



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 13.2.2026 r.
SWD(2026) 53 final

DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI

Monitorowanie postępów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w UE – Polska

Towarzyszący dokumentowi:

**KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY,
EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU
REGIONÓW**

**Sprawozdanie na temat wdrożenia unijnych ram polityki bezpieczeństwa ruchu
drogowego w połowie okresu realizacji**

{ COM(2026) 77 final } - { SWD(2026) 33 final } - { SWD(2026) 34 final } -
{ SWD(2026) 35 final } - { SWD(2026) 36 final } - { SWD(2026) 37 final } -
{ SWD(2026) 38 final } - { SWD(2026) 39 final } - { SWD(2026) 40 final } -
{ SWD(2026) 41 final } - { SWD(2026) 42 final } - { SWD(2026) 43 final } -
{ SWD(2026) 44 final } - { SWD(2026) 45 final } - { SWD(2026) 46 final } -
{ SWD(2026) 47 final } - { SWD(2026) 48 final } - { SWD(2026) 49 final } -
{ SWD(2026) 50 final } - { SWD(2026) 51 final } - { SWD(2026) 52 final } -
{ SWD(2026) 54 final } - { SWD(2026) 55 final } - { SWD(2026) 56 final } -
{ SWD(2026) 57 final } - { SWD(2026) 58 final } - { SWD(2026) 59 final }

Spis treści

1. Streszczenie.....	2
2. Strategia i środki w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego	2
2.1 Strategia w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego	2
2.2 Zarządzanie bezpieczeństwem ruchu drogowego.....	3
2.3 Najważniejsze kwestie dotyczące bezpieczeństwa	3
2.4 Cele w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego	4
2.5 Środki w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.....	4
3. Postępy w zakresie zapewniania bezpieczeństwa ruchu drogowego.....	5
3.1 Wyniki w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego	5
3.2 Wskaźniki skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego	8
4. Monitorowanie wdrażania strategii w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego	11
4.1 Postępy we wdrażaniu.....	11
5. Wnioski i zalecenia	14

1. Streszczenie

W 2024 r. Polska odnotowała 52 ofiary śmiertelne na milion mieszkańców, co oznacza wskaźnik wyższy niż średnia dla UE (45). W porównaniu z 2019 r. osiągnięto imponujący spadek o 35 %. W 2024 r. 7 796 osób odniosło poważne obrażenia w wypadkach drogowych, co stanowi spadek o 27 % względem roku 2019.

Jeżeli chodzi o kategorie ofiar śmiertelnych w Polsce, w porównaniu ze średnią dla UE odnotowano wysoki odsetek pieszych i ofiar śmiertelnych na obszarach miejskich. Dochodzi również do znacznej liczby wypadków charakteryzujących się wyjątkowo dużą dotkliwością, co wskazuje na konsekwencje nadmiernej prędkości jazdy.

W polskim Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2021–2030 wyznaczono **cele polegające na obniżeniu o połowę liczby osób zabitych na drogach i osób ciężko rannych do 2030 r.** w porównaniu z 2019 r. Ponadto w strategii tej określono podstawowe wskaźniki monitorowania, które są powiązane z konkretnymi filarami. Program bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmuje łącznie **63 kierunki działania pogrupowane w 16 obszarów interwencji** i pięć filarów.

Z najnowszych dostępnych danych wynika, że Polska jest **na dobrej drodze do osiągnięcia celów na 2030 r.** Dokładniej rzecz ujmując, liczba odnotowanych ofiar śmiertelnych była o około 16 % niższa niż wartość docelowa na 2024 r. Ponadto liczba odnotowanych poważnych obrażeń była o 5 % niższa niż wartość docelowa na 2024 r.

Jeżeli chodzi o postępy we wdrażaniu działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego przewidzianych w strategii krajowej na lata 2021–2024, **proces wdrażania przebiega płynnie i nie zgłasza się żadnych konkretnych luk.** Z samooceny wynika, że Polska zaczyna od wysokiego poziomu we wszystkich analizowanych obszarach bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ponadto wszystkie środki zaplanowane na ten okres są realizowane zgodnie z planem. Należy zauważyć, że na ten okres nie zaplanowano środków związanych z filarem dotyczącym bezpieczeństwa pojazdów.

