



Krajowa Rada
BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO

Program realizacyjny na lata 2026-2027

*do Narodowego Programu
Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030*

Dokument przyjęty
11 września 2026 r.

Czym jest Program Realizacyjny na lata 2026 – 2027?

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030 (dalej: NPBRD 2021 – 2030) zakłada konkretne cele oraz wskazuje priorytety działań, których wdrożenie powinno w efekcie doprowadzić do znacznej poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach.

NPBRD 2021-2030 zakłada dwa główne priorytety do osiągnięcia w 2030 roku:

- /// ograniczenie liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych o 50% w porównaniu z rokiem 2019, tj. nie więcej niż 1455 ofiar śmiertelnych,
- /// ograniczenie liczby ofiar ciężko rannych w wypadkach drogowych o 50% w porównaniu z rokiem 2019, tj. nie więcej niż 5317 osób ciężko rannych.

Głównym narzędziem wdrażania NPBRD 2021-2030 są Programy Realizacyjne. Obecnie Program Realizacyjny na lata 2026 – 2027. Dokument ten stanowi dwuletni plan działań i jest ukierunkowany na przyjęte dla danego okresu priorytety. W ramach przyjętego planu wskazane zostają instytucje/podmioty odpowiedzialne za ich realizację, a także zakres czasowy oraz zestaw wskaźników pokazujących stopień realizacji zadania.

Mając na względzie powyższe założenia, Program Realizacyjny 2026 - 2027 zawiera:

- informację o przyjętych, krótkookresowych priorytetach,
- informację nt. zadań przypisanych zgodnie z filarami NPBRD 2021-2030 i uwzględniających zdefiniowane priorytety oraz kierunki działań,
- informację nt. liderów poszczególnych zadań,
- informację nt. terminów realizacji poszczególnych zadań (lata 2026 – 2027),
- wskaźniki oceny stopnia realizacji zadania oraz ranking ważności zadań,
- informację nt. źródła finansowania zadań.

Analiza statystyk oraz różnego rodzaju opracowań (analiz) dotyczących BRD – w szczególności założeń przyjętych w NPBRD oraz programach realizacyjnych – wykazała, że każde działanie zaprezentowane w ww. dokumentach ma pośredni lub bezpośredni wpływ na BRD w Polsce. Oznacza to, że każdy z uczestników ruchu drogowego powinien odczuwać pośrednio bądź bezpośrednio efekty podejmowanych działań przez podmioty i instytucje Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (dalej: KRBRD), uznając jednak, że działania te powinny być efektywnie i systematycznie prowadzone, aż do samego końca ich wdrożenia. Program Realizacyjny 2026 – 2027 jest zestawem działań na rzecz poprawy BRD przewidzianych do realizacji w latach 2026 – 2027 w ramach obowiązywania NPBRD 2021 – 2030. Kolejnym etapem jest przygotowanie i wdrożenie kolejnych dokumentów implementacyjnych NPBRD 2021 – 2030 – programów realizacyjnych na lata 2028, 2029, 2030.

Priorytety programu

Mając na uwadze założenia NPBRD 2021 – 2030 wskazane zostały główne priorytety w zakresie poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego o najwyższym ryzyku utraty życia i zdrowia. Stanowią one jednocześnie najistotniejsze problemy BRD w Polsce, których niwelacja powoduje największe wyzwanie w okresie funkcjonowania NPBRD 2021 – 2030. Jednocześnie pomimo licznych dotychczasowych działań naprawczych zjawisko jazdy w stanie po użyciu alkoholu oraz w stanie nietrzeźwości, jazdy z nadmierną prędkością oraz wysoki poziom wypadkowości wśród niechronionych uczestników ruchu drogowego (pieszych i kierujących pojazdami jednośladowymi) determinują ogólny wysoki stopień zagrożenia utratą życia i zdrowia obywateli w ruchu drogowym w Polsce.

Priorytety działań:

- /// ograniczenie możliwości jazdy w stanie po użyciu alkoholu i w stanie nietrzeźwości;
- /// zarządzanie prędkością;
- /// ochrona pieszych;
- /// ochrona kierujących pojazdami jednośladowymi.

Struktura Programu

Zadania podzielone zostały w ramach 4 filarów NPBRD 2021 – 2030 w następujący sposób:

- /// *Bezpieczny człowiek.*
- /// *Bezpieczne drogi.*
- /// *Ratownictwo i opieka powypadkowa.*
- /// *System zarządzania BRD.*

Obszary interwencji	Liczba zadań
Bezpieczny człowiek	9
Bezpieczne drogi	9
Ratownictwo i opieka powypadkowa	4
System zarządzania BRD	9
Razem	31

Ranking

Istotną cechą Programu jest ranking ważności zadań. Głównymi kryteriami oceny są:

- /// skuteczność w odniesieniu do celu Programu (wskaźnik rezultatu);
- /// szacowana efektywność ekonomiczna (stosunek korzyści/kosztów).

Przyjęta skala rankingowa zawiera się w przedziale od 1 do 5 gwiazdek, przy czym największą liczbę gwiazdek przydzielono zadaniom o najwyższej istotności.

Horyzont czasowy

Czas wykonania zadań przyjętych w Programie został wyznaczony docelowo na rok 2027.

Odpowiedzialność

Do każdego zadania zostały przypisane dwie grupy podmiotów:

- A. **Lider** – podmiot wiodący, odpowiedzialny za koordynację realizacji powierzonego projektu, dbanie o to by dane zadanie zostało zrealizowane w wyznaczonym terminie, a także za monitorowanie stopnia zaawansowania realizacji zadania i przekazywanie tych informacji do Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (dalej: SKRBRD). Liderem również jest SKRBRD jako organ wykonawczy KRBRD realizujący zadania ustawowe.
- B. **Podmioty wykonawcze** – to podmioty przewidziane do współpracy z podmiotem koordynującym w zakresie realizacji zadania. Mogą to być podmioty, które współtworzą dany projekt np.: członkowie KRBRD, Wojewódzkie Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (dalej: Wojewódzkie Rady BRD), WITD (dalej: Wojewódzkie Inspektoraty Transportu Drogowego), zarządcy dróg samorządowych itp. Lista podmiotów wykonawczych może się zmienić w trakcie okresu realizacji.

Priorytety i kierunki działań

Dla każdego ze wskazanych w programie filarów określono priorytety oraz kierunki działań, uwzględniające najważniejsze problemy bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunkujące ich rozwiązanie. Działania zostały zaprogramowane w taki sposób, by uwzględnić wszystkie najważniejsze obszary interwencji tj.:

- **inżynierię** - rozumianą jako rozwiązania techniczne, np. sieci drogowej lub pojazdów, które chronią kierowców, pasażerów i pozostałych uczestników ruchu drogowego oraz zmniejszają ciężkość ewentualnego zdarzenia;
- **nadzór** - rozumiany jako kontrola uprawnionych do tego służb, mająca na celu egzekwowanie istniejących przepisów i zapobieganie ich łamaniu;
- **edukację** - rozumianą jako kompleksowy proces podnoszenia świadomości o zagrożeniach w ruchu drogowym poprzez poznanie i zrozumienie ryzyka. Celem działań edukacyjnych jest zmiana postaw i zachowań na poziomie indywidualnego uczestnika ruchu drogowego, ale także społeczności lub organizacji;
- **system** - obejmuje działania o charakterze organizacyjnym i zarządczym, poprawiające zdolności zarządzania procesami poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- **ratownictwo** - obejmuje działania o charakterze ratowniczym bezpośrednio po zdarzeniu drogowym i trakcie leczenia szpitalnego;
- **opieka powypadkowa** – to działania wspierające ofiary wypadków i ich najbliższych m.in. w aspekcie psychologicznym (traumy pourazowej), prawnym czy rekonwalescencji;
- **badania** – obejmuje działania badawczo – analityczne, których celem jest pogłębiona problematyka BRD oraz wskazanie doboru środków naprawczych;
- **legislacja** – wdrażanie rozwiązań prawnych, których celem jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego we wskazanym obszarze regulacji.

Dodatkowo załączono do Programu Realizacyjnego 2026 – 2027 „Karty Zadań” zawierające opis planowanych do podjęcia działań i oczekiwanych efektów. Celem ich jest uszczegółowienie informacji o planowanych zadaniach.

Monitoring Programu

Kompleksowymi narzędziami monitoringu będą zbiorcze dokumenty opisujące stopień zaawansowania realizacji Programu Realizacyjnego na lata 2026 – 2027. Z uwagi na 2-letni okres realizacji programu przewidziano:

- sprawozdania roczne za rok 2026 i 2027 – zawierające kompletne zestawienie informacji o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działaniach i wynikach osiągniętych w zakresie celów i założeń NPBRD 2021 – 2030.

Wszystkie zadania będą na bieżąco monitorowane przez Sekretariat KRBRD, a ich wyniki publikowane w corocznym sprawozdaniu KRBRD, zgodnie z zasadami podstawowych narzędzi monitoringu opisanymi w NPBRD 2021 – 2030. Niektóre z zadań przyjętych w Programie Realizacyjnym na lata 2026 – 2027 stanowią realizację lub początek działań zaplanowanych do realizacji w dłuższej perspektywie czasowej, w związku z powyższym ich wpływ na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego będzie można ocenić w kolejnych rocznych raportach KRBRD. Zgodnie z przyjętym w NPBRD 2021 – 2030 modelem sprawozdawczości, monitoring będzie dotyczył również programów bezpieczeństwa ruchu drogowego realizowanych na poziomie regionalnym (programy realizowane przez Wojewódzkie Rady BRD) i lokalnym np. wybrane programy poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego realizowane na poziomie powiatowych rad bezpieczeństwa ruchu drogowego utworzonych na podstawie prawa miejscowego.

