 roku – 43, w 2021 roku – 63, w 2022 roku - 37, w 2023 roku – 32, w 2024 roku – 33, plan na 2025 rok - 43).

W 2025 roku trwała kontynuacja tego działania a dane końcowe za 2025 rok ze względu na okres sprawozdawczy dostępne będą w I kwartale 2026 roku.

7. Podnoszenie kultury bezpieczeństwa i świadomości zagrożeń wśród użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych

Kampania społeczna „Bezpieczny Przejazd”

BEZPIECZNY PRZEJAZD

Posłuchaj głosu rozsądku

UWAŻAJ NA PRZEJEZDZIE KOLEJOWO-DROGOWYM

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Fundusze Europejskie
Rzeczpospolita Polska
Unia Europejska

DOŁĄCZ DO AMBASADOREK I AMBASADORÓW BEZPIECZEŃSTWA > bezpieczny-przejazd.pl

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. od osiemnastu lat prowadzą kampanię społeczną „Bezpieczny Przejazd”. Jej głównym celem jest podnoszenie świadomości Polaków w zakresie bezpieczeństwa na terenach kolejowych, a tym samym zmniejszenie liczby ofiar tragicznych wypadków np. na skrzyżowaniu trasy kolejowej z drogą. Jest to szczególnie istotny element działalności Spółki, ponieważ niezależnie od licznych inwestycji – np. w udoskonalanie systemów zabezpieczeń i infrastrukturę kolejową – tym, co ostatecznie decyduje o bezpieczeństwie na torach, jest poszanowanie przepisów i zdrowy rozsądek uczestników ruchu. „Bezpieczny Przejazd” to jedna z największych tego typu kampanii w Europie. W 2022 r. kampania ponownie otrzymuje nagrodę w konkursie „Kultura Bezpieczeństwa w transporcie kolejowym” (kategoria „czynniki ludzkie”), za realizację warsztatów dot. bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych, skierowanych do instruktorów nauki jazdy i wykładowców ośrodków szkolenia kierowców oraz egzaminatorów WORD.

Działania kampanijne – za pośrednictwem wielu kanałów komunikacji – są kierowane zarówno do dzieci, młodzieży, jak i dorosłych. Pracownicy PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. oraz funkcjonariusze Straży Ochrony Kolei realizują m.in. prelekcje w przedszkolach, szkołach i na uczelniach, warsztaty dla ośrodków szkolenia kierowców, organizują akcje prewencyjne oraz symulacje wypadków. Kampania jest obecna również w mediach społecznościowych – na Facebooku, Instagramie czy YouTube.

Wśród licznych działań podejmowanych w ramach kampanii „Bezpieczny Przejazd” do najważniejszych należą „Bezpieczny piątek” oraz „Październik miesiącem edukacji”.

„Bezpieczny piątek”

Głównym ideaą tej inicjatywy jest przeprowadzanie w okresie wakacyjnym wzmożonych kontroli na przejazdach kolejowo-drogowych w celu wyeliminowania zachowań niepożądanych wśród kierowców oraz korzystania z niedozwolonych tzw. „dzikich przejść” przez pieszych. Każdemu uczestnikowi ruchu drogowego są rozdawane ulotki. W wyniku przeprowadzonych akcji ustalono najczęstsze wykroczenia spowodowane przez kierowców. Są to: brak reakcji na znak STOP, przejeżdżanie przez przejazd mimo włączonej sygnalizacji (czerwone naprzemiennie mrugające światło), próba przejechania pod zamykającymi lub otwierającymi się rogatekami,

a także ich omijanie. Przedstawiciele służb i kolejarze pouczają użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych o prawidłowym zachowaniu na terenach w pobliżu torów. Jednakże, osoby które w sposób rażąco łamią przepisy ruchu drogowego mogą spodziewać się upomnień, a nawet mandatów. W ciągu jednego dnia akcja jest przeprowadzana nawet w kilkudziesięciu miastach w Polsce. „Bezpieczny piątek” jest prowadzony na najczęściej uczęszczanych przejazdach kolejowo-drogowych oraz wzdłuż torów, gdzie występują tzw. „dzikie przejścia”.

„Październik miesiącem edukacji”

Co roku październik jest dla PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. miesiącem przeznaczonym na szerzenie kampanii „Bezpieczny przejazd...” wśród uczniów szkół i w przedszkolach. Przez organizację prelekcji edukacyjnych staramy się dotrzeć do jak największej liczby osób. Celem akcji jest uświadamianie młodych osób jak wygląda poprawne przechodzenie i przejeżdżanie przez przejazdy lub przejścia kolejowe. Zależy nam, aby każdy uczestnik ruchu drogowego, niezależnie w jakim jest wieku, wiedział jakie są prawidłowe zachowania na terenach kolejowych. Podczas spotkań edukacyjnych koordynatorzy kampanii z całej Polski wraz z funkcjonariuszami Straży Ochrony Kolei spotykają się z dziećmi, ucząc ich podstawowych zasad przekraczania torów. Co więcej, młodzi uczestnicy poznają najważniejsze znaki oraz nabywają wiedzę o tym, czego nie wolno robić w pobliżu torów. Jest to nauka przez zabawę, dlatego też organizatorzy projektu urozmaicają spotkania przez filmy edukacyjne, gry, zabawy i konkursy. Aby dzieci zachęcić i zainteresować, otrzymują one zeszyty edukacyjne, kolorowanki, odbłaski oraz wiele innych pomocy naukowych. To od odpowiedniego wychowania najmłodszych w dużym stopniu zależy to, jak w przyszłości będą zachowywać się na torach jako kierowcy.

„Warsztaty dla ośrodków szkolenia kierowców (OSK) oraz wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego (WORD)”

W ramach kampanii PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. od 2016 roku organizują specjalistyczne seminaria dla osób kształcących i egzaminujących przyszłych kierowców, poświęcone zagadnieniu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych. W latach 2016–2025 odbyły się łącznie 82 takie warsztaty, w których uczestniczyli specjaliści z dziedziny bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym przedstawiciele: lokalnych ośrodków szkolenia kierowców, Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego, Wojewódzkich Komend Policji, Wojewódzkich Komend Państwowej Straży Pożarnej oraz zespołów ratownictwa medycznego.

BEZPIECZNY PRZEJAZD

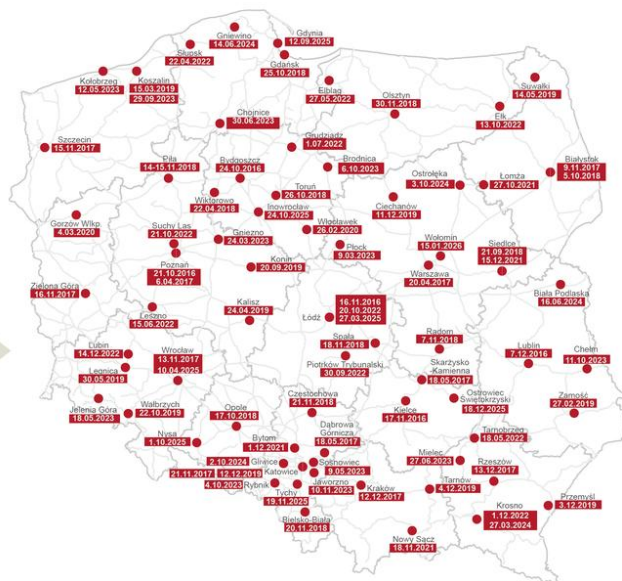
10 lat

72 miejscowości

82 warsztaty

ponad 5 000 OSK,
które otrzymały dodatkowe
materiały dydaktyczne

ponad 8000 minut warsztatów



**Warsztaty dla Ośrodków Szkolenia Kierowców (OSK)
oraz Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego (WORD)**



www.bezpieczny-przejazd.pl

Podczas spotkań były poruszane tematy dotyczące m.in. Prawa o Ruchu Drogowym w kontekście przejazdów kolejowo-drogowych. Szczegółowo omawiano specyfikę poszczególnych kategorii przejazdów oraz najczęstsze wykroczenia popełniane przez kierowców. Prezentowano materiały wideo z kamer przemysłowych ukazujące niebezpieczne zachowania kierowców oraz ciekawostki fizyczne przełożone na tematykę kolejową i motoryzacyjną. Warsztaty umożliwiają instruktorom nauki jazdy czynny udział w dyskusji ze specjalistami z zakresu bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz dają szansę wspólnego omówienia najbardziej aktualnych zagadnień. Łącznie ok. 5000 instruktorów otrzymało materiały dydaktyczne. Podczas warsztatów odtwarzane są filmy prezentujące zdarzenia na przejazdach, ciekawostki, omawiane są przykłady niewłaściwych oraz pożądaných zachowań kierowców. Instruktorzy dostają „pigułkę” wiedzy, którą mogą wykorzystać podczas swoich zajęć z kursantami. Ważnym aspektem jest również możliwość wymiany doświadczeń z uczestnikami warsztatów.