W strategii krajowej przewidziano przegląd w 2025 r., a ponadto opracowany zostanie nowy plan działania na lata 2026–2027. Obecnie przygotowywane są także nowe przepisy dotyczące najpoważniejszych problemów związanych z zachowaniem na drogach, takich jak kierowanie pojazdem pod wpływem alkoholu, w przypadku których zaostrzone zostaną mandaty i kary.

Wydaje się również, że wdrażanie strategii w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w okresie 2021–2024 **przebiega sprawnie** we wszystkich obszarach, co znajduje również odzwierciedlenie w poczynionych postępach w zmniejszeniu liczby ofiar śmiertelnych i osób odnoszących poważne obrażenia w wypadkach drogowych, przy czym Polska jest na dobrej drodze do osiągnięcia celów na 2030 r.

2. Strategia i środki w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego

2.1 Strategia w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2021–2030 (NPBRD) został przygotowany w oparciu o doświadczenia dotychczasowych programów prewencyjnych, z uwzględnieniem najnowszych trendów i najskuteczniejszych rozwiązań,

a przede wszystkim w oparciu o jasno zdefiniowaną wizję oraz zasady realizacji.

Dodatkowo NPBRD jest dokumentem wypełniającym w Polsce warunek podstawowy dla sektora transportowego, wynikający z rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące funduszy Polityki Spójności w perspektywie finansowej 2021–2027.

NPBRD stanowi **krajową strategię w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego**, w której dokonano podsumowania oceny zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Uzupełnieniem NPBRD są dokumenty tworzące ramy finansowe do realizacji inwestycji infrastrukturalnych, tj. Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 i jego kontynuacja, Program Budowy 100 obwodnic na lata 2020–2030 oraz Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021–2024 i zawierający elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego Program Utrzymania Dróg Krajowych na lata 2020–2030, który będzie kontynuował założenia Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021–2024 począwszy od roku 2025.

Tabela 22.1: Krajowa strategia w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego

Polska	
Ramy czasowe	2021–2030
Główny organ	Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
Link	https://www.krbrd.gov.pl/programy-brd/narodowe-programy-brd/ .

2.2 Zarządzanie bezpieczeństwem ruchu drogowego

Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (KRBRD), międzyresortowy organ doradczy i pomocniczy Rady Ministrów ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego, jest odpowiedzialna za **formułowanie krajowej strategii w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego i monitorowanie rozwoju sytuacji w tej kwestii w kraju**.

2.3 Najważniejsze kwestie dotyczące bezpieczeństwa

Na podstawie wyników z 2019 r. w Polsce pojawiły się następujące problemy związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego¹:

- podstawowym problemem polskich dróg jest **bardzo duża ciężkość zdarzeń**. W latach 2018–2019 zaobserwowano spadek liczby wypadków i rannych przy jednoczesnym wzroście liczby ofiar śmiertelnych;
- najwięcej zdarzeń charakteryzujących się bardzo wysoką ciężkością jest konsekwencją **nadmiernej prędkości**. Do tej kategorii zaliczają się zderzenia pojazdów, najechanie na pieszych czy najechanie na drzewo;
- kluczowym problemem bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce jest bardzo wysokie zagrożenie **niechronionych użytkowników dróg**. W 2019 r. niechronieni użytkownicy dróg stanowili 48,6 % ofiar śmiertelnych i 49,2 % ciężko rannych;

¹ Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (2024). Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021–2030. Dostępny na stronie: <https://www.krbrd.gov.pl/programy-brd/narodowe-programy-brd/>.

- w Polsce najbardziej narażone na śmierć w wyniku wypadku drogowego są **osoby młode** w wieku od 18 do 24 lat (136 ofiar śmiertelnych na milion mieszkańców), a następnie osoby starsze w wieku powyżej 60 lat (95 ofiar śmiertelnych na milion mieszkańców).

2.4 Cele w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego

W Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2021–2030 wyznaczono następujące cele:

- **ograniczenie do 2030 r. liczby ofiar śmiertelnych o 50 %** w porównaniu z 2019 r.;
- **ograniczenie do 2030 r. liczby osób z poważnymi obrażeniami o 50 %** w porównaniu z 2019 r.