Wskaźniki

Do każdego z zadań zaproponowano wskaźniki, których rolą jest:

1. prezentowanie postępu w realizacji projektu (wskaźnik produktu),
2. pokazywanie rzeczywistego wpływu podejmowanych zadań na stan BRD, mierzonego ostatecznie ogólną liczbą osób zabitych oraz ciężko rannych w wypadkach drogowych.

Wskaźniki produktu przypisany do każdego zadania, umieszczony jest w kartach zadań jako miernik bazowy postępu realizacji konkretnego zadania. Każde zadanie ma jedno lub kilka tego typu wskaźników. Wskaźnik produktu odnosi się bezpośrednio do danego zadania i jest liczony w jednostkach materialnych.

W przypadku Legislacji, jako wskaźnik produktu zastosowano najbardziej charakterystyczne (tak dla ustaw, jak i rozporządzeń) etapy procesu legislacyjnego do osiągnięcia na koniec danego roku i ilość nowelizowanych aktów prawnych.

Podstawowymi wskaźnikami osiągania celów etapowych poprawy stanu BRD przy wdrażaniu Programu Realizacyjnego 2026 – 2027 do NPBRD 2021 – 2030 będą:

- /// liczba ofiar śmiertelnych;
- /// liczba ofiar ciężko rannych;
- /// liczba ofiar rannych;
- /// liczba wypadków;
- /// liczba ofiar śmiertelnych/1 mln mieszkańców;
- /// liczba wypadków/1 mln mieszkańców;
- /// liczba ofiar śmiertelnych/100 wypadków;
- /// liczba wypadków/100 km dróg.

W celu określenia wskaźników oddziaływania na poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w określonych filarach potrzebna jest realizacja (przy wsparciu odpowiednich środków finansowych) projektów analitycznych i naukowo - badawczych.

Tym samym zakłada się również realizację przez KRBRD zadań dot.:

- /// monitorowania konkretnych postaw, opinii i zachowań uczestników ruchu drogowego;
- /// określania podstawowych czynników ryzyka i ich gradacji;
- /// realizacji konkretnych analiz i badań w obszarze ekonomiki transportu drogowego.

Lista zadań
Programu Realizacyjnego na lata 2026 – 2027

Wykaz skrótów:

SKRBRD – Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

ITS – Instytut Transportu Samochodowego

IBDiM – Instytut Badawczy Dróg i Mostów

WRBRD - Wojewódzkie Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

KGP - Komenda Główna Policji

GDDKiA - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

DDP - Departament Dróg Publicznych w Ministerstwie Infrastruktury

DTD - Departament Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury

MZ - Ministerstwo Zdrowia

Dysponenci ZRM – Dysponenci Zespołów Ratownictwa Medycznego

GITD - Główny Inspektor Transportu Drogowego

CANARD – Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym

WITD – Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego

MS - Ministerstwo Sprawiedliwości

MSWiA – Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji

KG PSP - Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej

KSRG/ksrg Krajowy System Ratowniczo-Gaśniczy

MEN – Ministerstwo Edukacji Narodowej

MFiPR – Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej

MKiŚ – Ministerstwo Klimatu i Środowiska

MRPiPS – Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej

MRiI – Ministerstwo Rozwoju i Technologii

MI – Ministerstwo Infrastruktury

CUPT – Centrum Unijnych Projektów Transportowych

ZDS – Zarządcy Dróg Samorządowych

JST – Jednostki Samorządu Terytorialnego

ETSC – Europejska Rada Bezpieczeństwa Transportu

KGŻW – Komenda Główna Żandarmerii Wojskowej

Program Realizacyjny na lata 2026-2027
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021 – 2030

Bezpieczny Człowiek

Nr zad.	Zadanie	Ranking	NP BRD 2021-2030	Kalendarz działań		Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze
			Kierunek	2026	2027		
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 uczestników ruchu drogowego powyżej 60 roku życia	*****	EDUKACJA	●	●	SKRBRD	SKRBRD/KGP/WRBRD
C.3	Ogólnopolskie Turnieje Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym	*****	EDUKACJA	●	●	PZM/SKRBRD	PZM/SKRBRD/KGP/MSWIA/MEN
C.4	Zakup nagród dla finalistów ogólnopolskich Turniejów Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego	*****	EDUKACJA	●	●	SKRBRD	SKRBRD
C.5	Intensyfikacja nadzoru policji w obszarach wysokiego poziomu zagrożenia pieszych	*****	NADZÓR	●	●	KGP	POLICJA
C.6	Intensyfikacja nadzoru policji w zakresie przekraczania prędkości	*****	NADZÓR	●	●	KGP	POLICJA
C.7	Ogólnopolskie działania edukacyjne i profilaktyczne Żandarmerii Wojskowej w ramach wizji „Zero tolerancji dla alkoholu i narkotyków” ze szczególnym uwzględnieniem kierowców wojskowych pojazdów mechanicznych	****	EDUKACJA	●	●	KGŻW	KGŻW
C.8	Realizacja wychowania komunikacyjnego w systemie powszechnej edukacji	*****	LEGISLACJA	●	●	MEN	MEN

Program Realizacyjny na lata 2026-2027
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021 – 2030

C.9	Kampanie edukacyjne promujące bezpieczeństwo na drogach krajowych	****	EDUKACJA	●	●	GDDKiA	GDDKiA
-----	---	------	----------	---	---	--------	--------

Bezpieczne Drogi

Nr zad.	Zadanie	Ranking	NP BRD 2021-2030	Kalendarz działań		Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze
			Kierunek	2026	2027		
D.1	Realizacja zadań inwestycyjnych poprawiających BRD na istniejącej sieci dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA	****	INŻYNIERIA	●	●	DDP	GDDKiA
D.2	Realizacja zadań inwestycyjnych dedykowanych poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego w ramach Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku	*****	INŻYNIERIA	●	●	DDP	GDDKiA
D.3	Realizacja Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 – 2030	*****	INŻYNIERIA	●	●	DDP	GDDKiA
D.4	Realizacja inwestycji na drogach samorządowych (Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg)	*****	INŻYNIERIA	●	●	DDP	JST/ZDS
D.5	Realizacja Programu Budowy Dróg Krajowych	*****	INŻYNIERIA	●	●	DDP	GDDKiA

Program Realizacyjny na lata 2026-2027
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021 – 2030

D.6	Zarządzanie bezpieczeństwem infrastruktury drogowej na drogach krajowych	****	INŻYNIERIA/NADZÓR			GDDKiA	GDDKiA
D.7	Rozwój systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym na wszystkich kategoriach dróg	*****	NADZÓR			GITD	GITD
D.8	Analiza warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem w celu usprawnienia procesu inwestycyjnego oraz optymalizacji wydatków z Funduszy Unii Europejskiej na inwestycje drogowe.	*****	LEGISLACJA/NADZÓR			DDP	DDP
D.9	Wykonanie siatek pomiędzy szczelinami obiektów inżynierskich.	**	INŻYNIERIA			GDDKiA	GDDKiA

Program Realizacyjny na lata 2026-2027
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021 – 2030

Ratownictwo i opieka powypadkowa

Nr zad.	Zadanie	Ranking	NP BRD 2021-2030	Kalendarz działań		Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze
			Kierunek	2026	2027		
R.1	Rozwój systemu ratownictwa medycznego: - wsparcie istniejących i budowa nowych szpitalnych oddziałów ratunkowych - rozwój Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (wsparcie i budowa nowych lądowisk i baz LPR) - integracja systemu dysponowania poprzez budowę nowych dyspozytorni medycznych	*****	RATOWNICTWO	●	●	MZ	województwie, szpitale, JST
R.2.1	Modernizacja sprzętu i doposażenie służb ratownictwa drogowego z uwzględnieniem odcinków dróg o największym stopniu zagrożenia wypadkami	*****	RATOWNICTWO	●	●	MZ	dysponenci ZRM
R.2.2		*****	RATOWNICTWO	●	●	MSWiA	KG PSP
R.3	Działania dotyczące przygotowania i przeprowadzenia ogólnopolskich obchodów Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych	****	OPIEKA POWYPADKOWA	●	●	SKRBRD	SKRBRD

Program Realizacyjny na lata 2026-2027
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021 – 2030

System Zarządzania BRD

Nr zad.	Zadanie	Ranking	NP BRD 2021-2030	Kalendarz działań		Lider (koordynator)	Podmioty wykonawcze
			Kierunek	2026	2027		
S.1	Wyznaczenie wskaźników efektywności działań w obszarze BRD	*****	SYSTEM	●	●	ITS	ITS
S.2	Ogólnopolskie szkolenia z zakresu organizacji ruchu na drogach samorządowych w aspekcie bezpieczeństwa ruchu drogowego	****	SYSTEM	●	●	SKRBRD	SKRBRD
S.3	Wdrażanie rozwiązań mających wpływ na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego	*****	SYSTEM	●	●	MSWiA	KGP
S.4	Kształtowanie bezpiecznych zasad parkowania rowerów, hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego udostępnianych w ramach mikromobilności dzielonej w przestrzeni publicznej.	****	LEGISLACJA	●	●	MI/DTD	MI/DTD/organy kontroli ruchu drogowego/JST
S.5	Zmiana systemu szkolenia i egzaminowania kierowców.	*****	LEGISLACJA	●	●	MI/DTD	OSK i inne podmioty szkolące/WORDy
S.6	Wymiana wiedzy pomiędzy Polską a wybranymi krajami UE dot. najlepszych rozwiązań poprawy BRD	***	SYSTEM	●	●	SKRBRD	SKRBRD/GITD/GDDKIA/DDP/KGP
S.7	Funkcjonowanie Polskiego Obserwatorium BRD	****	SYSTEM	●	●	ITS	ITS
S.8	Badanie uwarunkowań bezpieczeństwa ruchu drogowego w obszarze mikromobilności miejskiej w oparciu o analizę danych wypadkowych oraz wskaźników Banku Danych Lokalnych (BDL)	*****	SYSTEM	●	●	IBDiM	IBDiM