W ramach kampanii „Bezpieczny Przejazd” w 2025 r. zrealizowano następujące działania:

Ogólnopolskie działania informacyjne i edukacyjne zrealizowane w 2025 roku w ramach kampanii społecznej „Bezpieczny Przejazd”:

- **1 138 prelekcji edukacyjnych** (w tym 310 w ramach projektu „Październik miesiącem edukacji”)
- **48 112 wyedukowanych dzieci** (w tym 13 381 w ramach projektu „Październik miesiącem edukacji”)
- **2 006 akcji informacyjno-promocyjnych na przejazdach** (w tym 847 w ramach „Bezpiecznego piątku”)
- **64 969 odbiorców akcji informacyjno-promocyjnych na przejazdach** (w tym 44 743 w ramach „Bezpiecznego piątku”)
- **29 811 rozdyskutowanych materiałów informacyjno-edukacyjnych**
- **785 usterek zgłoszonych przy pomocy formularza „Zgłoś usterkę”**
- **107 eventów plenerowych**
- **5 warsztatów OSK dla instruktorów jazdy**

8. Monitorowanie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych

Audyty Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) w zakresie zarządzania bezpieczeństwem na przejazdach kolejowo-drogowych w wybranych zakładach linii kolejowych

W 2025 roku audytorzy z Biura Bezpieczeństwa Centrali PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. przeprowadzili cztery audyty wewnętrzne w zakresie zarządzania bezpieczeństwem na przejazdach kolejowo-drogowych w zakładach linii kolejowych. Zakres tych audytów obejmował w szczególności wybrane aspekty procesów:

- utrzymania przejazdów kolejowo-drogowych, w tym nawierzchni, systemów i urządzeń zabezpieczenia ruchu, oznakowania od strony drogi oraz od strony toru,
- obsługi przejazdów kolejowo-drogowych kategorii A przez pracowników,
- monitorowania i zarządzania ryzykiem na przejazdach kolejowo-drogowych.

W konsekwencji sformułowanych spostrzeżeń audytowych zakłady linii kolejowych wdrożyły szereg działań doskonalących (w tym korygujących i zapobiegawczych) w obszarze zarządzania bezpieczeństwem na przejazdach.

Dodatkowe kontrole przejazdów kolejowo-drogowych i przejść przez tory o znacznym obciążeniu ruchem oraz na których doszło do wypadków z udziałem pojazdów kolejowych

Zgodnie z Decyzją Nr 29/2011 Prezesa Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 20 czerwca 2011 r. są przeprowadzane kontrole stanu technicznego oraz bezpieczeństwa ruchu na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami (ciągami dla pieszych) w jednym poziomie. Ogółem w I, II i III kwartale 2025 r. przeprowadzono 1 206 kontroli.

Zgodnie z postanowieniami ww. Decyzji w I, II i III kwartale 2025 r. na terenie wszystkich Zakładów Linii Kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. poddano kontroli wymaganą liczbę przejazdów kolejowo-drogowych i przejść (od 15 do 25).

Spośród 1 206 skontrolowanych skrzyżowań linii kolejowych z drogami w jednym poziomie, dokonano kontroli 136 przejazdów kolejowo-drogowych na których w ostatnich 12 miesiącach miały miejsca wypadki.

Ilość skontrolowanych przejazdów kolejowo-drogowych i przejść w I, II i III kwartale roku 2025 wg kategorii przedstawia się następująco:

- kategoria A – 267 szt. (w tym 6, na których wystąpiły wypadki);
- kategoria B – 266 szt. (w tym 25, na których wystąpiły wypadki);
- kategoria C – 228 szt. (w tym 27, na których wystąpiły wypadki);
- kategoria D – 397 szt. (w tym 67, na których wystąpiły wypadki);
- kategoria E – 28 szt. (w tym 10, na których wystąpiły wypadki);
- kategoria F – 20 szt. (w tym 1, na którym wystąpił wypadek).

Wszystkie Zakłady Linii Kolejowych podjęły działania w celu usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości będących w gestii PKP Polski Linii Kolejowych S.A. oraz wystąpiły pisemnie do zarządców dróg o usunięcie zidentyfikowanych usterek wg odpowiedzialności.

Zakłady Linii Kolejowych będą kontynuować działania polegające na interwencji w siedzibach Zarządców dróg, dotyczących stwierdzonych nieprawidłowości w oznakowaniu i organizacji ruchu oraz żądać pisemnych informacji o ich usunięciu. W przypadku braku współpracy wystąpią do właściwego Oddziału Terenowego Urzędu Transportu Kolejowego z prośbą o interwencję.

9. Współpraca z organami publicznymi w zakresie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych

Oznakowanie przejazdów kolejowo-drogowych i przejść w poziomie szyn „Żółtymi naklejkami”

W maju 2018 roku PLK oznakowała wszystkie przejazdy kolejowo-drogowe specjalnymi naklejkami z indywidualnymi numerami identyfikacyjnymi. Jednocześnie baza danych została zintegrowana z systemem informatycznym wykorzystywanym przez operatorów numeru alarmowego 112. Przekazany przez osobę zgłaszającą zagrożenie lub wypadek numer identyfikacyjny przejazdu zawarty na Żółtej naklejce pozwala

operatorowi numeru 112 łatwo i precyzyjnie zlokalizować przejazd lub przejście, co z kolei umożliwia szybszą reakcję pracowników kolejowych i, w razie potrzeby, służb ratunkowych. Natychmiastowa reakcja zwiększa szansę np. na zatrzymanie rozpędzonego pociągu w bezpiecznej odległości od przejazdu, a tym samym może zapobiec wypadkowi.

numer
skrzyżowania:

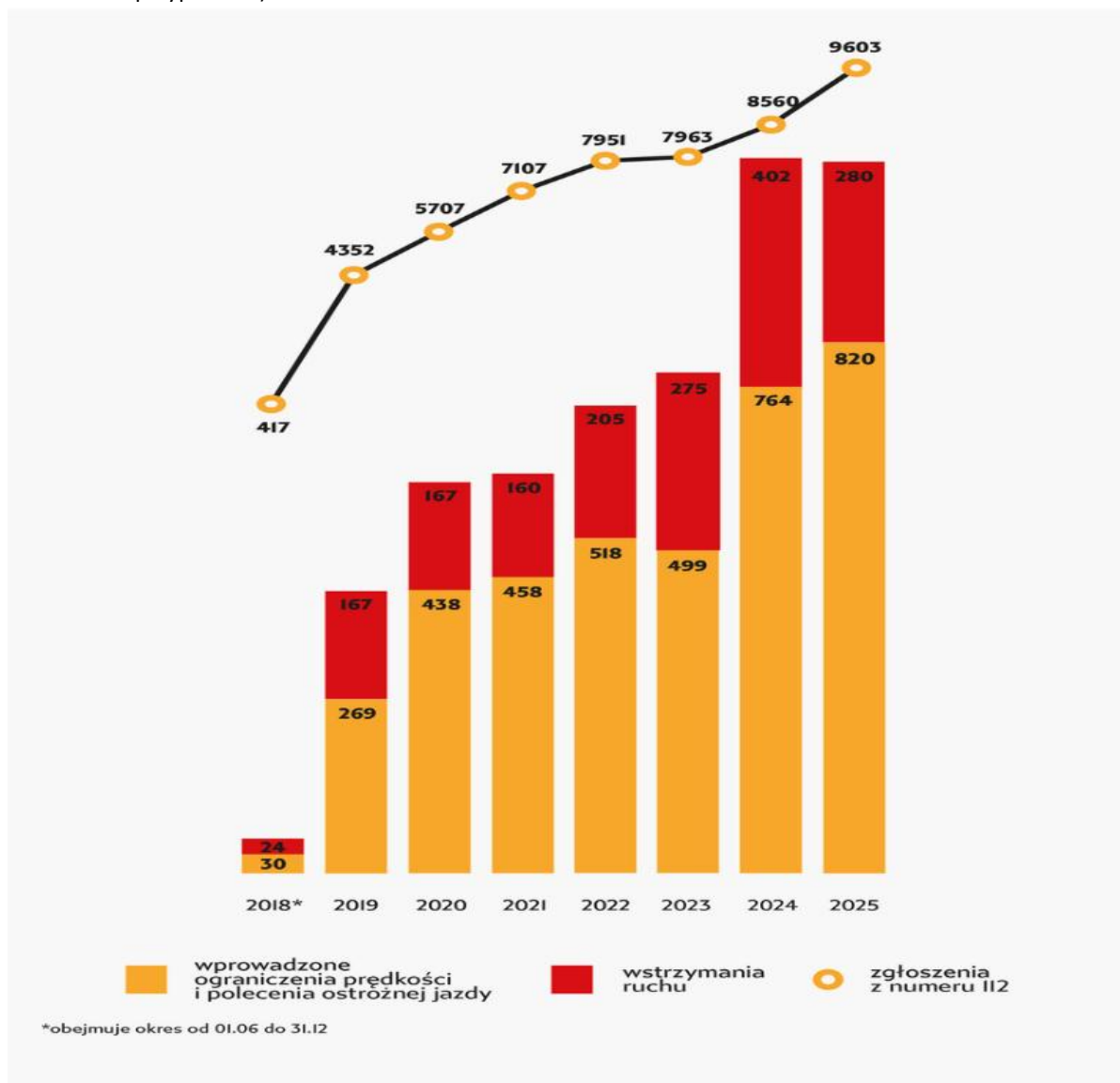
003 299 660

W razie wypadku lub zagrożenia wypadkiem tel.:

112

W razie awarii tel.: +48 012 345 678, +48 01 23 45 678

Od 1 czerwca 2018 do 31 grudnia 2025 r. operatorzy numeru alarmowego 112 odebrali 51 660 zgłoszeń dotyczących potencjalnych zagrożeń na przejazdach i terenach kolejowych (od początku 2025 r.: 9 603 zgłoszenia). W 1 680 przypadkach dzięki specjalnemu szybkiemu połączeniu wstrzymano ruch pociągów na linii kolejowej i wezwano pomoc (od początku 2025 r.: 280 przypadków). Przy 3 796 zgłoszeniach ograniczono prędkość jazdy pociągów, by zapewnić bezpieczeństwo pasażerów i korzystających z przejazdów (od początku 2025 r.: 820 przypadków).



Przekazywanie nagrań z monitoringu na przejazdach kolejowo-drogowych do organów ścigania

Z uwagi na fakt, że najpoważniejsze ryzyko na przejazdach kolejowo-drogowych jest związane z wykroczeniami popełnianymi przez kierowców pojazdów drogowych, jednostki organizacyjne Spółki kontynuowały w 2025 roku działania w zakresie:

- przekazywania do właściwych jednostek organów ścigania nagrań z urządzeń monitoringu na przejazdach kolejowo-drogowych, które obrazują naruszenia przepisów ruchu drogowego przez kierujących pojazdami drogowymi oraz innych użytkowników przejazdów, tj. pieszych i rowerzystów;
- dalszej współpracy z tymi organami w celu pozyskania informacji o ich działaniach zmierzających do wykrycia i ukarania sprawców naruszeń przepisów ruchu drogowego.

Przekazywanie nagrań z monitoringu organom ścigania ma na celu zwiększenie świadomości kierowców w zakresie stwarzanych przez nich zagrożeń na przejazdach kolejowo-drogowych, karanie użytkowników dróg łamiących przepisy ruchu drogowego, a także umożliwienie dochodzenia roszczeń finansowych od sprawców wykroczeń w związku z dokonywanymi przez nich uszkodzeniami urządzeń przejazdowych (sygnalizatorów, rogatek itp.).

10. Działania w obszarze ruchu drogowego na terenach zarządzanych przez PGL Lasy Państwowe**Zakres działania:**

Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe jest jednostką organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej utworzoną mocą ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach. W ramach PGL LP funkcjonuje 469 jednostek organizacyjnych, które zarządzają w imieniu Skarbu Państwa łącznie powierzchnią ok. 7,3 mln ha.

Ruch pojazdów w lesie jest z zasady ograniczony i wynika w szczególności z uregulowań ustawy o lasach (w szczególności określone w rozdziale 5 ww. ustawy).

Funkcjonująca w ramach Lasów Państwowych Straż Leśna uczestniczy i prowadzi działania również w obszarze kontroli ruchu drogowego.

Strażnicy leśni posiadają uprawnienia m.in. w zakresie nakładania oraz pobierania grzywien, w drodze mandatu karnego, w sprawach i w zakresie określonym odrębnymi przepisami.

Dodatkowo zgodnie z art. 47 ust. 2 pkt 3 Straż Leśna ma prawo do zatrzymywania i dokonywania kontroli środków transportu na obszarach leśnych oraz w ich bezpośrednim sąsiedztwie, w celu sprawdzenia ładunku oraz przeglądu bagaży, w razie zaistnienia uzasadnionego podejrzenia popełnienia czynu zabronionego pod groźbą kary.

W roku ubiegłym Straż Leśna odnotowała na terenie Lasów Państwowych łącznie ponad 54 100 interwencji w zakresie ruchu drogowego tj. art. 92, 98 oraz 161 kw.

Korzystając z uprawnień strażnicy leśni dokonali, także ok. 32 500 kontroli drogowych w zakresie przewożonego drewna.

Warto przy tym zaznaczyć, że Straż Leśna prowadzi stałe oraz doraźne działania w obszarze kontroli ruchu drogowego samodzielnie, jak i we współdziałaniu z Policją, ITD oraz innymi uprawnionymi służbami.

Wzorem lat ubiegłych strażnicy leśni prowadzili działania prewencyjno-kontrolne na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym, w szczególności w ramach realizowanych cyklicznych akcji skierowanych głównie przeciw nielegalnie organizowanym rajdom na terenach lasów.

Ponadto strażnicy leśni w roku poprzednim brali czynny udział w działalności edukacyjno-szkoleniowej, których celem była lepsza znajomość przepisów ruchu drogowego i zasad bezpieczeństwa na obszarach leśnych.

W ramach prowadzonych przez Państwowe Gospodarstwo Leśne LP działań w obszarze ruchu drogowego, zrealizowano szereg zadań inwestycyjnych na istniejącej sieci dróg w zakresie rozbudowy lub modernizacji infrastruktury

Kierunek	NADZÓR/ INŻYNIERIA/ EDUKACJA
Lider	PGL LP
Źródła finansowania	Środki własne
WSKAŹNIK PRODUKTU	

drogowej wraz z infrastrukturą jej towarzyszącą. W 2025 r. zrealizowano łącznie 1 561 zadań inwestycyjnych w ww. zakresie, na które składały się w szczególności: budowa lub modernizacja istniejącej sieci dróg wraz z infrastrukturą towarzyszącą.	
Osiągnięte rezultaty: W ramach prowadzonych przez Państwowe Gospodarstwo Leśne LP działań w obszarze ruchu drogowego, zrealizowano szereg zadań inwestycyjnych na istniejącej sieci dróg (przede wszystkim dróg leśnych w rozumieniu art. 3 pkt 2 ustawy o lasach) w zakresie rozbudowy lub modernizacji infrastruktury drogowej wraz z infrastrukturą jej towarzyszącą. W 2025 r. zrealizowano łącznie 1 561 zadań inwestycyjnych ww. zakresie, na które składał się szereg przedsięwzięć, w tym budowa lub modernizacja istniejącej sieci dróg leśnych wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Korzystając z uprawnień wynikających, w szczególności z ustawy o lasach, Służba Leśna, w tym Straż Leśna podejmowała interwencje w związku z naruszeniami obowiązujących przepisów, również w zakresie przepisów o bezpieczeństwie oraz porządku w ruchu drogowym. Wzorem lat ubiegłych, również w 2025 r. były prowadzone akcje kontrolno-prewencyjne na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na terenach leśnych zarządzanych przez PGL LP również we współdziałaniu z Policją oraz innymi uprawnionymi służbami.	