Ponadto w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego określono zestaw podstawowych wskaźników monitorowania, które są powiązane z konkretnym filarem.

2.5 Środki w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego

W Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Polski uwzględniono łącznie **63 kierunki działania pogrupowane w 16 obszarów interwencji i pięć filarów¹**.

Tabela 22.2: Filary bezpieczeństwa ruchu drogowego i liczba działań

Filar	Obszary interwencji	Kierunki działania
1. System zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego	7	16
2. Bezpieczny człowiek	2	10
3. Bezpieczne drogi	3	17
4. Bezpieczny pojazd	2	9
5. Ratownictwo i opieka powypadkowa	2	11
Ogółem	16	63

W najbliższej przyszłości rząd planuje wprowadzić następujące zmiany legislacyjne:

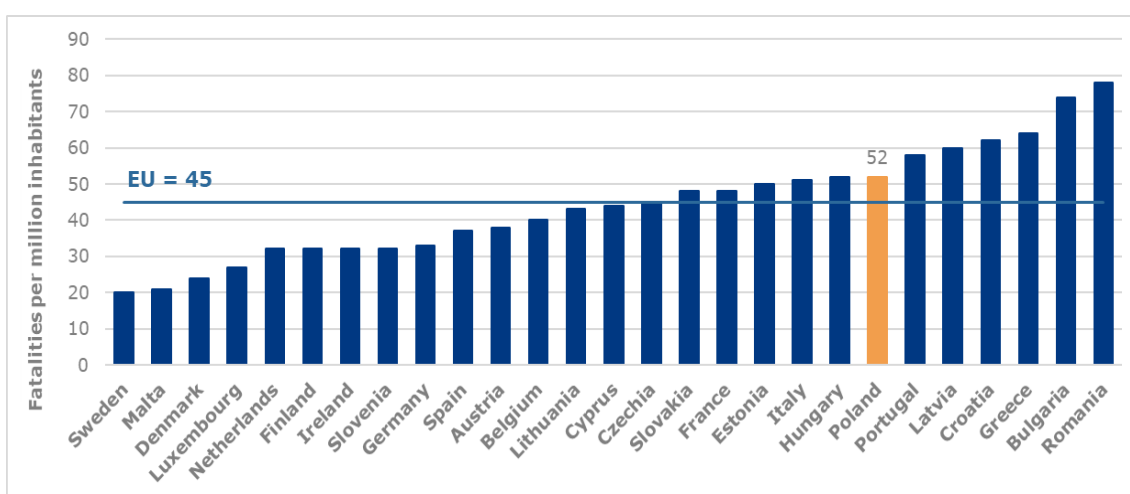
- umożliwienie prowadzenia pojazdu od 17. roku życia, z okresem próbnym obejmującym bardziej rygorystyczne ograniczenia prędkości oraz zerową tolerancję dla alkoholu. W pierwszych miesiącach młodzi kierowcy będą musieli prowadzić pojazd pod nadzorem doświadczonego kierowcy;
- rozszerzenie możliwości zatrzymania prawa jazdy za przekroczenie prędkości dopuszczalnej o więcej niż 50 km/h na drogi jednojezdniowe dwukierunkowe poza obszarem zabudowanym;
- wyeliminowanie z ruchu drogowego recydywistów, tj. kierowców objętych wielokrotnymi zakazami prowadzenia pojazdów;
- zaostrzenie ścigania i karania za nielegalne wyścigi i drifting;
- zaostrzenie kar za skrajnie niebezpieczną i brawurową jazdę. Podwyższenie kar za wypadek ze skutkiem śmiertelnym (podczas nielegalnego wyścigu lub rażąco niebezpiecznej, brawurowej jazdy lub w przypadku naruszenia zakazu prowadzenia pojazdów).

3. Postępy w zakresie zapewniania bezpieczeństwa ruchu drogowego

3.1 Wyniki w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego

W Polsce w 2024 r. w wypadkach drogowych zginęło 1 896 osób, a 7 793 osoby odniosły poważne obrażenia. Z danych za 2024 r. wynika, że Polska zajęła 21. miejsce wśród 27 państw członkowskich UE pod względem najniższej liczby ofiar śmiertelnych na milion mieszkańców. W tym roku odnotowano 52 ofiary śmiertelne wypadków drogowych na milion mieszkańców, co jest wynikiem powyżej średniej UE (45).