Program Realizacyjny na lata 2026-2027
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021 – 2030

S.9	Badania zderzeniowe i analiza skuteczności urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w kontekście minimalizacji skutków zdarzeń drogowych	*****	SYSTEM			IBDiM	IBDiM
-----	---	-------	--------	---	---	-------	-------

Karty zadań
Programu Realizacyjnego na lata 2026 – 2027

BEZPIECZNY CZŁOWIEK

C.1 Ogólnopolskie działania edukacyjno – informacyjne dot. największych problemów z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego			
Zakres planowanych działań : Realizacja projektu będzie polegała na przygotowaniu i realizacji ogólnopolskich kampanii społecznych, które swoim zakresem będą obejmowały zagadnienia związane z największymi problemami bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Głównym celem projektu będzie podniesienie świadomości w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz promowanie właściwych postaw i zachowań uczestników ruchu. Przedmiotowe kampanie prowadzone będą na obszarze całego kraju i skierowane będą do wszystkich uczestników ruchu drogowego. W ramach projektu: „Kampanie społeczne dotyczące największych problemów z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego” przeprowadzone zostaną następujące zadania: • Zadanie 1: kampania dot. ochrony dzieci i/lub młodzieży w ruchu drogowym przed ryzykiem utraty życia i zdrowia; • Zadanie 2: kampania dot. najcięższych przyczyn zdarzeń drogowych spowodowanych przez kierujących; • Zadanie 3: kampania dot. relacji pomiędzy wybranymi uczestnikami ruchu drogowego w zakresie stosowania przepisów ruchu drogowego; • Zadanie 4: zakup kasków dziecięcych w ramach działań informacyjno-promocyjnych związanych z realizacją kampanii dot. ochrony dzieci i/lub młodzieży w ruchu drogowym przed ryzykiem utraty życia i zdrowia. Wynikać będą one z: - corocznego raportu składanego przez KRBRD dot. stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego i działań realizowanych w tym zakresie; - z doraźnych potrzeb edukacyjnych mających na celu zmianę postaw i zachowań związanych z przyjmowanymi/nowelizowanymi regulacjami prawnymi dot. praw i obowiązków uczestników ruchu drogowego Oczekiwane rezultaty: Głównym celem przedmiotowych kampanii będzie podniesienie świadomości w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz promowanie bezpiecznych postaw i zachowań uczestników ruchu.	KIERUNEK: EDUKACJA		
	LIDER: SKRBRD		
	PODMIOT WYKONAWCZY: SKRBRD		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: Budżet Państwa/Budżet UE-FEiKS		
	WSKAŹNIK PRODUKTU/REZULTATU: • Ilość kampanii		
	Stan na 31.12.2025	Cel na 31.12.2026	Cel na 31.12.2027
	1	1	1
	Ranking	*****	

C.2 Ogólnopolskie działania edukacyjno – informacyjne skierowane do uczestników ruchu drogowego powyżej 60 roku życia

Zakres planowanych działań: Akcja informacyjno - edukacyjna ma na celu zmianę postaw i zachowań, co w konsekwencji przyczyni się do zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych i rannych wśród osób powyżej 60 roku życia. Działania edukacyjno – informacyjne skierowane do osób po 60 roku życia mogą obejmować realizację poniższych zadań: 1. Szkolenie skierowane jest do rowerzystów, kierowców i pieszych powyżej 60 roku życia. 2. Warsztaty Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na terenie całej Polski skierowane do osób powyżej 60 roku życia. 3. Strefa zdrowia dla uczestników warsztatów z elementami pierwszej pomocy. 4. Działania informacyjno-promocyjne o prowadzonej akcji wraz z prowadzeniem portalu www.seniornadrodze.pl Oczekiwane rezultaty: Poprawa stanu wiedzy o zagrożeniach na drodze/wzrost wiedzy o aktualnych przepisach ruchu drogowego i konieczności ich przestrzegania, poprawa stanu BRD na obszarze oddziaływania projektu wśród uczestników ruchu drogowego powyżej 60 roku życia. Popularyzacja działania jako dobrej praktyki w działaniach partnerów sektorowych i regionalnych.	KIERUNEK: EDUKACJA		
	LIDER: SKRBRD		
	PODMIOT WYKONAWCZY: SKRBRD/KGP/WRBRD		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: Budżet państwa/SKRBRD		
	WSKAŹNIK PRODUKTU: • liczba przeprowadzonych warsztatów Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w ramach akcji; • liczba województw objętych działaniem		
	Stan na 31.12.2025	Cel na 31.12.2026	Cel na 31.12.2027
	a) 32 b) 16 woj.	a) 16 b) 16 woj.	a) 16 b) 16 woj.
	Ranking	*****	

C.3 Ogólnopolskie Turnieje Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym

Zakres planowanych działań: W ramach turniejów BRD zakres działań obejmuje zarówno przygotowanie merytoryczne, jak i konkretne konkurencje praktyczne. Uczestnicy rozwiązują testy pisemne, które sprawdzają m.in. znajomość przepisów ruchu drogowego: znajomość znaków, sygnałów i zasad pierwszeństwa, prawidłowa kolejność przejazdu przez skrzyżowania o różnym oznakowaniu, wiedza o wyposażeniu roweru oraz zasadach poruszania się pieszych i rowerzystów.	KIERUNEK: EDUKACJA		
	LIDER: PZM/SKRBRD		
	PODMIOT WYKONAWCZY: PZM/SKRBRD/KGP/MSWiA/MEN		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: Budżet państwa		

Tor przeszkód oraz jazda rowerem w warunkach imitujących prawdziwy ruch (m.in. ustępowanie pierwszeństwa, sygnalizowanie manewrów, reagowanie na sygnalizację świetlną). Oczekiwane rezultaty: Turnieje BRD mają kluczowe znaczenie dla poprawy bezpieczeństwa na drogach, szczególnie wśród najmłodszych uczestników ruchu. Ich rola wykracza poza zwykłą rywalizację sportową, skupiając się na realnym przygotowaniu dzieci do samodzielnego poruszania się w przestrzeni publicznej.	WSKAŹNIK PRODUKTU/REZULTATU: Liczba dzieci biorących udział w turniejach w tys.		
	Stan na 31.12.2025	Cel na 31.12.2026	Cel na 31.12.2027
	Ranking	*****	

C.4 Zakup nagród dla finalistów ogólnopolskich Turniejów Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego			
Zakres planowanych działań: Przedmiotem działania jest zakup nagród na finały Turniejów Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (BRD), które są wręczane zwycięzcom w poszczególnych finałach turniejów ogólnopolskich. Turnieje organizowane są co roku w szkołach podstawowych, ponadpodstawowych oraz szkołach specjalnych i ośrodkach szkolno- wychowawczych. 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. W ramach turniejów BRD zakres działań obejmuje zarówno przygotowanie merytoryczne, jak i konkretne konkurencje praktyczne. Uczestnicy rozwiązują m.in. testy pisemne, które sprawdzają m.in. znajomość przepisów ruchu drogowego: znajomość znaków, sygnałów i zasad pierwszeństwa, prawidłowa kolejność przejazdu przez skrzyżowania o różnym oznakowaniu, wiedza o wyposażeniu roweru oraz zasadach poruszania się pieszych i rowerzystów. Oczekiwane rezultaty: Turnieje BRD mają kluczowe znaczenie dla poprawy bezpieczeństwa na drogach, szczególnie wśród najmłodszych uczestników ruchu. Ich rola wykracza poza zwykłą rywalizację sportową, skupiając się na realnym przygotowaniu dzieci do samodzielnego poruszania się w przestrzeni publicznej.	KIERUNEK: EDUKACJA		
	LIDER: SKRBRD		
	PODMIOT WYKONAWCZY: SKRBRD		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: Budżet państwa/SKRBRD		
	WSKAŹNIK PRODUKTU: Zakup nagród dla finalistów Turniejów Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego		
	Stan na 31.12.2025	Cel na 31.12.2026	Cel na 31.12.2027
	1	1	1
	Ranking	*****	

Mają za zadanie popularyzowanie 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. Podstawą przekazywania nagród i wspólnych działań Partnerów w ramach organizacji Turniejów są 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.		
--	--	--