11. Działania w obszarze kontroli ruchu drogowego realizowane przez Straż Graniczną

Zakres działania: Funkcjonariusze SG prowadzą działania w obszarze kontroli ruchu drogowego samodzielnie, jak i we współdziałaniu z Policją oraz innymi uprawnionymi służbami. Wykonując zadania określone w ustawie z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej funkcjonariusze SG, mają prawo do zatrzymywania pojazdów i wykonywania innych czynności z zakresu kontroli ruchu drogowego, w trybie i przypadkach określonych w Prawie o ruchu drogowym. Straż Graniczna posiada niemal wszystkie uprawnienia Policji w zakresie kontroli ruchu drogowego, określone w art. 129 ust. 2 p.r.d, m.in. do legitymowania uczestnika ruchu, sprawdzania dokumentów wymaganych w związku z kierowaniem pojazdem, żądania poddania się przez kierującego pojazdem badaniu w celu ustalenia zawartości w organizmie alkoholu, sprawdzania stanu technicznego i wyposażenia pojazdu, sprawdzania zapisów urządzenia rejestrującego samoczynnie prędkość jazdy, czas jazdy i czas postoju, obowiązkowe przerwy i czas odpoczynku, używania przyrządów kontrolno-pomiarowych do badania pojazdu, określenia jego prędkości, czy też stwierdzenia naruszeń środowiska. Dodatkowo, zgodnie z art. 129 ust. 4b ww. ustawy, funkcjonariusze odmawiają prawa wjazdu na terytorium RP pojazdom, m.in. kiedy pojazd jest kierowany przez osobę znajdującą się w stanie nietrzeźwości lub przez osobę nieposiadającą wymaganych dokumentów, kiedy stan techniczny pojazdu zagraża bezpieczeństwu w ruchu drogowym lub narusza wymagania ochrony środowiska, czy też kiedy kierujący pojazdem nienormatywnym nie posiada wymaganego zezwolenia. Jednocześnie, funkcjonariusze SG są uprawnieni do nakładania grzywien w drodze mandatu karnego za określone wykroczenia. Funkcjonariusze Straży Granicznej posiadają również uprawnienia do zatrzymywania dokumentów uprawniających do używania pojazdu – tj. dowodów rejestracyjnych oraz pozwoleń czasowych. Ponadto, Straż Graniczna czynnie uczestniczy w kontrolach pojazdów ciężarowych, realizując zapisy ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, zgodnie z którą funkcjonariusze SG są uprawnieni do kontroli dokumentów oraz warunków w nich określonych. Obok kontroli dokumentów przewozowych, licencji, zezwoleń w międzynarodowym transporcie drogowym, funkcjonariusze SG dokonują kontroli czasu pracy	Kierunek	NADZÓR
	Lider	SG
	Źródła finansowania	Środki własne
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Statystyka czynności służbowych	

kierowców, uczestnicząc w realizacji Krajowej Strategii Kontroli przepisów w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, co ma znaczące przełożenie na bezpieczeństwo w komunikacji międzynarodowej. Strategia jest ramowym, dwuletnim planem działań kontrolnych dotyczących czasu jazdy i odpoczynku kierowców, zawierających liczbę dni pracy kierowców podlegających sprawdzeniu w trakcie kontroli drogowych oraz kontroli na terenie przedsiębiorstw - Straż Graniczna uczestniczy w kontrolach drogowych. Należy również zaznaczyć udział Straży Granicznej w innym obszarze o szczególnym znaczeniu dla bezpieczeństwa w komunikacji drogowej, mianowicie w kontroli przewozu towarów niebezpiecznych na podstawie zapisów ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych.	
Osiągnięte rezultaty: Korzystając z uprawnień z zakresu ruchu drogowego funkcjonariusze SG w 2025 r. wystawili 14 942 mandaty karne, pouczyli 63 067 osób, 83 wnioski zostało skierowanych do sądu. Jednocześnie w 2 463 przypadkach zatrzymano dowód rejestracyjny lub pozwolenie czasowe, natomiast w 13 028 przypadkach nie zezwolono na przekroczenie granicy państwowej pojazdom w związku z naruszeniami przepisów ruchu drogowego. Wzorem lat ubiegłych, również w 2025 r. formacja włączyła się w policyjne działania kontrolno-prewencyjne na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, realizowane zgodnie z harmonogramem opracowanym przez Komendę Główną Policji. Funkcjonariusze SG współuczestniczyli w 208 akcjach pod kryptonimami: „Prędkość”, „Alkohol i narkotyki”, „Niechronieni uczestnicy ruchu”, „Bezpieczny weekend” i inne. W działaniach tych skontrolowano 1 516 osób, podczas kontroli 31 osób zatrzymano, 96 pouczone, a 165 osób ukarano mandatem. Skontrolowano 926 pojazdów. W 13 przypadkach stwierdzono nieprawidłowy stan techniczny pojazdu. Realizując zapisy ustawy o transporcie drogowym w 2025 r. funkcjonariusze jednostek organizacyjnych SG nałożyli 237 mandatów oraz stwierdzili 794 naruszenia, za które zostały nałożone kary pieniężne w formie decyzji administracyjnych. W ramach realizacji „Krajowej Strategii Kontroli przepisów w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców na lata 2025–2026”, w 2025 r. funkcjonariusze SG skontrolowali 31 201 dni pracy kierowców.	

12. Działania w obszarze kontroli ruchu drogowego realizowane przez Krajową Administrację Skarbową/ Służbę Celno-Skarbową		
Zakres działania: Kontrole drogowe przeprowadzone przez Krajową Administrację Skarbową/Służbę Celno-Skarbową: Osiągnięte rezultaty: - liczba przeprowadzonych kontroli drogowych w ramach realizacji Krajowej Strategii Kontroli przepisów w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców w 2025 r.: 1 493 kontrole. - Ponadto funkcjonariusze SCS przeprowadzili kontrole w zakresie: - przewozu towarów w ramach systemu monitorowania przewozu i obrotu SENT – 634 699 kontroli (liczba funkcjonariuszy SCS zaangażowanych w kontrole drogowe wyniosła 2 939 funkcjonariuszy); - prawidłowości uiszczania opłaty e-TOLL – 79 072 kontrole.	Kierunek	NADZÓR
	Lider	MF/SCS
	Źródła finansowania	Środki własne
	WSKAŹNIK PRODUKTU	
	Statystyka czynności służbowych	
	Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12. 2025
	2 013 kontroli czasu jazdy i postoju	1 493 kontrole czasu jazdy i postoju
636 000 kontroli SENT		634 699 kontroli SENT
126 000 kontroli e-TOLL		79 072 kontrole e-TOLL

13. Prowadzenie strony internetowej bezchemi nadrode.pl

Zakres działania:

Serwis www.bezchemi nadrode.pl został utworzony w związku z realizacją ogólnopolskiej kampanii, prowadzonej na zlecenie Krajowego Biura do spraw Przeciwdziałania Narkomanii w latach 2020–2021.

Po zakończeniu kampanii portal pozostaje nadal dostępny i pełni funkcję informacyjną dla uczestników ruchu drogowego, w szczególności kierowców, pasażerów oraz pieszych.

Portal ukierunkowany jest na:

- a) wzmacnianie norm przeciwnych używaniu substancji psychoaktywnych przez uczestników ruchu drogowego;
- b) upowszechnianie wiedzy na temat ryzyka używania substancji psychoaktywnych przez kierujących pojazdami oraz konsekwencji prawnych związanych z prowadzeniem pojazdu pod wpływem substancji psychoaktywnych;
- c) zwrócenie uwagi rodzicom i opiekunom na ich rolę w kształtowaniu zachowań sprzyjających bezpieczeństwu młodych ludzi w ruchu drogowym.

Osiągnięte rezultaty:

Liczba odsłon portalu: 26 843

Liczba użytkowników: 12 082

Kierunek	EDUKACJA
Lider	KCPU
Źródła finansowania	Budżet Państwa
WSKAŹNIK PRODUKTU	
Liczba odsłon portalu, liczba użytkowników	
Stan na 31.12. 2024	Stan na 31.12. 2025
Liczba odsłon portalu: 29 364	Liczba odsłon portalu: 26 843
Liczba użytkowników: 15 599	Liczba użytkowników: 12 082

14. Prowadzenie strony internetowej www.kampanianazdrowie.pl

Zakres działania:

Krajowe Centrum Przeciwdziałania Uzależnieniom kontynuowało prowadzenie strony internetowej www.kampanianazdrowie.pl, która powstała w 2023 r. w ramach ogólnopolskiej kampanii.

Jej celem było dostarczenie wiedzy osobom dorosłym na temat negatywnego wpływu alkoholu na zdrowie fizyczne i psychiczne człowieka.

Na portalu można znaleźć również artykuły dotyczące alkoholu w ruchu drogowym. W 2025 r. stronę odwiedziło 28 179 osób oraz zanotowano 41 167 odsłon.