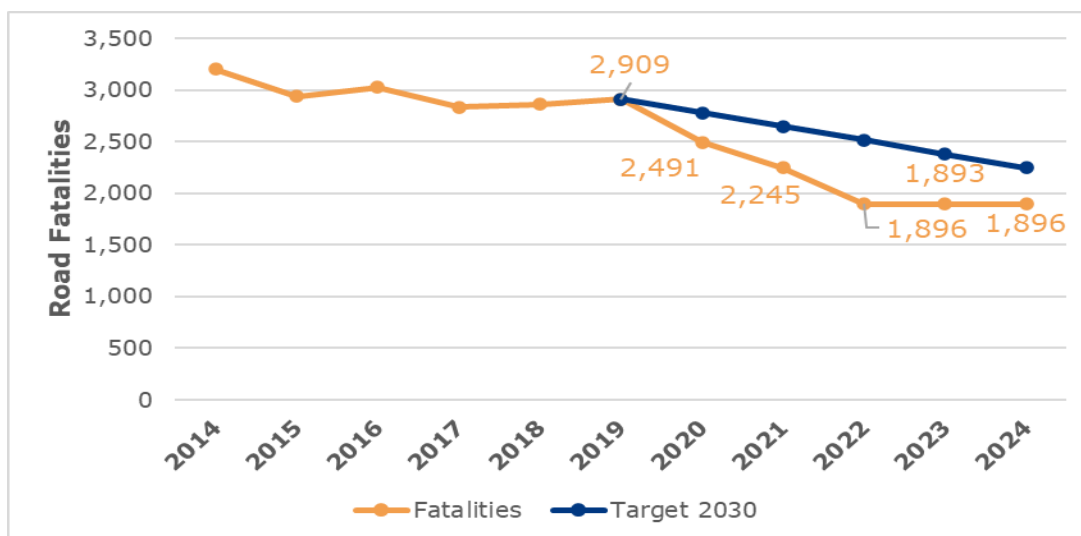
Rys. 22.1 Wskaźniki śmiertelności według kraju, 2024 r.



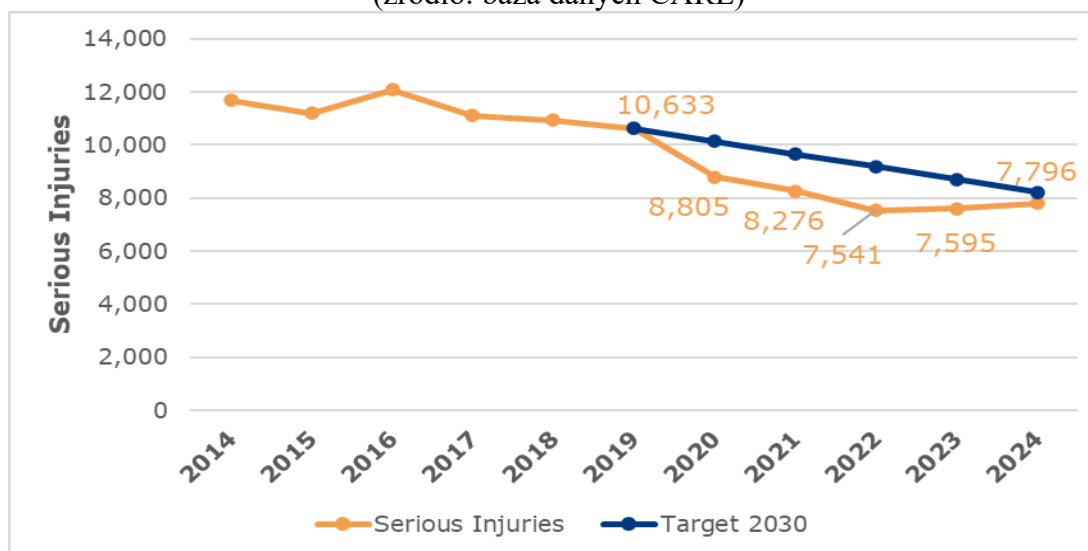
Źródła: baza danych CARE dotycząca wypadków drogowych; dane Eurostatu dotyczące ludności (internetowy kod danych [demo_pjan](#)).