C.5 Intensyfikacja nadzoru policji w obszarach wysokiego poziomu zagrożenia pieszych			
Zakres planowanych działań: 1. Realizacja „Krajowego Programu działań Policji na rzecz bezpieczeństwa pieszych na lata 2024-2026” oraz kolejnej jego edycji, m. in. poprzez: – analizę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w obszarze pieszych, – kształtowanie świadomości uczestników ruchu drogowego poprzez inicjowanie i podejmowanie działań profilaktycznych, – sprawowanie bezpośredniego nadzoru przez policjantów nad przejściami dla pieszych, w tym z wykorzystaniem m.in. bezzałogowych statków powietrznych Policji (tzw. dronów), – egzekwowanie od kierujących pojazdami przestrzegania ograniczeń prędkości jazdy w rejonie przejść dla pieszych, – diagnozę miejsc niebezpiecznych w obszarze pieszych pod kątem istniejących rozwiązań inżynierii drogowej (współpraca z zarządcami dróg, samorządami, itp.).	KIERUNEK: NADZÓR		
	LIDER: KGP		
	PODMIOT WYKONAWCZY: POLICJA		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: ŚRODKI BUDŻETOWE POLICJI		
	WSKAŹNIK PRODUKTU/REZULTATU: Prowadzenie planowanych działań		
	Stan na 31.12.2025	Cel na 31.12.2026	Cel na 31.12.2027

2. Realizacja wojewódzkich i powiatowych działań kontrolno-prewencyjnych ukierunkowanych na bezpieczeństwo pieszych, adekwatnie do zagrożeń wynikających z analiz stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Oczekiwane rezultaty: Celem działań jest ograniczenie liczby wypadków drogowych z udziałem pieszych, w tym zwłaszcza na przejściach dla pieszych.	1	1	1
	Ranking	*****	

C.6 Intensyfikacja nadzoru policji w zakresie przekraczania prędkości

Zakres planowanych działań : 1. Dokonywanie przez policjantów kontroli prędkości pojazdów w toku codziennej służby, adekwatnie do zagrożeń wynikających z analiz stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego. 2. Realizacja ogólnopolskich działań kontrolno-prewencyjnych, ukierunkowanych na kontrolę prędkości pojazdów, w oparciu o kalendarz działań ROADPOL. 3. Realizacja wojewódzkich i powiatowych działań kontrolno-prewencyjnych ukierunkowanych na kontrolę prędkości pojazdów. 4. Działania policyjnych Zespołów pn. „SPEED”, których zadaniem jest przeciwdziałanie niebezpiecznym zachowaniom na drodze. 5. Realizacja zadań w zakresie nadzoru na głównych ciągach komunikacyjnych kraju o najwyższym poziomie zagrożenia bezpieczeństwa, zgodnie z przyjętymi zasadami centralnej koordynacji służby. Oczekiwane rezultaty: Celem działań jest ograniczenie liczby wypadków drogowych spowodowanych „niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu”.	KIERUNEK: NADZÓR		
	LIDER: KGP		
	PODMIOT WYKONAWCZY: POLICJA		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: ŚRODKI BUDŻETOWE POLICJI		
	WSKAŹNIK PRODUKTU/REZULTATU: Prowadzenie planowanych działań		
	Stan na 31.12.2025	Cel na 31.12.2026	Cel na 31.12.2027
	1	1	1
	Ranking	*****	

C.7 Ogólnopolskie działania edukacyjne i profilaktyczne Żandarmerii Wojskowej w ramach wizji „Zero tolerancji dla alkoholu i narkotyków” ze szczególnym uwzględnieniem kierowców wojskowych pojazdów mechanicznych

Zakres planowanych działań: Działania edukacyjno-profilaktyczne mające na celu podniesienie wiedzy i świadomości żołnierzy oraz pracowników RON w zakresie negatywnego wpływu alkoholu i narkotyków na zachowanie kierowcy na drodze, co przyczyni się do podniesienia bezpieczeństwa ruchu drogowego, a tym samym do zmniejszenia liczby poszkodowanych wśród uczestników ruchu drogowego. 1. Prowadzenie czynności edukacyjno-profilaktycznych w formie pogadań/ warsztatów w jednostkach wojskowych na terenie całego kraju. 2. Przeprowadzanie wyrywkowych badań na zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu wśród żołnierzy i pracowników RON ze szczególnym uwzględnieniem kierowców wojskowych pojazdów mechanicznych. 3. Dystrybucja materiałów informacyjnych i profilaktycznych promujących zasadę „zero tolerancji dla alkoholu i narkotyków w służbie”. Oczekiwane rezultaty: • Spadek ilości negatywnych zdarzeń z udziałem kierowców Wojskowych Pojazdów Mechanicznych. • Wzrost świadomości kierowców pojazdów mechanicznych SZ RP w zakresie zagrożeń wynikających ze spożywania alkoholu i narkotyków. • Ograniczenie niedozwolonych zachowań wśród uczestników ruchu drogowego oraz zmniejszenie liczby zdarzeń drogowych z udziałem wojskowych pojazdów mechanicznych. • Popularyzacja i promowanie właściwych postaw i świadomości wymogu trzeźwości wśród uczestników ruchu drogowego. *statystyka prowadzona od 04.2025 r. **pojedynczy żołnierz mógł brać udział w kilku czynnościach	KIERUNEK: EDUKACJA		
	LIDER: KRBRD		
	PODMIOT WYKONAWCZY: KGŻW		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: Budżet państwa		
	WSKAŹNIK PRODUKTU/REZULTATU: • Liczba przeprowadzonych czynności profilaktycznych w ramach akcji; • Liczba przeszkolonych żołnierzy.		
	Stan na 31.12.2025*	Cel na 31.12.2026	Cel na 31.12.2027
	a) 1 363 b) 72 299**	a) min. 10% wzrost b) min. 5% wzrost	a) min. 5% wzrost b) min. 5% wzrost
	Ranking	****	

C.8 Realizacja nauczania wychowania komunikacyjnego w systemie powszechnej edukacji			
Zakres planowanych działań : Od 1 września 2026 r. – począwszy od wychowania przedszkolnego oraz kl. I i IV w szkole podstawowej (sukcesywnie w kolejnych latach w kolejnych klasach szkoły podstawowej), wchodzi w życie: - rozporządzenie Ministra Edukacji z dnia 11 marca 2026 r. w sprawie podstawy programowej wychowania przedszkolnego oraz podstawy programowej kształcenia ogólnego dla szkoły podstawowej, w tym dla uczniów z niepełnosprawnością intelektualną w stopniu umiarkowanym lub znacznym¹ - rozporządzenie Ministra Edukacji z dnia 12 marca 2026 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie ramowych planów nauczania dla publicznych szkół². W klasach IV-VI (docelowo) będzie realizowany przedmiot pn. <i>zajęcia praktyczno-techniczne</i> – w zwiększonym wymiarze tj. po 2 godziny w klasach IV-VI szkoły podstawowej. Wskazane cele kształcenia – wymagania ogólne obejmują m.in. przygotowanie do odpowiedzialnego i bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym. Zgodnie z zawartymi w dokumencie treściami nauczania – wymaganiami szczegółowymi dotyczącymi wiedzy i umiejętności w zakresie bezpiecznego i odpowiedzialnego uczestnictwa w ruchu drogowym, uczeń m.in: - interpretuje zasady ruchu drogowego podczas poruszania się pieszo, rowerem, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego oraz rozpoznaje i właściwie reaguje na znaki i sygnały drogowe w różnych sytuacjach komunikacyjnych – moduł bezpieczeństwo i obrona;	KIERUNEK: LEGISLACJA		
	LIDER: MEN		
	PODMIOT WYKONAWCZY: MEN		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: Budżet Państwa/MEN		
	WSKAŹNIK PRODUKTU/REZULTATU: Realizacja w podstawie programowej powszechnej edukacji wybranych elementów obejmujących bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz naukę pierwszej pomocy		
	Stan na 31.12.2025	Cel na 31.12.2026	Cel na 31.12.2027
	-	1	1
	Ranking	*****	

¹ Dz.U. z 2026 r. poz. 378.

² Dz.U. z 2026 r. poz. 380.

2) wyjaśnia warunki dopuszczenia do uczestnictwa w ruchu drogowym kierującego rowerem, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego, uwzględniając przepisy prawa i wymagania bezpieczeństwa (np. obowiązek stosowania kasków do 16 roku życia) – moduł bezpieczeństwa i obrona; 3) ocenia sytuację na drodze, podejmuje decyzje, opierając się na regułach ustępowania pierwszeństwa, kierując się przepisami dotyczącymi ruchu drogowego – moduł bezpieczeństwa i obrona; 4) wyjaśnia sposób zachowania się w miejscu zdarzenia lub wypadku drogowego, potrafi udzielić pierwszej pomocy oraz potrafi przekazać odpowiednim służbom informacje o wypadku – moduł bezpieczeństwa i obrona; 5) omawia budowę roweru, hulajnogi elektrycznej oraz urządzenia transportu osobistego i wyjaśnia zasady działania jego poszczególnych układów w kontekście bezpieczeństwa i eksploatacji – moduł bezpieczeństwa i obrona; 6) zna obowiązkowe i zalecane wyposażenie roweru zgodne z obowiązującymi przepisami – moduł bezpieczeństwa i obrona; Oczekiwane rezultaty: W ramach zajęć praktyczno-technicznych uczniowie zdobywają doświadczenia edukacyjne, które rozwijają ich umiejętności techniczne, kreatywność, a także budują poczucie sprawczości. Doświadczenia edukacyjne mają charakter praktyczny, wzmacniają kompetencje fundamentalne i przekrojowe oraz rozwijają umiejętności komunikacyjne i współpracę. Uczeń m.in.: – indywidualnie lub w grupie przeprowadza przegląd techniczny roweru szkolnego lub przyprowadzonego przez ucznia; przegląd obejmuje sprawdzenie wyposażenia obowiązkowego wynikającego z przepisów prawa oraz stanu i działania podstawowych układów roweru; w miarę możliwości uczeń wykonuje niezbędne naprawy i regulacje;		
--	--	--