Osiągnięte rezultaty:

Liczba odsłon portalu: 41 167

Liczba odwiedzających stronę: 28 179

Kierunek	EDUKACJA
Lider	KCPU
Źródła finansowania	Budżet Państwa
WSKAŹNIK PRODUKTU	
Liczba odsłon strony, liczba odwiedzających	
Stan na 31.12. 2024	Stan na 31.12. 2025
Liczba odsłon portalu: 19 228	Liczba odsłon portalu: 41 167
Liczba odwiedzających: 10 798	Liczba odwiedzających: 28 179

15. Opracowanie rozdziału pt. „Skutki zdrowotne wypadków w Polsce ze szczególnym uwzględnieniem sytuacji osób starszych w wieku 65 lat i więcej” w ramach cyklicznego raportu pt. „Sytuacja zdrowotna ludności Polski i jej uwarunkowania – 2025”

Zakres działania:

W ramach przygotowania rozdziału dotyczącego wypadków osób starszych (Rozdział 9) przeprowadzono szereg działań analitycznych i badawczych obejmujących najważniejszych kategorii wypadków wpływających na zdrowie publiczne, w tym wypadków komunikacyjnych. Zakres prac obejmował w szczególności:

1. Realizację badania ankietowego na reprezentatywnej, ogólnopolskiej próbie dorosłych mieszkańców Polski w wieku 20 lat i więcej. W badaniu pytano o występowanie najpowszechniejszych problemów zdrowotnych ludności w tym wypadków komunikacyjnych oraz innych zdarzeń urazowych istotnych z punktu widzenia zdrowia publicznego.

2. Analizę danych epidemiologicznych z wykorzystaniem Badania Chorobowości Szpitalnej Ogólnej, rejestracji zgonów prowadzonych przez Główny Urząd Statystyczny, co umożliwiło ocenę trendów oraz obciążeń zdrowotnych wynikających z wypadków komunikacyjnych i innych przyczyn urazów.

3. Przegląd i opis aktualnych, najważniejszych publikacji naukowych z zakresu epidemiologii urazów, w tym badań dotyczących ryzyka, czynników sprzyjających zdarzeniom wypadkowym oraz ich konsekwencji zdrowotnych, co pozwoliło na aktualne i oparte na dowodach ujęcie problematyki.

4. Opracowanie i interpretację wyników obejmujące identyfikację najważniejszych zjawisk dotyczących zróżnicowania społecznego wypadków oraz przygotowanie podsumowań dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego w kontekście ogólnej urazowości populacji ze szczególnym uwzględnieniem osób w starszych grupach wiekowych.

5. Przygotowanie rozdziału, wraz z wizualizacjami, syntetycznym opisem wyników i rekomendacjami w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Osiągnięte rezultaty:

Raport wraz z rozdziałem zostało opublikowany i nagłośniony przez media. Raport wraz z Rozdziałem oraz inne opracowania z nim związane można otrzymać na stronie: <https://www.pzh.gov.pl/raport-sytuacja-zdrowotna-ludnosci-polski-i-jej-uwarunkowania-2025/tematy-raportu/>

Kierunek	BADANIA
Lider	NIZP PZH - PIB
Źródła finansowania	Narodowy Program Zdrowia, MZ
WSKAŹNIK PRODUKTU	
Opracowanie materiału	
Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025
Prace koncepcyjne	Opublikowany Raport wraz z Rozdziałem

16. Realizacja zadania badawczego pt. „Zróżnicowanie społeczne rodzaju wypadków oraz ich skutków zdrowotnych wśród mieszkańców Polski w wieku 60 lat i starszym nr ZC-6.2025

Zakres działania:

W 2025 r. realizowano analizy dotyczące wypadków w populacji osób powyżej 60. roku życia, ze szczególnym uwzględnieniem wypadków komunikacyjnych jako kluczowej kategorii zdarzeń wpływających na zdrowie ludności. Badania obejmowały ocenę skutków zdrowotnych wypadków (hospitalizacje i zgony) oraz analizę trendów czasowych i zróżnicowania przestrzennego. Wykorzystano dane z rejestrów umieralności GUS, Badania Chorobowości Szpitalnej Ogólnej (OBChSO) prowadzonego przez NIZP PZH-PIB oraz inne źródła statystyki publicznej dotyczącej wypadkowości, uzupełnione o najnowsze publikacje naukowe.

Szczególne uwagę poświęcono czynnikom społeczno-ekonomicznym wpływającym na ryzyko wypadków oraz ich konsekwencje zdrowotne. W sierpniu 2025 r. nawiązano przez wymianę pism formalną współpracę z Instytutem Transportu Samochodowego (ITS), co umożliwiło pogłębioną ocenę zdarzeń z udziałem nowych środków mobilności, takich jak urządzenia mikromobilności (np. e-hulajnog), oraz integrację danych z Polskiego Obserwatorium Ruchu Drogowego. Współpraca z ITS w połączeniu z danymi OBChSO pozwala na stworzenie unikalnego, interdyscyplinarnego podejścia do analizy wypadkowości i jej skutków zdrowotnych w populacji osób starszych.

Kierunek	BADANIA
Lider	NIZP PZH - PIB
Źródła finansowania	Środki własne NIZP-PZH
WSKAŹNIK PRODUKTU	
Realizacja badania	
Stan na 31.12.2024	Stan na 31.12.2025
Prace koncepcyjne	Prace kontynuowane rozszerzon

Osiągnięte rezultaty: 1. Przygotowanie analiz i opracowań stanowiących podstawę do publikacji naukowych dotyczących epidemiologii wypadków w populacji osób starszych, ze szczególnym uwzględnieniem wypadków komunikacyjnych oraz nowych zagrożeń związanych z mikromobilnością. 2. Opracowanie zestawień i interpretacji danych z rejestrów umieralności GUS, Badania Chorobowości Szpitalnej Ogólnej (OBChSO) oraz innych źródeł statystyki publicznej, w tym próba integracji wybranych danych nt. niechronionych uczestników ruchu drogowego z Polskiego Obserwatorium Ruchu Drogowego. 3. Prezentacja wyników w formie seminariów online zorganizowanych we współpracy z Instytutem Transportu Samochodowego (ITS), poświęconych problematyce bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego i nowych środków mobilności.		e na rok 2026
--	--	---------------------

Działalność badawcza i publikacje

Instytut Transportu Samochodowego

I. Publikacje naukowe

FILAR: BEZPIECZNY CZŁOWIEK

- Wnuk A. (red.) (2025). Dzieci w ruchu drogowym. Zeszyt 4 Prognozowanie zagrożeń i ryzyka sprzyjających wypadkom drogowym z udziałem dzieci i młodzieży, tamże rozdziały: 1. Pojęcie bezpieczeństwa; 2. Ryzyko a zagrożenie; 3. Charakterystyka młodych uczestników ruchu drogowego; 4. Przewidywanie a prognozowanie; 5. Pojęcie modelu i przykłady modeli wypadków; 7. Model prognozowania obrażeń drogowych (Road Injuries Prediction Model – PRIM); 8. Model light-ball – nowe ujęcie graficzne zagrożeń i ryzyka sprzyjających wypadkom drogowym; 9. Metoda kryształowej struktury – nowy sposób prognozowania zagrożeń i ryzyka sprzyjających wypadkom drogowym z udziałem dzieci i młodzieży, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności.
- Wnuk A. (red.,) (2025). ABC BRD. Podstawy bezpiecznego uczestniczenia w ruchu drogowym: Część pierwsza. Informator dla uczniów szkoły podstawowej; Część druga. Ilustracje do informatora ABC BRD; Część trzecia. Pakiet edukacyjny ABC BRD – rekomendacje metodyczne; Załącznik: plik audio z deskrypcją tekstu podręcznika]; Wydawnictwa: Altix, Argraf, ITS.
- Wnuk A., Jankowska-Karpa D., School trips planning in rural areas of Poland based on users' needs with the use of verification tool, pp. 378–380, in: Vadeby A., O'Hern S. (ed.) (2025). Road Safety on Five Continents – RS5C Proceedings Conference in Leeds, United Kingdom 3–5 September 2025, University of Leeds Reg. No., VTI: 2024/0259-1.1 Published by VTI 2025.
- Yannis, G., Ziakopoulos, A., Nikolaou, D., Kaselouris, K., Møller, M., Jankowska-Karpa, D., Granié, M.-A., 2025, Cross-cultural perspectives of vulnerable road user safety performance based on evidence from 39 countries, IATSS Research, Vol. 49, Iss. 4, p. 502-527, ISSN 0386–1112.
- Pires, C., Meesmann, U., Areal, A., Wardenier, N., Granié, M.-A., Furian, G., Nikolaou, D., Jankowska-Karpa, D., Lyon, C., Møller, M., Surges, F., Nakamura, H., Stelling, A., 2025, Measuring road safety performance and culture: A comparative study of 39 countries, IATSS Research, Volume 49, Issue 3, p. 335–352.
- Vieira, S., Vadeby, A., Valentová, V., Jankowska-Karpa, D., 2025, Understanding Driver Distraction: Key Performance Indicator Findings from the Baseline and Trendline Projects Across Selected European Countries, in A. Vadeby, S. O'Hern Road Safety on Five Continents -RS5C: Proceedings, Statens väg- och transportforskningsinstitut, 2025., p. 408.