W porównaniu z 2019 r. w 2024 r. odnotowano spadek liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych o 35 %. Ponadto liczba poważnych obrażeń znacznie spadła – odnotowano spadek o 27 % w latach 2019–2024. W związku z tym Polska jest na dobrej drodze do osiągnięcia celów na 2030 r. polegających obniżeniu o połowę liczby osób zabitych na drogach i osób ciężko rannych.

Rys. 22.2 Ofiary śmiertelne wypadków drogowych i cel na 2030 r.
(źródło: baza danych CARE)²



Rys. 22.3 Poważne obrażenia w wypadkach drogowych
(źródło: baza danych CARE)



Jeżeli chodzi o kategorie ofiar śmiertelnych w Polsce, w porównaniu ze średnią dla UE odnotowano wysoki odsetek pieszych i ofiar śmiertelnych na obszarach miejskich³. W 2024 r. piesi stanowili 23 % osób zabitych w wypadkach drogowych, a 37 % ofiar śmiertelnych wypadków drogowych odnotowano na obszarach miejskich. Ponadto odsetek ofiar śmiertelnych i osób odnoszących poważne obrażenia na autostradach w Polsce jest bardzo niski.

² Należy zauważyć, że w przypadku wielu państw europejskich globalna pandemia COVID-19 miała wpływ na dane CARE za lata 2020 i 2021. W czasie pandemii wielkość ruchu gwałtownie spadła ze względu na ograniczenia w ruchu drogowym, co wiązało się ze znacznym spadkiem liczby wypadków drogowych i ofiar śmiertelnych.

³ Komisja Europejska (2023), Profil kraju – Polska. Europejskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Bruksela, Komisja Europejska, Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu.

Poniżej przedstawiono przegląd zmian pod względem liczby ofiar śmiertelnych i osób odnoszących poważne obrażenia w wypadkach drogowych w latach 2019 i 2024 (rok, dla którego dostępne są najnowsze szczegółowe dane dotyczące wypadków) w odniesieniu do określonych rodzajów dróg, wypadków i użytkowników dróg. Ogólnie rzecz biorąc, w Polsce **liczba osób odnoszących poważne obrażenia zmniejszyła się** we wszystkich badanych grupach. Spadek liczby osób odnoszących poważne obrażenia wśród osób podróżujących samochodami osobowymi (38 %) był wyższy niż spadek całkowitej liczby poważnych obrażeń (27 %).

W 2024 r. **zmniejszyła się również liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych** we wszystkich grupach badanych. Największy spadek liczby ofiar śmiertelnych odnotowano wśród pieszych (46 %) i rowerzystów (34 %).

Tabela 22.3: Zmiana liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w latach 2019–2024

Ofiary śmiertelne	2019	2024	% w 2024 r.	zmiana w % 2019–2024
Ofiary śmiertelne wypadków drogowych ogółem	2 909	1 896	-	-35 %
Na obszarach miejskich	1 177	695	37 %	-41 %
Poza obszarami miejskimi	1 662	1 137	60 %	-32 %
Autostrady	70	64	3 %	-9 %
Wypadki z udziałem jednego pojazdu	700	532	28 %	-24 %
Wypadki z udziałem wielu pojazdów	1 455	965	51 %	-34 %
Osoby podróżujące samochodami osobowymi	1 333	908	48 %	-32 %
Kierowcy dwukołowych pojazdów silnikowych	382	268	14 %	-30 %
Rowerzyści	258	169	9 %	-34 %
Piesi	793	428	23 %	-46 %