– pracując w grupie, przygotowuje zajęcia dotyczące bezpiecznego poruszania się w ruchu drogowym dla dzieci przedszkolnych lub uczniów klas I-III; doświadczenie realizowane w klasie V lub VI szkoły podstawowej. Struktura podstawy programowej w zakresie przedmiotu zajęcia praktyczno-techniczne sprzyja elastycznej organizacji pracy dydaktycznej, umożliwia różnicowanie zadań pod względem trudności i rozwija zarówno kompetencje praktyczne, jak i sprawczość uczniów.		
---	--	--

C.9 Kampanie edukacyjne promujące bezpieczeństwo na drogach krajowych

Zakres planowanych działań : Działania promujące bezpieczeństwo na drogach poprzez: 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. Oczekiwane 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 rozwagi na drodze wśród młodzieży i dorosłych.	KIERUNEK: EDUKACJA		
	LIDER: GDDKiA		
	PODMIOT WYKONAWCZY: GDDKiA		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: Budżet Państwa		
	WSKAŹNIK PRODUKTU/REZULTATU:		
	Liczba działań promujących BRD		
	Stan na 31.12.2025	Cel na 31.12.2026	Cel na 31.12.2027
	60	72	70
	Ranking	****	

BEZPIECZNE DROGI

D.1 Realizacja zadań inwestycyjnych poprawiających BRD na istniejącej sieci dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA			
Zakres planowanych działań : Realizacja zadań inwestycyjnych na istniejącej sieci dróg krajowych zarządzanej przez GDDKiA, wpływających na wzrost bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego. Kompleksowe działania poprawiające bezpieczeństwo w ramach rozbudowy/przebudowy drogi np: - poszerzenie jezdni, - korekta łuków poziomych, - likwidacja punktów kolizyjnych poprzez budowę dodatkowych jezdni, ograniczających liczbę zjazdów z drogi krajowej, - przebudowa skrzyżowań w tym np. budowę pasów do lewoskrętu czy rond w miejsce skrzyżowań, - budowa chodników, ścieżek rowerowych lub ścieżek pieszo-rowerowych, - budowa zatok autobusowych. Oczekiwane rezultaty: Wzrost bezpieczeństwa (redukcja liczby wypadków i ich skutków) uczestników ruchu drogowego dzięki realizacji kompleksowych rozbudów/przebudów.	KIERUNEK: INŻYNIERIA		
	LIDER: MI DDP		
	PODMIOT WYKONAWCZY: GDDKiA		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: Budżet Państwa/JST/UE/Inne		
	WSKAŹNIK PRODUKTU/REZULTATU: Długość zakończonych odcinków realizowanych rozbudów/przebudów uwzględniających również korektę przebiegu drogi [km.]		
	Stan na 31.12.2025	Cel na 31.12.2026	Cel na 31.12.2027
	134,5	66	52
	Ranking	****	

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

Zakres planowanych działań: 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 ze szczególnym uwzględnieniem poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego np.: — budowa dróg dla pieszych, dróg dla rowerów i dróg dla pieszych i rowerów, — efektywne oświetlenie i doświetlenie przejść dla pieszych, — przebudowa skrzyżowań, — realizacja elementów uspokajających ruch na drodze, — montaż znaków drogowych i/lub sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych. Oczekiwane rezultaty: Zapewnienie infrastruktury drogowej dzięki, której wzrośnie ochrona wszystkich uczestników ruchu drogowego i nastąpi redukcja liczby wypadków i ich skutków.	KIERUNEK: INŻYNIERIA		
	LIDER: MI DDP		
	PODMIOT WYKONAWCZY: GDDKiA		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: Krajowy Fundusz Drogowy, Budżet Państwa		
	WSKAŹNIK PRODUKTU/REZULTATU: Liczba zakończonych zadań inwestycyjnych dedykowanych poprawie brd realizowanych w ramach Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku [szt]		
	Stan na 31.12.2025	Cel na 31.12.2026	Cel na 31.12.2027
	125	50	188
	Ranking	*****	

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

Zakres planowanych działań: 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		
	PODMIOT WYKONAWCZY: GDDKiA		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: Krajowy Fundusz Drogowy		
	WSKAŹNIK PRODUKTU/REZULTATU: Liczba obwodnic oddanych do ruchu w danym roku [szt.]		
Oczekiwane rezultaty: Wyprowadzenie nadmiernego ruchu, zwłaszcza tranzytowego, z miejscowości położonych wzdłuż dróg krajowych. W konsekwencji nastąpi: • poprawa bezpieczeństwa drogowego poprzez 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 zatłoczenia miejscowości, szczególnie w miejscach strategicznych (drogi śródmiejskie, główne skrzyżowania, mosty i wiadukty); - redukcja zanieczyszczeń i hałasu na terenie zabudowanym.	Stan na 31.12.2025	Cel na 31.12.2026	Cel na 31.12.2027
	9	3	6
	Ranking	*****	

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

Zakres planowanych działań : Wsparcie budowy, przebudowy lub remontu dróg powiatowych, dróg gminnych oraz dróg wojewódzkich. Oczekiwane rezultaty: - Stworzenie spójnego i zintegrowanego systemu transportowego, - Zwiększenie spójności sieci dróg, - Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego - Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu, - Poprawa oraz zwiększenie atrakcyjności i dostępności terenów inwestycyjnych - Wyprowadzenie ruchu o charakterze tranzytowym z centrów miejscowości, - Zwiększenie komfortu jazdy, - Zminimalizowanie korków w miejscowościach, - Zmniejszenie natężenia ruchu w godzinach szczytu,	KIERUNEK: INŻYNIERIA		
	LIDER: MI DDP		
	PODMIOT WYKONAWCZY: JST /ZDS		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg		
	WSKAŹNIK PRODUKTU/REZULTATU: Wykorzystanie puli środków		
	Stan na 31.12.2025	Cel na 31.12.2026	Cel na 31.12.2027
	4 mld zł wykorzystanie	4,9 mld zł plan	5,19 mld zł plan
	Ranking	*****	

D.5 Realizacja Programu Budowy Dróg Krajowych

Zakres planowanych działań: 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		
	PODMIOT WYKONAWCZY: GDDKiA		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: Krajowy Fundusz Drogowy, w tym środki UE		
	WSKAŹNIK PRODUKTU/REZULTATU: łączna długość wybudowanych nowych odcinków dróg A i S [km]		
	Stan na 31.12.2025	Cel na 31.12.2026	Cel na 31.12.2027
	5 587,5 km (w tym 1 936,9 km autostrad)	5 780,2 km (w tym 1 967,4 km autostrad)	5 925,2 km (w tym 1 967,4 km autostrad)
Oczekiwane 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).	Ranking	*****	

D.6 Zarządzanie bezpieczeństwem infrastruktury drogowej na drogach krajowych

Zakres planowanych działań: Wykonanie audytów BRD jako niezależnych szczegółowych technicznie ocen cech projektowanej, budowanej, przebudowywanej lub użytkowanej drogi pod względem bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego.	KIERUNEK: INŻYNIERIA/NADZÓR		
	LIDER: GDDKiA		
	PODMIOT WYKONAWCZY: GDDKiA		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: Budżet Państwa		
	WSKAŹNIK PRODUKTU/REZULTATU: Liczba wykonanych audytów		
Oczekiwane rezultaty: *suma audytów BRD wykonywanych przez Audytorów z innego Oddziału GDDKiA aniżeli audytowane zadanie oraz audytów wykonywanych przez Audytorów z własnego Oddziału GDDKiA.	Stan na 31.12.2025	Cel na 31.12.2026	Cel na 31.12.2027

Program Realizacyjny na lata 2026-2027
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030

ze względu na roczne planowania i zależność Audytu od procesu inwestycyjnego liczba audytów na 2027 nie jest możliwa do zaplanowania,	281	401*	b.d.
	Ranking	****	

D.7 Rozwój systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym na wszystkich kategoriach dróg