- Zielińska A., Antczak-Jarząbska R., Sicińska K., Ćwiakła M., Górka E., Changing Transport Behaviour for Sustainable Urban Mobility. *European Research Studies Journal* 2025, 28 (4).
- Skoczyński P., Sicińska K., Risk analysis of motorcyclists and moped riders in Poland between 2014–2023 – Rozdział monografii *Transport Problems 2025. XVII International Scientific Conference & XIV International Symposium of Young Researchers „Transport Problems 2025”*. Conference Proceedings.
- Sicińska K., Zielińska A., Olszewski P., Osińska B., Safety of e-scooters on Polish roads between 2022 and 2024. *Transport Problems 2025*, 20 (4).
- Stasiak-Cieślak B., Malawko P., Expert evaluation of attachments (caps) for orthopaedic equipment dedicated to pedestrian road users. *Open Engineering* 2025, 14 (1).
- Stasiak-Cieślak B., Górka A., Systematic quantitative review of the literature on electromyography in drivers' diagnostics. *Motor Transport* 2025, 71 (1).
- Górka A., Dziedziak P., Przegląd aktów prawnych i rozwiązań technicznych wspierających mobilność osób z niepełnosprawnościami. *Transport Samochodowy* 2025, 71 (1).
- Odachowska-Rogalska E., Ucińska M., The influence of distractors on the processes of perception and visual attention in vehicle drivers. *Transport Problems 2025*, 20 (2).
- Pełka M., Rosiński A., Evaluation of the Effectiveness of Driver Training in the Use of Advanced Driver Assistance Systems. *MDPI, Appl. Sci.* 2025, 15 (15).
- Pełka M., Kruszewski M., Kasprzyk Z., Rychlicki M., Model for evaluating the effectiveness of practical training with the use of a high-end driving simulator. *MDPI Appl. Sci.* 2025, 15 (14).
- Krysiuk C., Nowacki G., Szafranek D., Vehicle ramming as a form of terrorist attack threatening public safety. *European Research Studies Journal* 2025, 28 (1).
- Gąsiorek K., Zdrowie psychiczne pracowników służb pierwszego reagowania w kontekście wypadków drogowych: przegląd badań nad długotrwałymi konsekwencjami psychologicznymi. *Motor Transport* 2025, 72 (2).
- Odachowska-Rogalska E., Ucińska M., Standards for conducting psychological tests for driving under the influence of cannabinoids. *Zeszyty Naukowe SGSP* 2025, 2 (95).
- Ucińska M., Służby ratownicze w systemie pomocy psychologicznej ofiarom wypadków drogowych. *Motor Transport* 2025, 72 (2).

FILAR: BEZPIECZNY POJAZD

- Gąsiorek K., Pawlak P., Safety of connected and automated vehicles in mixed traffic with conventional vehicles – accident analysis and economic cost estimation based on the DARTS-PL project. Rozdział w Monografii: *XVII International Scientific Conference & XIV International Symposium of Young Researchers „Transport Problems’ 2025”*. Conference Proceedings.
- Pawlak P., Gąsiorek K., Statistical assessment of the number of vertical road signs in Poland in the context of creating a representative database of polish traffic signs for implementing autonomous vehicles. *XVII International Scientific Conference & XIV International Symposium of Young Researchers „Transport Problems 2025”*. Conference Proceedings.
- Krysiuk C., Pawlak P. Uwarunkowania prawne oraz instrumenty wsparcia Unii Europejskiej w zakresie wodorozacji transportu samochodowego. *Motor Transport* 2025, 72 (2).
- Menes M., Pierwsza dekada rozwoju światowego parku wodorowych pojazdów samochodowych. *Motor Transport* 2025, 72 (2).
- Pawlak P., Potencjał wykorzystania alternatywnych napędów w transporcie samochodowym towarowym: elektryfikacja, wykorzystanie wodoru i ekologicznych paliw gazowych. *Kwartalnik Nauk o Przedsiębiorstwie*, 2025.
- Rodak A., Metadane w opisie scenariuszy drogowych do testowania pojazdów autonomicznych. *Motor Transport* 2025, 72 (2).
- Zysińska M., Żak J., Gołębiowski P., Seidel S., Analiza możliwości popytowo-podażowych w zakresie rozwoju wodorowego transportu samochodowego w Polsce (2025-2030) na tle krajów UE. *International Scientific Conference Transport of the 21st Century Conference Proceedings*, Ryn, 2–5.09. 2025 r.

FILAR: BEZPIECZNA DROGA

- Jaskowski, P., Welcz-Jędra, E., Skoczyński P., et al. Inspection of road traffic safety at road-rail crossings of the Warsaw Commuter Railway. *Journal of Konbin.* 2025, 55 (2).
- Pawlak P., Krysiuk C., Evaluation of the experimental signs on Polish roads by drivers and their potential benefits in the implementation of autonomous and connected vehicles. *Transport Problems* 2025, 20 (2).
- Pawlak P., Gąsiorek K., Statistical assessment of the number of vertical road signs in Poland in the context of creating a representative database of polish traffic signs for implementing autonomous vehicles. XVII International Scientific Conference & XIV International Symposium of Young Researchers „Transport Problems 2025”. *Conference Proceedings.*

FILAR: ZARZĄDZANIE BRD

Kierunek: Badania i wymiana doświadczeń

- Skoczyński P., Zielińska A., Bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce w 2024 roku. ITS POBR, 2025.
- Zielińska A., Rowery i e-hulajnogę w ruchu drogowym – badania międzynarodowe i krajowe, ITS POBR, 2025.
- Skoczyński P., Bezpieczeństwo motocyklistów i motorowerzystów w Polsce. Analiza danych POBR za lata 2014–2023, ITS POBR, 2025.
- Sicińska K., Skoczyński P., Zielińska A.: Badanie bezpieczeństwa pojazdów w Polsce w latach 2019–2024, ITS POBR, 2025.
- Dąbrowska-Loranc M., Jankowska-Karpa D., Skoczyński P., Zielińska A.: TRENDLINE Collection of Key Performance Indicators (KPIs) for road safety, 2022-2025; Europejskie badania w celu wyznaczenia wskaźników efektywności działań w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego. Podsumowanie badań w Polsce, ITS POBR, 2025.
- Skoczyński, P., IRTAD Road Safety Annual Report International Transport Forum 2025 – Przygotowanie rozdziału dotyczącego Polski, IRTAD ITF, Paryż.

II. Udział w konferencjach/ seminariach/ prelekcjach/ wydarzeniach

FILAR: BEZPIECZNY CZŁOWIEK

Kierunek: Badania i wymiana doświadczeń

- Światowy Dzień Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych w Zabawie k/Tarnowa). 16.11.2025 r. (współorganizator obchodów krajowych).
- Psychologia Mobilności: Kształtowanie zachowań transportowych przyszłości. Transportowe Obserwatorium Badawcze CUPT. Warszawa 16–17. 09. 2025 r. (współorganizator seminarium).
- Ślęzak M., Zagrożenia wynikające z elektromobilności, Psychologia Mobilności: Kształtowanie zachowań transportowych przyszłości. TOB CUPT, 16–17.09.2025 r. (prezentacja online).
- Dostosowanie pojazdów dla osób z niepełnosprawnością, konferencja ITS i ZSSiL. Warszawa, 11.04. 2025 r. (organizator konferencji).
- Jankowska-Karpa D., Dąbrowska-Loranc M., E-Survey on Road Users Attitudes, ESRA3. GAMBIT 2025, XV International Road safety Conference, Gdańsk 22–23.05.2025 r. (prezentacja).
- Zielińska A., Sicińska K., E-scooters. New transport mode, new risks on the roads, GAMBIT 2025, XV International Road safety Conference. Gdańsk 22–23.05.2025 r. (prezentacja).
- Sicińska K., Skoczyński P., Risk analysis of motorcyclists and moped riders in Poland between 2014-2023. XVII International Scientific Conference Transport Problems, Wisła 25–27.06.2025 (prezentacja).
- Zielińska. A., Sicińska K., Hulajnogę elektryczne - nowy środek transportu, nowe zagrożenie? seminarium naukowe ITS, 10.05.2025 r. (prezentacja)
- Sicińska K., Zielińska A., Hulajnogę elektryczne - nowy środek transportu, nowe zagrożenie? Psychologia Mobilności: Kształtowanie zachowań transportowych przyszłości, TOB CUPT, 16–17.09.2025 r. (prezentacja online).