Tabela 22.4: Zmiana liczby osób odnoszących poważne obrażenia w latach 2019–2024

Poważne obrażenia	2019	2024	% w 2024 r.	zmiana w % 2019–2024
Poważne obrażenia ogółem	10 633	7 796	-	-27 %
Na obszarach miejskich	7 015	5 079	65 %	-28 %
Poza obszarami miejskimi	3 460	2 582	33 %	-25 %
Autostrady	158	135	2 %	-15 %
Wypadki z udziałem jednego pojazdu	2 220	1 674	21 %	-25 %
Wypadki z udziałem wielu pojazdów	5 976	4 409	57 %	-26 %
Osoby podróżujące samochodami osobowymi	4 584	2 847	37 %	-38 %
Kierowcy dwukołowych pojazdów silnikowych	1 516	1 353	17 %	-11 %
Rowerzyści	1 371	1 161	15 %	-15 %
Piesi	2 474	1 730	22 %	-30 %

3.2 Wskaźniki skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego

Wskaźniki wykorzystania pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących dla dzieci są w Polsce wyższe niż odpowiednie wskaźniki dla UE. Ponadto liczba deklarowanych przypadków prowadzenia pojazdów pod wpływem alkoholu jest znacznie niższa niż średnia dla UE. Polska flota samochodów osobowych jest starsza niż średnia dla UE.

Tabela 22.5: Wskaźniki skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w latach 2022–2025 (źródło: ERSO, profile krajów)

	Polska		UE	
	2022	2025	2022	2025
Przekroczenie dopuszczalnej prędkości⁴				
% samochodów osobowych poruszających się z dopuszczalną prędkością ^a				
Autostrady	54,0	36,0 (120 km/h) 63,0 (140 km/h)	-	-
Drogi wiejskie	51,9	56,0	-	-
Drogi miejskie	20,5	23,0	-	-
Wskaźniki wykorzystania pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących dla dzieci (%)^{a,b}				
Przód	95,6	97,4	93,1	92,4
Tył	88,2	89,5	75,3	69,9
Urządzenia przytrzymujące dla dzieci (obserwacje na poboczu)	93,1	96,3	67,0	83,3
Urządzenia przytrzymujące dla dzieci (kontrole w pojeździe)	/	/	-	-
Wskaźniki wykorzystania kasków (%)^a				
Kierowca dwukołowego pojazdu silnikowego	99,5	99,8	97,0	97,6
Pasażer dwukołowego pojazdu silnikowego	100,0	-	94,4	97,0
Rowerzysta	20,9	24,4	37,8	34,5
Kierowanie pojazdem pod wpływem alkoholu^c (deklarowane)				
% kierowców samochodów, którzy co najmniej raz w ciągu ostatnich 30 dni prowadzili pojazd z przekroczeniem dozwolonej prędkości	4,2	-	11,8	11,8
Rozproszenie uwagi kierowcy^a				
% kierowców niekorzystających podczas jazdy z przenośnych urządzeń mobilnych/telefonów trzymanyh w ręku	95,0	96,6	94,8	94,5
Bezpieczeństwo pojazdów				
% nowych samochodów osobowych oznaczonych co najmniej 4 gwiazdkami EuroNCAP ^a	-	-	83,6	82,7
Średni wiek floty samochodów osobowych (w latach) ^d	14,9	15,1	12,3	12,5

Źródła: ^a Projekty Baseline i Trendline, ^b Europejska Rada Bezpieczeństwa Transportu (2022), ^c projekt ESRA3 (2024), ^d ACEA (2024, 2025), uwagi: * dane za 2025 r. dotyczą tylko dni roboczych.

⁴ Średnia dla UE dotycząca przekroczenia dopuszczalnej prędkości nie jest dostępna ze względu na różne prawne ograniczenia prędkości w poszczególnych państwach, co uniemożliwia proste porównanie.

4. Monitorowanie wdrażania strategii w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego

4.1 Postępy we wdrażaniu

Zarządzanie bezpieczeństwem ruchu drogowego

Polska zaczyna od wysokiego poziomu we wszystkich obszarach bezpieczeństwa ruchu drogowego związanych z filarem „**Zarządzanie bezpieczeństwem ruchu drogowego**”. Wszystkie środki są realizowane zgodnie z planem.