Zakres planowanych działań : obejmuje zakup oraz instalację 128 stacjonarnych urządzeń rejestrujących w ramach projektu pn. „Rozwój operacyjności Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym w zarządzaniu bezpieczeństwem ruchu drogowego na polskich drogach”, realizowanego przy wsparciu środków Krajowego Plan Odbudowy (KPO). Urządzenia te będą wykorzystywane do ujawniania naruszeń przepisów ruchu drogowego oraz wzmacniania systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym. W ramach zadania przewiduje się instalację: 43 urządzeń do odcinkowego pomiaru prędkości, 70 urządzeń do punkтового pomiaru prędkości, 10 urządzeń do monitorowania niestosowania się do sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach, 5 urządzeń do monitorowania niestosowania się do sygnalizacji świetlnej na przejazdach kolejowo-drogowych. Oczekiwane rezultaty: Realizacja przedsięwzięcia może przyczynić się do poprawy poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego na sieci dróg objętych oddziaływaniem systemu automatycznego nadzoru. Zwiększenie liczby oraz zasięgu działania urządzeń rejestrujących sprzyja wzmacnianiu przestrzegania przepisów ruchu drogowego, w szczególności w zakresie dostosowania prędkości do warunków ruchu oraz stosowania się do sygnalizacji świetlnej. Rozszerzenie systemu nadzoru może wpływać na ograniczanie zachowań ryzykownych uczestników ruchu drogowego oraz zwiększenie przewidywalności egzekwowania przepisów, co stanowi istotny element działań prewencyjnych w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego. W dłuższej perspektywie działania te mogą wspierać proces ograniczania liczby zdarzeń drogowych, w tym zdarzeń o najpoważniejszych skutkach, a także przyczyniać się do poprawy bezpieczeństwa wszystkich użytkowników dróg, w szczególności kierujących pojazdami oraz niechronionych uczestników ruchu drogowego. Efekty realizacji zadania mogą być odczuwalne również na poziomie systemowym, poprzez wzmocnienie skuteczności działań instytucji odpowiedzialnych za bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz pośrednie odciążenie systemu ochrony zdrowia w zakresie skutków zdarzeń drogowych.	KIERUNEK: NADZÓR		
	LIDER: GITD		
	PODMIOT WYKONAWCZY: GITD/CANARD		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: Budżet Unii Europejskiej (koszty netto) oraz Budżet Urzędu (koszty podatku VAT)		
	WSKAŹNIK PRODUKTU: Liczba zakupionych urządzeń rejestrujących służących poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego (w szt.).		
	Stan na 31.12.2025	Cel na 31.12.2026	Cel na 31.12.2027
	20	108	Nd.
	Ranking	*****	

D.8 Analiza warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem w celu usprawnienia procesu inwestycyjnego oraz optymalizacji wydatków z Funduszy Unii Europejskiej na inwestycje drogowe			
Zakres planowanych działań : Przygotowanie kompleksowej analizy funkcjonowania systemu zarządzania ruchem drogowym i nadzoru nad nim zawierającej: • analizę rozwiązań i procedur faktycznie stosowanych w Polsce w zarządzaniu ruchem i sprawowaniu nadzoru nad tym zarządzaniem, obejmujących wszystkie kategorie dróg, wraz z określeniem ich wpływu na efektywność procesów zarządzania ruchem i przełożenie na bezpieczeństwo ruchu drogowego, • porównanie krajowych przepisów prawa dotyczących zarządzania ruchem na drogach oraz sprawowania nadzoru nad tym zarządzaniem z regulacjami obowiązującymi w co najmniej pięciu innych państwach europejskich o porównywalnym lub wyższym poziomie bezpieczeństwa ruchu drogowego, • propozycje wymagań, które powinny znaleźć się w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem, oraz ewentualnie w innych przepisach prawa, a także przedstawi uzasadnienie do tych propozycji wraz z oceną skutków ich wprowadzenia. Analiza pozwoli na: • identyfikację barier prawnych, organizacyjnych i proceduralnych ograniczających sprawność działania administracji publicznej, • ocenę efektywności obecnych rozwiązań instytucjonalnych i kompetencyjnych, • określenie stopnia standaryzacji procesów oraz możliwości ich ujednolicenia w skali kraju, • wskazanie kierunków niezbędnych zmian legislacyjnych i wykonawczych, • wypracowanie rekomendacji dla wdrożenia narzędzi cyfrowych wspierających procesy zatwierdzania i nadzoru nad organizacją ruchu. Oczekiwane rezultaty: Rezultatem opracowania będzie stworzenie podstaw do zmian systemowych, które przyczynią się do zwiększenia efektywności działania administracji publicznej w obszarze zarządzania ruchem, podniesienia poziomu profesjonalizacji kadr oraz	KIERUNEK: LEGISLACJA		
	LIDER: MI DDP		
	PODMIOT WYKONAWCZY: DDP		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: Budżet państwa/UE		
	WSKAŹNIK PRODUKTU/REZULTATU: Opracowanie analizy funkcjonowania systemu zarządzania ruchem drogowym i nadzoru nad tym zarządzaniem w celu usprawnienia procesu inwestycyjnego oraz optymalizacji wydatków z Funduszy Unii Europejskiej na inwestycje drogowe		
	Stan na 31.12.2025	Cel na 31.12.2026	Cel na 31.12.2027
	nie dotyczy	Realizacja analizy przez wykonawcę wybranego w postępowaniu przetargowym	Zakończenie realizacji umowy zawartej w ramach postępowania przetargowego
	Ranking	*****	

wzmocnienia mechanizmów kontrolnych i nadzorczych. Przełoży się to bezpośrednio na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, stanowiącego jeden z kluczowych filarów polityki transportowej Unii Europejskiej, w tym realizacji założeń dążących do redukcji liczby ofiar wypadków drogowych. Istotnym efektem planowanej analizy będzie również wskazanie możliwości zwiększenia stopnia cyfryzacji procedur administracyjnych. Cyfryzacja ta przyczyni się nie tylko do skrócenia czasu procedowania i redukcji kosztów administracyjnych, lecz także do ograniczenia zużycia zasobów materialnych, wpisując się w środowiskowe priorytety polityk unijnych.		
--	--	--

D.9 Wykonanie siatek pomiędzy szczelinami obiektów inżynierskich

Zakres planowanych działań : Wykonanie specjalistycznych siatek zabezpieczających pieszych przed upadkiem. Oczekiwane rezultaty: Poprawa bezpieczeństwa pieszych poprzez wypełnienie szczelin między poszczególnymi wiaduktami/ mostami. Dodatkowa fizyczna bariera pozwala na eliminację zagrożenia jakim jest upadek z wysokości pieszego w przypadku nagłych zdarzeń drogowych i przechodzenia poprzecznego pieszych/ przechodzenia pomiędzy jezdniami autostrady na obiektach inżynierskich. * - wykonane w 2025 r.	KIERUNEK: INŻYNIERIA		
	LIDER: GDDKiA		
	PODMIOT WYKONAWCZY: GDDKiA		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: Budżet Państwa		
	WSKAŹNIK PRODUKTU: Liczba usytuowanych siatek pomiędzy szczelinami obiektów inżynierskich (w danym roku).		
	Stan na 31.12.2025	Cel na 31.12.2026	Cel na 31.12.2027
	51*	35	60
	Ranking	**	

RATOWNICTWO I OPIEKA POWYPADKOWA

R.1 Rozwój systemu ratownictwa medycznego

Zakres planowanych działań : 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. ³	KIERUNEK: RATOWNICTWO		
	LIDER: MZ		
	PODMIOT WYKONAWCZY: wojewodowie, szpitale, JST		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: Budżet państwa/JST/UE/inne		
	WSKAŹNIK PRODUKTU/REZULTATU: a) liczba szpitalnych oddziałów ratunkowych b) liczba lądowisk przyszpitalnych c) zmniejszenie liczby dyspozytorni medycznych		
Oczekiwane rezultaty: a) 250 szpitalnych oddziałów ratunkowych - cel na 2030 r. określony w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2021-2030) b) 268 lądowisk przyszpitalnych c) 23 dyspozytornie medyczne	Stan na 31.12.2025	Cel na 31.12.2026	Cel na 31.12.2027
	a) 251 b) 268 c) 23	a) Przekroczony cel na rok 2030 b) 268 c) 23	a) Przekroczony cel na rok 2030 b) 268 c) 23
	Ranking	*****	

R.2.1 Modernizacja sprzętu i doposażenie służb ratownictwa drogowego z uwzględnieniem odcinków dróg o najwyższym stopniu zagrożenia wypadkami

Zakres planowanych działań: Wymiana ambulansów PRM	KIERUNEK: RATOWNICTWO		
	LIDER: MZ		
	PODMIOT WYKONAWCZY: Wojewodowie, szpitale, JST (Dysponenci ZRM)		
Oczekiwane rezultaty: 1000 nowych ambulansów (cel na 2030 r. określony w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2021-2030)			

³ 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.

	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: budżet państwa, budżet jednostek samorządu terytorialnego, środki własne podmiotów leczniczych		
	WSKAŹNIK PRODUKTU/REZULTATU: liczba nowych ambulansów PRM		
	Stan na 31.12.2025	Cel na 31.12.2026	Cel na 31.12.2027
	1 228	Przekroczony cel na 2030 r.	Przekroczony cel na 2030 r.
	Ranking	*****	

R.2.2 Modernizacja sprzętu i doposażenie służb ratownictwa drogowego z uwzględnieniem odcinków dróg o najwyższym stopniu zagrożenia wypadkami

Zakres planowanych działań: Ważnym obszarem działalności Państwowej Straży Pożarnej pozostaje zapewnienie skutecznego ratownictwa, realizowanego przez jednostki ochrony przeciwpożarowej. Usprawnienie ratownictwa, w tym ratownictwa drogowego realizowane będzie poprzez: – doposażenie jednostek ochrony przeciwpożarowej w sprzęt ratowniczy, w ramach Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEnIKS) poprzez realizację projektu pn. „Usprawnienie systemu ratownictwa na drogach – etap VI”; – doposażenie jednostek ochrony przeciwpożarowej w ramach Programu Ochrony Ludności i Obrony Cywilnej na lata 2027-2031; – doposażenie jednostek ochotniczych straży pożarnych w ramach przyznawanych dotacji ksrg i MSWiA oraz środków budżetowych; – rozwój potencjału sił i środków krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego w celu zapewnienia akceptowalnego poziomu zabezpieczenia operacyjnego gminy, powiatu i województwa, przez włączanie jednostek ochrony przeciwpożarowej do systemu, zgodnie ze Zbiorczym Planem sieci jednostek Ochotniczych Straży Pożarnych przewidzianych do włączenia do krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego w latach 2025-2028; – szkolenia i kursy prowadzone dla funkcjonariuszy PSP i druhów OSP; – organizowanie ćwiczeń z zakresu ratownictwa drogowego i współdziałania z innymi podmiotami na miejscu akcji; – analizowanie zdarzeń dotyczących prowadzonych działań ratowniczych na drogach przez jednostki ochrony przeciwpożarowej;	KIERUNEK: RATOWNICTWO
	LIDER: MSWiA
	PODMIOT WYKONAWCZY: KG PSP
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: budżet państwa/MSWiA
	WSKAŹNIK PRODUKTU/REZULTATU: – liczba samochodów ratownictwa technicznego, – liczba sprzętu ratownictwa technicznego, – liczba zestawów ratownictwa medycznego R1.