- Malawko P., Stasiak-Cieślak B., Wpływ funkcji autonomicznych samochodu na napięcie mięśniowe u kierowców z niepełnosprawnością Transport XXI wieku. PW, Wydział Transportu. Ryn 2–5.09.2025 r. Ryn, (prezentacja)
- Stasiak-Cieślak B., Górska A., Osoby z niepełnosprawnościami, jako użytkownicy autonomicznych pojazdów w transporcie publicznym, spotkania CUPT/ITS w cyklu Dostępność 2030+, pt. „Autonomiczne pojazdy w transporcie publicznym a mobilność osób z niepełnosprawnościami” Warszawa, 18.11.2025 r. (prezentacja).
- Ucińska M., Odachowska-Rogalska E., Psychologiczne aspekty autonomizacji w pojazdach (adaptacja do pojazdów autonomicznych a procesy zmiany behawioralnej w ujęciu psychologicznym), Psychologia Mobilności: Kształtowanie zachowań transportowych przyszłości, TOB CUPT, 16–17.09.2025 r. (prezentacja online)
- Pełka M., Nowe metody szkoleń kierowców z zakresu wykorzystania zaawansowanych systemów wsparcia kierowcy. Psychologia Mobilności: Kształtowanie zachowań transportowych przyszłości, TOB CUPT, 16–17.09.2025 r. (prezentacja online).
- Odachowska-Rogalska E., Psychologiczne aspekty dokonywania wyborów transportowych, Psychologia Mobilności: Kształtowanie zachowań transportowych, TOB CUPT, 16–17.09.2025 r. (prezentacja online).
- Pełka M., Ocena efektywności szkoleń kierowców z zakresu wykorzystania zaawansowanych systemów wsparcia kierowcy, 53 Zimowa Szkoła Niezawodności, Szczyrk 6–11.01.2025 r. (prezentacja).
- Pełka M., Rodak A., Koncepcja oceny efektywności szkolenia praktycznego z wykorzystaniem autorskiego modelu kontrolera rozmytego wśród kierowców starszych wiekiem, Konferencja Transport XXI wieku, Ryn 2–5.09.2025 r. (prezentacja).
- Gąsiorek K., Safety of connected and automated vehicles in mixed traffic with conventional vehicles – accident analysis and economic cost estimation based on the DARTS-PL project, XVII International Scientific Conference TRANSPORT PROBLEMS, Wisła 25–27.06.2025 r. (prezentacja).
- Odachowska-Rogalska E., Kierowca od 17 roku życia, psychologiczne aspekty – zagrożenia i szanse, XIV Konferencja Szkoleniowa PIGOSK pt. „Bezpieczeństwo na drogach - nowe wyzwania dla Ośrodków Szkolenia Kierowców, Gnień 12–14.09. (prezentacja).
- Pełka M., Kompetencje kierowcy w erze systemów ADAS: Szkolenie jako fundament świadomego wykorzystania technologii. Motoryzacja na zakręcie zmian, Sieradz 19.09.2025 r. (prezentacja online).
- Gąsiorek K., IMPROVA - injury mitigation to promote Vision-ZERO achievement - Długoterminowe konsekwencje psychologiczne wypadków drogowych, VII Ogólnopolski Konwent „Współpraca międzysektorowa i innowacje na rzecz bezpieczeństwa drogowego”, Warszawa 28–29.10. 2025 r. (prezentacja).
- Jankowska-Karpa, D., Udział w międzynarodowej jubileuszowej konferencji 10 lat ESRA, 23.06.2025, Bruksela, Belgia.

FILAR: BEZPIECZNY POJAZD

Kierunek: Badania i wymiana doświadczeń

- Rodak A., Wpływ HMI na prośbę przejęcia kontroli w pojeździe zautomatyzowanym. Psychologia Mobilności: Kształtowanie zachowań transportowych przyszłości. TOB CUPT, 16–17.09.2025 r. (prezentacja).
- Kruszewski M., Rodak A., Niedzicka A., Dane rzeczywiste jako podstawa treningu algorytmów percepcji AV – zaawansowane narzędzia pomiarowe w DARTS-PL, Konferencja AV-POLAND. Warszawa 12.06. 2025 r. (prezentacja).
- M. Kruszewski, A. Rodak, A. Niedzicka, Mapowanie przestrzenne drogi z użyciem zestawu pomiarowego w pojeździe badawczym DARTS-PL, Seminarium DARTS-PL, 14.05.2025. Warszawa siedziba ITS.
- Rodak A., Niedzicka A., Zestaw pomiarowy do rejestracji scenariuszy drogowych do testowania algorytmów percepcji pojazdów zautomatyzowanych. Diagnostyka Maszyn. Wisła 2–6.03.2025 (prezentacja).
- Zysińska M., Żak J., Gołębiowski P., Seidel S., Analiza możliwości popytowo-podażowych w zakresie rozwoju wodorowego transportu samochodowego w Polsce (2025–2030) na tle krajów UE. Konferencja Transport XXI wieku, Ryn 2–5.09.2025 r. (prezentacja).
- Pawlak P., Wdrażanie pojazdów zautomatyzowanych i autonomicznych potencjałem innowacyjnym dla przedsiębiorstw społecznych. Seminarium SGH - Przestrzeń w ekonomii. Społeczne uwarunkowania rozwoju gospodarki – II edycja. Warszawa 13.06.2025 r. (prezentacja).

- Rodak A., Wpływ HMI na prośbę przejęcia kontroli w pojeździe zautomatyzowanym, Psychologia Mobilności: Kształtowanie zachowań transportowych przyszłości, TOB CUPT. Warszawa 16–17.09.2025 r. (wydarzenie online).
- Kruszewski M., Rodak A., Wyzwania technologiczne związane z wdrażaniem pojazdów zautomatyzowanych na drogi, XI Warmińsko-mazurskie Forum Drogowe. Ryn 14-16.09.2025 r. (prezentacja).
- Pełka M., Connected and Autonomous Vehicles Competence Centre, Taiwan–Poland Smart Mobility Forum & B2B Matchmaking, 23.10.2025 r.

FILAR: BEZPIECZNA DROGA

Kierunek: Badania i wymiana doświadczeń

- Pawlak P., Statistical assessment of the number of vertical road signs in Poland in the context of creating a representative database of Polish traffic signs for implementing autonomous vehicles, XVII International Scientific Conference Transport Problems, Wisła 25–27.06.2025 r.

FILAR: BEZPIECZNA PRĘDKOŚĆ

Kierunek: Badania i wymiana doświadczeń

- Jankowska-Karpa, D. (2025). Enforcing the speed limit – System of automatic speed enforcement. Road Safety Performance Index Annual Conference and Award Ceremony, 24 czerwca 2025, Bruksela, Belgia.

FILAR: ZARZĄDZANIE BRD

Kierunek: Badania i wymiana doświadczeń

- Zielińska A.: Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Szkolenie dla Stowarzyszenia Ręczonawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego AUTOMOBILKLUB, 2025.
- Sicińska K., POBR. Narzędzie do zarządzania brd na poziomie lokalnym, Konwent Dyrektorów Zarządców Dróg Powiatowych Woj. Warmińsko-mazurskiego. Nowe Miasto Lubawskie 18.09.2025 r. (prezentacja).
- Jankowska-Karpa, D., Udział w Trendline Final Conference, 10–11.06.2025, Haga, Holandia.
- Jankowska-Karpa, D., Udział w ceremonii wręczenia nagród Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (European Road Safety Charter) i spotkaniu Krajowych Punktów Kontaktowych Europejskiej Karty BRD, 16–17.10.2025, Bruksela
- Dąbrowska-Loranc, M., Udział w panelu „Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego – wyzwania i zagrożenia na drugie ćwierćwiecze XXI wieku” podczas XX Jubileuszowej Międzynarodowej Konferencji Współczesne Oblicza Bezpieczeństwa, 8-9 października 2025, Gdańsk.
- Jankowska-Karpa, D., Prowadzenie warsztatów podczas konferencji podsumowującej projekt ESRA3, 23.06.2025, Bruksela, Belgia.
- Jankowska-Karpa, D., Dąbrowska-Loranc, M. (2025). Skuteczna ocena podejmowanych działań i monitorowania stanu BRD na poziomie krajowym i europejskim - Europejski projekt Trendline, XX Jubileuszowa Międzynarodowa Konferencja Współczesne Oblicza Bezpieczeństwa, 8–9 października 2025, Gdańsk.