Strukturę Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego określają przepisy krajowe. Przepisy dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego są regularnie wdrażane. Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego funkcjonuje w ramach Instytutu Transportu Samochodowego – członka Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Tabela 22.6: Samoocena postępów we wdrażaniu środków związanych z filarem „Zarządzanie bezpieczeństwem ruchu drogowego”

B1	Zarządzanie bezpieczeństwem ruchu drogowego	Ocena stanowiąca punkt odniesienia (2021)	Postępy (2021–2024)
1	Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego	wysoka	zgodnie z planem
2	Krajowy budżet na bezpieczeństwo ruchu drogowego	wysoka	zgodnie z planem
3	Przepisy dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego	wysoka	zgodnie z planem
4	Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego	wysoka	zgodnie z planem

Bezpieczny człowiek

Polska zaczyna od wysokiego poziomu we wszystkich obszarach bezpieczeństwa ruchu drogowego związanych z filarem „**Bezpieczny człowiek**”. Wszystkie środki są realizowane zgodnie z planem.

Jeżeli chodzi o egzekwowanie przepisów, w 2023 r. zainstalowano 336 urządzeń do monitorowania ograniczeń prędkości oraz przestrzegania sygnalizacji świetlnej. Kampanie informacyjne prowadzone są na bieżąco zarówno na szczeblu centralnym, jak i regionalnym.

Tabela 22.7: Samoocena postępów we wdrażaniu środków związanych z filarem „Bezpieczny człowiek”

B2	Bezpieczny człowiek	Ocena stanowiąca punkt odniesienia (2021)	Postępy (2021–2024)
1	Egzekwowanie przepisów	wysoka	zgodnie z planem
2	Edukacja	wysoka	zgodnie z planem
3	Szkolenie nowych kierowców	wysoka	zgodnie z planem
4	Kampanie informacyjne	wysoka	zgodnie z planem
5	Środki na rzecz niechronionych użytkowników drogi	wysoka	zgodnie z planem
6	Środki na rzecz kierowców zawodowych	-	-

Bezpieczna prędkość

Jeśli chodzi o filar „**Bezpieczna prędkość**”, Polska zaczyna od wysokiego poziomu we wszystkich obszarach bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wszystkie środki są realizowane zgodnie z planem.

Zarządcy dróg na bieżąco aktualizują ograniczenia prędkości na podstawie kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego. Służby nadzoru (policja oraz automatyczny nadzór Inspekcji Transportu Drogowego) zgodnie z planem egzekwują przepisy dotyczące przekroczenia dopuszczalnej prędkości. Kampanie dotyczące przekroczenia dopuszczalnej prędkości prowadzone są przez członków Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Ponadto nadzór nad przekroczeniem dopuszczalnej prędkości sprawują służby nadzoru, a badania naukowe prowadzi Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Tabela 22.8: Samoocena postępów we wdrażaniu środków związanych z filarem „Bezpieczna prędkość”

B3	Bezpieczna prędkość	Ocena stanowiąca punkt odniesienia (2021)	Postępy (2021–2024)
1	Aktualizacja ograniczeń prędkości	wysoka	zgodnie z planem
2	Egzekwowanie przepisów dotyczących ograniczeń prędkości	wysoka	zgodnie z planem
3	Kampanie dotyczące przekroczenia dopuszczalnej prędkości	wysoka	zgodnie z planem
4	Nadzór nad przekroczeniem dopuszczalnej prędkości	wysoka	zgodnie z planem

Bezpieczne drogi

Jeśli chodzi o filar „**Bezpieczne drogi**”, Polska zaczyna od wysokiego poziomu we wszystkich obszarach bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wszystkie środki są realizowane zgodnie z planem.

Władze miejskie opracowują plany zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP). Władze miejskie są również odpowiedzialne za interwencje w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w infrastrukturze miejskiej. Interwencje w zakresie bezpieczeństwa na drogach wiejskich są realizowane za pomocą planów działania wojewódzkich rad bezpieczeństwa ruchu drogowego i zarządców dróg. Ponadto zarządzanie bezpieczeństwem autostrad jest głównym zadaniem zarządcy drogi krajowej – GDDKiA (Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad). Krajowy zarządca dróg oraz zarządy dróg wojewódzkich przeprowadzają również audyty i kontrole bezpieczeństwa ruchu drogowego zgodnie z przepisami UE.