– sporządzanie danych statystycznych dotyczących działań na drogach (miejscowych zagrożeń).	Stan na 31.12.2025	Cel na 31.12.2026	Cel na 31.12.2027
	– 1 860 – 70 204 – 12 582	– b.d. – b.d. – b.d.	– b.d. – b.d. – b.d.
Oczekiwane rezultaty: – wzrost efektywności systemu ratownictwa na drogach realizowany przez jednostki Państwowej Straży Pożarnej; – poprawa skuteczności prowadzonych działań poprzez dążenie do osiągnięcia standardów w zakresie wyposażenia i wykszolenia; – skrócenia czasu dojazdu do zdarzenia, a co za tym idzie szybsze udzielanie pomocy poszkodowanym w wypadkach drogowych.			
	Ranking	*****	

R.3 Działania dotyczące przygotowania i przeprowadzenia ogólnopolskich obchodów Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych

Zakres planowanych działań: Co roku, w trzecią niedzielę miesiąca Listopada obchodzony jest Światowy Dzień Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych. Centralne uroczystości tego wydarzenia odbywają się w Polsce w Zabawie k. Tarnowa przy Pomniku Ofiar Wypadków Drogowych „Przejście”. Obchody Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych odbywają się też na terenie całego kraju, w formie lokalnych akcji i wydarzeń poświęconych upamiętnieniu ofiar wypadków drogowych oraz działań profilaktycznych z apelem o bezpieczną jazdę na polskich drogach	KIERUNEK: OPIEKA POWYPADKOWA
	LIDER: SKRBRD
	PODMIOT WYKONAWCZY: SKRBRD
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: Budżet państwa/SKRBRD
Oczekiwane rezultaty: Obchody Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych spełniają rolę zarówno terapeutyczną dla osób, które straciły bliskich na drodze jak i prewencyjną (prowadzone są zajęcia terapeutyczne). Ponadto spełniają rolę edukacji ogólnospołecznej zapewniającą dotarcie z informacją o obchodach do szerokiego spektrum odbiorców – uczestników ruchu drogowego.	WSKAŹNIK PRODUKTU/REZULTATU: Liczba działań w ramach ogólnopolskich obchodów Światowego Dnia Pamięci Ofiar Wypadków Drogowych.

	Stan na 31.12.2025	Cel na 31.12.2026	Cel na 31.12.2027
	1	1	1
	Ranking	****	

SYSTEM ZARZĄDZANIA BRD

S.1 Wyznaczenie wskaźników efektywności działań w obszarze BRD			
Zakres planowanych działań: Działania zostaną wykonane w ramach europejskiego projektu Technical Assistance in the field of Road Safety – POLAND TARS będącego kontynuacją projektów Trendline i Baseline. We wszystkich projektach Polskę reprezentuje ITS. Zadaniem projektów jest wsparcie rządów krajów członkowskich UE w zbieraniu i raportowaniu wskaźników efektywności działań KPI w obszarze brd. W 2023 roku zostały określone metodologie badań wskaźników KPI wg których wykonywane są pomiary w poszczególnych krajach UE. Określenie wartości wskaźników oraz monitorowanie ich zmian w czasie umożliwia przeprowadzenie oceny realizacji programów brd na poziomie krajowym i UE, jak również podejmowanie sprofilowanych działań interwencyjnych mających odwrócić niekorzystne trendy. W latach 2026-2027 w Polsce w ramach tego projektu zostaną wyznaczone wartości 5 KPI: • KPI: Pasy bezpieczeństwa i urządzenia do przewożenia dzieci • KPI: Kaski • KPI: Alkohol • KPI: Rozproszenie uwagi • KPI: Nadzór nad przestrzeganiem przepisów ruchu drogowego Oczekiwane rezultaty: Celem działań w 2026 roku jest wyznaczenie 3 wskaźników KPI (pasy i foteliki, kaski, rozproszenie). Celem działań w 2027 roku jest wyznaczenie 2 wskaźników KPI (alkohol i nadzór).	KIERUNEK: SYSTEM		
	LIDER: ITS		
	PODMIOT WYKONAWCZY: ITS		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: Budżet KE		
	WSKAŹNIK PRODUKTU/REZULTATU: wyznaczenie wskaźników bezpieczeństwa ruchu drogowego (KPI - Key Performance Indicators) zgodnie z metodologią UE		
	Stan na 31.12.2025	Cel na 31.12.2026	Cel na 31.12.2027

Wyniki w wystandaryzowanej formie będą przekazywane ze wszystkich krajów UE do sekretariatu technicznego projektu funkcjonującego w instytucie CDV, a następnie w formie zagregowanej do Komisji Europejskiej. Wyniki projektu zostaną opublikowane na portalu POBR.	0	3 KPI	2 KPI
	Ranking	*****	

S.2 Ogólnopolskie szkolenia z zakresu organizacji ruchu na drogach samorządowych w aspekcie bezpieczeństwa ruchu drogowego

Zakres planowanych działań : Projekt zakłada wykonanie Ogólnopolskich szkoleń z zakresu organizacji ruchu na drogach samorządowych w aspekcie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Szkolenia z w/w zakresu dedykowane będą poniższej grupie docelowej: - przedstawiciele kadry kierowniczej jak i niższego szczebla organów zarządzających ruchem na drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych oraz projektantów tych organizacji. Według stanu w dniu 1 stycznia 2022 r. w Polsce jest 16 województw, 314 powiatów, 66 miast na prawach powiatu oraz 2 477 gmin. (źródło: Powierzchnia i ludność w przekroju terytorialnym w 2022 roku – GUS). W strukturach tych jednostek występują zarządcy infrastruktury drogowej realizujący bezpośrednio lub pośrednio zadania dot. poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Pomimo tendencji spadkowej ogólnej liczby ofiar wypadków drogowych (utrzymującej się od paru lat) nadal na bardzo wysokim poziomie utrzymuje się wskaźnik demograficzny ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych z udziałem pieszych (należących do grupy niechronionych uczestników ruchu drogowego). W 2022 roku liczba ofiar śmiertelnych pieszych wyniosła 21 osób na 1 mln mieszkańców. Zauważalna	KIERUNEK: SYSTEM		
	LIDER: SKRBRD		
	PODMIOT WYKONAWCZY: SKRBRD		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: Budżet UE/ FEnIKS		
	WSKAŹNIK PRODUKTU: Liczba przeprowadzonych szkoleń		
	Stan na 31.12.2025	Cel na 31.12.2026	Cel na 31.12.2027
	0	1	1
	Ranking	****	

jest również tendencja wzrostu liczby zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów i motocyklistów. W 2022 roku rowerzyści uczestniczyli w 3 685 wypadkach drogowych, w których zginęły 170 osoby, a rany odniosło 3 356 osób. Wśród ofiar największą grupę stanowili sami rowerzyści – 286 zabitych oraz 4 270 rannych. 59,2% wypadków, w których obrażenia odnieśli rowerzyści zostało spowodowanych przez kierujących innymi pojazdami. Do najczęstszych przyczyn wypadków, w których poszkodowani zostali rowerzyści należy nieustąpienie pierwszeństwa rowerzystom oraz nieprawidłowe przejeżdżanie przejazdu dla rowerzystów. W 2022 roku tego typu wypadki stanowiły 69,8% wypadków, w których poszkodowani zostali rowerzyści. Kolejny rok z rzędu najwięcej ofiar śmiertelnych wśród rowerzystów pochłaniają wypadki spowodowane nieprawidłowym wyprzedzaniem ich przez kierujących innymi pojazdami, przy czym w porównaniu do danych za rok 2021 odnotowano wzrost liczby zabitych w tych wypadkach o 9,8%. Zatem nadal występuje duże niebezpieczeństwo dla rowerzystów poruszających się po jezdni razem z innymi pojazdami. Dostosowanie zakresu szkolenia do problematyki przyczyn wypadków występujących w danym województwie w założeniach beneficjenta byłoby najszybszą merytorycznie dla uczestników formą szkolenia (poruszającą konkretne problemy i oferującą środki ich rozwiązywania). Ze względu na odpowiedzialność zarządców dróg w zakresie podnoszenia standardów bezpieczeństwa na drodze i jej otoczeniu przy użyciu m.in. urządzeń i rozwiązań inżynierskich poprawiających bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego niezbędne staje się również „wyposażenie” tej grupy w wiedzę odnośnie właściwego projektowania tej infrastruktury. Realizacja szkolenia w proponowanej powyżej formie pozwoli na przeszkolenie osób chętnych na poziomie samorządowym pracujących w danej jednostce administracji samorządowej oraz projektantów przygotowujących do zatwierdzenia projekty organizacji ruchu. Przewiduje się, że przeszkolonych może zostać łącznie około 4 000 osób na co dzień oceniających oraz realizujących projekty z zakresu poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym lub projektujących. Szkolenie dla organów administracji samorządowej to m.in. forma stosowania inżynierskich środków poprawiających BRD, organizacja ruchu niechronionych uczestników ruchu drogowego uwzględniałaby obecnie obowiązujące Wytyczne i standardy dotyczące przygotowania inwestycji w zakresie dróg publicznych, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania lub ochrony tych dróg. W ramach projektu „Ogólnopolskie szkolenia z zakresu organizacji ruchu na drogach samorządowych w aspekcie bez-		
--	--	--

pieczeństwa ruchu drogowego” zostaną przeprowadzone dwa główne zadania wraz z działaniami informacyjno – promocyjnymi. Oczekiwane rezultaty: - przygotowanie szczegółowego scenariusza/programu szkoleń, materiałów informacyjnych o szkoleniu oraz materiałów szkoleniowych, - przeprowadzenie szkoleń, - przeprowadzenie działań informacyjno – promocyjnych dotyczących szkoleń brd.		
--	--	--