III. Przygotowanie opinii

- dla Ministerstwa Infrastruktury analizy dot. wypadków z udziałem rowerów/e-hulajnóg/UTO wśród dzieci i młodzieży (0–16 lat) pod kątem wprowadzenia obowiązku stosowania kasku.
- dla PFRON Wytyczne dla podmiotów gospodarczych w zakresie zapewniania spełniania wymagań dostępności produktów i usług.
- dla Ministerstwa Infrastruktury i udział w grupie dyskusyjnej dot. projektów aktów prawnych, przygotowanie stanowiska ITS dot. zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa pojazdów uczestniczących w ruchu drogowym w Polsce.

- analizy, odpowiedzi na pytania partnerów ITS ze Stacji Kontroli Pojazdów publikowanych na stronie internetowej www.patronat.pl opracowywanie informacji merytoryczno-technicznych, przygotowanie ekspertyz.
- Zaproponowanie zmian w zapisach nowej podstawy programowej kształcenia ogólnego pn. *Kompas jutra* w zakresie przedmiotów „Zajęcia praktyczno-techniczne” oraz „Wychowanie Fizyczne” związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego.

IV. Inna działalność w zakresie brd

Udział w pracach grup roboczych organizacji krajowych i międzynarodowych

- Jankowska-Karpa, D., Udział w pracach Zespołu ds. oceny ryzyka zagrożeń dla zdrowia lub życia ludzi związanych z używaniem nowych substancji psychoaktywnych GIS, 5.06.2025 i 6.11.2025, Warszawa.
- Jankowska-Karpa, D., Udział w pracach Komitetu Sterującego ESRA 3 i 4 (Steering Group) 26.02.2025, 15.05.2025, 6.10.2025, 23.10.2025, online.
- Jankowska-Karpa, D., Udział w posiedzeniu Zgromadzenia Ogólnego ECTRI (General Assembly), 23–24.04.25, Linköping, Szwecja oraz 9–10.12.2025, Zagrzeb, Chorwacja.
- Jankowska-Karpa, D., Udział w pracach grupy roboczej ECTRI Task Force Education, Training & Mobility, 9.09.2025, online.
- Jankowska-Karpa, D., Udział w pracach grupy roboczej ECTRI TG Safety 31.01.2025, 16.06.2025, 31.10.2025, online.
- Jankowska-Karpa, D., Udział w pracach grupy IRTAD, 8–10.04.2025 Londyn, UK, oraz 30.09–2.10.2025 Paryż, Francja.
- Jankowska-Karpa, D., Udział w pracach Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Transportu – Main Council 3-4.04.2025 Kraków, 15–16.10.2025 Bruksela, oraz w PIN Expert Group 24-25.06.2025, Bruksela.

Organizacja konferencji/seminariów/wydarzeń

- International Seminar Safe&Sober (Bezpieczni i Trzeźwi), międzynarodowe seminarium ITS i Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Transportu ETSC, Warszawa, 23.1.2025.
- IV Seminarium DARTS-PL (Database of Autonomus Vehicles Road Testing Scenarios). 14.05.2026 (organizator seminarium).
- „Autonomiczna przyszłość transportu drogowego. AV-POLAND 2025” FEEL THE FUTURE, FEEL THE AUTOMATION. Warszawa, 12.06.2025 r.
- Psychologia Mobilności: Kształtowanie zachowań transportowych przyszłości. Transportowe Obserwatorium Badawcze CUPT. Warszawa 16–17. 09. 2025 r. (współorganizator seminarium).
- Światowy Dzień Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych w Zabawie k/Tarnowa). 16.11.2025 r. (współorganizator obchodów krajowych).

Szkolenia

- Prowadzenie szkoleń uzupełniających dla uprawnionych diagnostów w zakresie:
 - nowych zasad oceny zmian konstrukcyjnych w pojazdach,
 - weryfikacji nowych systemów oświetlenia pojazdów,
 - analizy zmian w wymaganiach stawianych dla autobusu, którego dopuszczalna prędkość na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h,
 - nowych technologii w pomiarach emisji spalin realizowanych w SKP,
 - problematyki badań technicznych pojazdów o napędzie elektrycznym i hybrydowym,
 - procedury weryfikacji stanu technicznego nowoczesnych układów hamulcowych.

Współpraca z mediami

- W 2025 roku w mediach ukazało się ponad 3500 wzmianek na temat brd z udziałem pracowników ITS w tym najczęściej na stronach internetowych, w social mediach (najwięcej na Twitter, FB) oraz w audycjach radiowych i telewizyjnych i w prasie.

Patenty:

- ITS Patent: Nasadka na sprzęt ortopedyczny dedykowana pieszym
- ITS Zgłoszenie wniosku do Urzędu Patentowego RP o udzielenie patentu na wynalazek pn. Ergonomiczny element gałki na kierownicę (zgłoszenie P.453535).
- ITS Opracowywanie i doskonalenie metod kontroli stanu technicznego pojazdu, w tym badania eksploatacyjne nowych urządzeń kontrolnych (uzyskanie patentu).

Nagrody i wyróżnienia:

- Wnuk A., 3. Kongres Nauka dla Społeczeństwa, 25–26 maja 2025 – wyróżnienie za kwalifikację wolno-rynkową pn. „Edukowanie dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego” w Zintegrowanym Rejestrze Kwalifikacji.
- Wnuk A., Stasiak-Cieślak B. (red.) (2024), Skuteczność urządzeń adaptacyjnych dla kierowców i pasażerów z niepełnosprawnościami, w której autorzy pochylają się nad zagadnieniem rozwiązań ułatwiających mobilność osób z dysfunkcjami narządów ruchu, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności – wyróżnienie dla publikacji w Konkursie TECHNICUS 2025 na najlepszą książkę techniczną, najlepszy poradnik techniczny oraz najlepsze wydawnictwo elektroniczne jest Federacja Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych NOT.

Działania Centrum Usług Motoryzacyjnych dla Osób Niepełnosprawnych ITS

- Działania na rzecz dostępności, w tym prowadzenie spotkań indywidualnych z użytkownikami urządzeń adaptacyjnych w pojazdach (rozmowy z psychologiem transportu, specjalistą od adaptacji pojazdów prezentacje pojazdów z adaptacjami).
- Prowadzenie konsultacji w ramach punktu informacyjno-konsultacyjnego w zakresie projektowania uniwersalnego w transporcie indywidualnym w „okresie trwałości” projektu CWOD pt. Centrum wiedzy o dostępności do transportu i mobilności osób o szczególnych potrzebach.

Instytut Badawczy Dróg i Mostów

Działalność badawcza i publikacyjna związana z tematyką BRD

(Filar: Bezpieczny człowiek/ Bezpieczna droga, kierunek: Badania)

1. Karkowski, M. (2025). Correlations between road barrier parameters with ASI and THiV (EN 1317) and their impact on driver and passenger safety during a crash. *Roads and Bridges – Drogi I Mosty*, 24(4), 607–614. <https://doi.org/10.7409/rabdim.025.041>
2. Światała, M., Bohatkiewicz, J., Wasilewski, G., & Gut, R. (2025). Activities of civil-military services during floods: identification of technical, organizational, and legal issues related to the natural disaster that occurred in Poland in 2024. *Roads and Bridges – Drogi I Mosty*, 24(3), 245–252. <https://doi.org/10.7409/rabdim.025.013>
3. Światała, M., Maliszewski, M., Kowalewska, A., & Królikowski, R. (2025). Road freight transport safety in Poland: regional accident patterns and infrastructure damage costs. *Roads and Bridges – Drogi I Mosty*, 24(3), 297–317. <https://doi.org/10.7409/rabdim.025.017>
4. Tomczuk, P., Chrzanowicz, M., Jaskowski, P., Skierczyński, P., & Mechowski, T. (2025). Bicycle road lighting – requirements and recommendations. *Roads and Bridges – Drogi I Mosty*, 24(3), 331–340. <https://doi.org/10.7409/rabdim.025.019>
5. Bohatkiewicz, J., Światała, M., Królikowski, R., & Biskup, M. (2025). The aftermath of a flood: assessing its impact on roads and bridges with insights from the Road and Bridge Research Institute. *Roads and Bridges – Drogi I Mosty*, 24(2), 127–144. <https://doi.org/10.7409/rabdim.025.006>