Tabela 22.9: Samoocena postępów we wdrażaniu środków związanych z filarem „Bezpieczne drogi”

B4	Bezpieczne drogi	Ocena stanowiąca punkt odniesienia (2021)	Postępy (2021–2024)
1	Plany mobilności i bezpieczeństwa w miastach	wysoka	zgodnie z planem
2	Infrastruktura miejska na potrzeby niechronionych użytkowników drogi	wysoka	zgodnie z planem
3	Interwencje w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarach wiejskich	wysoka	zgodnie z planem
4	Zarządzanie bezpieczeństwem autostrad	wysoka	zgodnie z planem
5	Normy projektowania dróg	wysoka	zgodnie z planem
6	Audyt i kontrola bezpieczeństwa ruchu drogowego	wysoka	zgodnie z planem

Bezpieczny pojazd

Jeśli chodzi o filar „**Bezpieczny pojazd**”, Polska zaczyna od wysokiego poziomu we wszystkich obszarach bezpieczeństwa ruchu drogowego. W strategii w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego na okres badany nie zaplanowano żadnych środków związanych z tym filarem.

Tabela 22.10: Samoocena postępów we wdrażaniu środków związanych z filarem „Bezpieczny pojazd”

B5	Bezpieczny pojazd	Ocena stanowiąca punkt odniesienia (2021)	Postępy (2021–2024)
1	Modernizacja floty	wysoka	-
2	Promocja ADAS	wysoka	-
3	Kontrola techniczna pojazdu	wysoka	-
4	Przygotowanie do automatyzacji	wysoka	-

Opieka powypadkowa

Jeśli chodzi o filar „**Opieka powypadkowa**”, Polska zaczyna od wysokiego poziomu w obu obszarach bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wszystkie środki są realizowane zgodnie z planem. Państwowe Ratownictwo Medyczne pod nadzorem Ministra Zdrowia na bieżąco realizuje te środki.

Tabela 22.11: Samoocena postępów we wdrażaniu środków związanych z filarem „Opieka powypadkowa”

B6	Opieka powypadkowa	Ocena stanowiąca punkt odniesienia (2021)	Postępy (2021–2024)
1	Skrócenie czasu reakcji służb ratownictwa medycznego	wysoka	zgodnie z planem
2	Wspieranie osób rannych	wysoka	zgodnie z planem

5. Wnioski i zalecenia

W polskim Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2021–2030 wyznaczono **cele polegające na obniżeniu o połowę liczby osób zabitych na drogach i osób ciężko rannych do 2030 r.** w porównaniu z 2019 r. Program bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmuje łącznie 63 kierunki działania pogrupowane w 16 obszarów interwencji i pięć filarów.

W 2024 r. Polska zajęła 21. miejsce **wśród 27 państw członkowskich Unii Europejskiej pod względem najniższych wskaźników śmiertelności** w przeliczeniu na liczbę mieszkańców – 52 ofiary śmiertelne wypadków drogowych na milion mieszkańców (średnia dla UE wynosi 45). Jeżeli chodzi o kategorie ofiar śmiertelnych w Polsce, w porównaniu ze średnią dla UE odnotowano wysoki odsetek pieszych i ofiar śmiertelnych na obszarach zabudowanych.

Z danych wynika, że w latach 2019–2024 odnotowano spadek liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych o 35 %. W latach 2019–2024 **liczba osób odnoszących poważne obrażenia spadła o 27 %**. Ponadto liczba ofiar śmiertelnych i osób odnoszących poważne obrażenia w wypadkach drogowych zmniejszyła się we wszystkich grupach badanych w tym okresie.

Jeżeli chodzi o postępy we wdrażaniu działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego przewidzianych w strategii krajowej na lata 2021–2024, **proces wdrażania przebiega płynnie** i nie zgłasza się żadnych konkretnych luk. W Polsce istnieje również silne poparcie polityczne dla kwestii bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wszystkie środki przewidziane w obecnej strategii są realizowane zgodnie z planem, co znajduje również odzwierciedlenie w postępach poczynionych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego (ofiary śmiertelne i osoby odnoszące poważne obrażenia). Polska jest na dobrej drodze do **osiągnięcia obu celów na 2030 r.**