S.3 Wdrażanie rozwiązań mających wpływ na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.			
Zakres planowanych działań: 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. 4. Zainicjowanie prac koncepcyjnych w kierunku wprowadzenia proporcjonalnie wyższych kar w postępowaniu mandatowym dotyczącym najbardziej uciążliwych społecznie wykroczeń w ruchu drogowym. Oczekiwane rezultaty: 1. Poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. 2. Poprawa sytuacji związanej z nieprawidłowym postojem pojazdów w przypadkach, w których pojazd zagrażać bezpieczeństwu lub utrudniać ruch.	KIERUNEK: LEGISLACJA		
	LIDER: MSWiA		
	PODMIOT WYKONAWCZY: KGP		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: Budżet Państwa		
	WSKAŹNIK PRODUKTU/REZULTATU: • zmniejszenie liczby osób zabitych i rannych w wypadkach drogowych; • ograniczenie nieprawidłowego parkowania.		
	Stan na 31.12.2025	Cel na 31.12.2026	Cel na 31.12.2027
a) b)	a) nowelizacja rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie ewidencji kierujących pojazdami naruszających przepisy ruchu drogowego, b) zakończenie prac koncepcyjnych w kierunku wprowadzenia proporcjonalnie wyższych kar w postępowaniu mandatowym i	c) zakończenie prac koncepcyjnych w kierunku nowelizacji przepisów dotyczących usuwania pojazdów z drogi.	

		wypracowanie projektu rozporządzenia.	
	Ranking	*****	

S.4 Kształtowanie bezpiecznych zasad parkowania rowerów, hulajnog elektrycznych i urządzeń transportu osobistego udostępnianych w ramach mikromobilności dzielonej w przestrzeni publicznej.			
Zakres planowanych działań: Wprowadzenie obowiązku pozostawiania rowerów, hulajnog elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego (UTO) udostępnianych w ramach usług mikromobilności współdzielonej wyłącznie w miejscach wyznaczonych przez zarządcę drogi. Celem przygotowania i wdrożenia rozwiązań prawnych regulujących zasady parkowania pojazdów oraz urządzeń udostępnianych wielu użytkownikom jest zwiększenie poziomu bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego, w szczególności osób z niepełnosprawnościami, osób starszych, osób poruszających się z wózkiem dziecięcym, a także osób niewidomych i słabowidzących, dla których nieoznakowana przeszkoda znajdująca się na trasie poruszania się stanowi szczególne zagrożenie. Planowane działania legislacyjne obejmują w szczególności: 1. opracowanie zmian w przepisach regulujących zasady pozostawiania ww. pojazdów i urządzeń w miejscach wyznaczonych przez zarządców dróg jako przeznaczone do ich postoju; 2. określenie obowiązków użytkowników w zakresie pozostawiania pojazdów i urządzeń wyłącznie w miejscach do tego wyznaczonych; 3. wzmocnienie mechanizmów egzekwowania tych obowiązków poprzez wprowadzenie jednoznacznej i obiektywnej podstawy prawnej do usunięcia pojazdów oraz urządzeń pozostawionych poza wyznaczoną strefą, na koszt operatora świadczącego usługę udostępniania.	KIERUNEK: LEGISLACJA		
	LIDER: MI DTD		
	PODMIOT WYKONAWCZY: MI DTD/organy kontroli ruchu drogowego/JST		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: Budżet Państwa		
	WSKAŹNIK PRODUKTU/REZULTATU: Liczba znowelizowanych aktów prawnych: 1		
	Stan na 31.12.2025	Cel na 31.12.2026	Cel na 31.12.2027
		przygotowanie projektu nowelizacji przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym	Wejście w życie przepisów i wdrożenie mechanizmów ich egzekwowania
	Ranking	****	

Oczekiwane rezultaty: Zwiększenie bezpieczeństwa i komfortu poruszania się niechronionych uczestników ruchu drogowego, w szczególności osób z niepełnosprawnościami, osób starszych, osób poruszających się z wózkiem dziecięcym oraz osób niewidomych i słabowidzących, poprzez eliminację nieoznakowanych przeszkód na trasie ich poruszania się; Ograniczenie przypadków pozostawiania rowerów, hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego (UTO) w sposób utrudniający lub uniemożliwiający korzystanie z chodników, dróg dla pieszych oraz innych elementów infrastruktury drogowej przeznaczonych do ruchu pieszych; Zmniejszenie liczby zdarzeń oraz potencjalnych zagrożeń wynikających z niewłaściwego parkowania pojazdów i urządzeń mikromobilności współdzielonej, w tym wypadków i kolizji z udziałem pieszych spowodowanych nieprawidłowo pozostawionymi pojazdami i urządzeniami; Ujednolicenie na obszarze całego kraju zasad parkowania pojazdów i urządzeń udostępnianych w ramach mikromobilności współdzielonej, co zapewni przejrzystość i przewidywalność tych zasad dla użytkowników oraz operatorów świadczących usługi w różnych jednostkach samorządu terytorialnego; Zwiększenie skuteczności nadzoru oraz egzekwowania obowiązków przez właściwe organy kontrolne, w tym zarządców dróg, poprzez wprowadzenie jednoznacznej podstawy prawnej do podejmowania działań wobec pojazdów i urządzeń pozostawionych w sposób nieprawidłowy; Wzmocnienie odpowiedzialności operatorów świadczących usługi udostępniania pojazdów i urządzeń mikromobilności współdzielonej za prawidłowe wykonywanie obowiązków związanych z organizacją parkowania, w tym za niezwłoczne usuwanie pojazdów i urządzeń pozostawionych poza wyznaczonymi miejscami.		
--	--	--

S.5 Zmiana systemu szkolenia i egzaminowania kierowców.

Zakres planowanych działań: Przygotowanie i wdrożenie rozwiązań prawnych oraz organizacyjnych w zakresie zasad egzaminowania kandydatów na kierowców i kierowców, w tym ograniczenie zbędnych obowiązków formalnych w procesie szkolenia i egzaminowania. Planowane działania obejmują w szczególności: 1. Reorganizację systemu opracowywania i weryfikacji pytań egzaminacyjnych wykorzystywanych w procesie: a) egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, b) egzaminowania osób wykonujących lub zamierzających wykonywać zawód instruktora, egzaminatora oraz instruktora techniki jazdy, c) uzyskiwania kwalifikacji wstępnej oraz odbywania szkolenia okresowego przez kierowców zawodowych; 2. zmianę modelu egzaminowania kandydatów na kierowców ubiegających się o prawo jazdy kategorii B i B1, polegającą na zniesieniu obligatoryjnego sprawdzania umiejętności na placu manewrowym jako odrębnego etapu egzaminu państwowego. W miejsce tego rozwiązania wprowadzona zostanie kompleksowa ocena umiejętności kierowcy w warunkach rzeczywistego ruchu drogowego, obejmująca również wykonywanie manewrów dotychczas sprawdzanych na placu manewrowym; 3. zniesienie obowiązku posiadania placu manewrowego przez ośrodki szkolenia kierowców (OSK) prowadzące szkolenie w zakresie kategorii B i B1, jako konsekwencję zmiany opisanej w pkt 2 oraz wyłączenie placu manewrowego z zakresu egzaminu państwowego dla tych kategorii; 4. zmianę zasad zaliczania części egzaminu państwowego przeprowadzanej na placu manewrowym w pozostałych kategoriach prawa jazdy, polegającą na zachowaniu ważności wyniku z części egzaminu przeprowadzanej na placu manewrowym przez okres 24 miesięcy od dnia jego zaliczenia – w przypadku gdy kandydat nie zaliczył w tym samym dniu części egzaminu przeprowadzanej w warunkach rzeczywistego ruchu drogowego. Kandydat przystępujący do kolejnego egzaminu w okresie ważności wyniku z placu manewrowego przystępuje wyłącznie do części egzaminu przeprowadzanej w ruchu drogowym; 5. zniesienie możliwości wielokrotnego przystępowania do części praktycznej egzaminu państwowego w tym samym dniu; 6. wprowadzenie elektronicznej karty kursanta, dokumentującej w sposób cyfrowy przebieg szkolenia	KIERUNEK: LEGISLACJA		
	LIDER: MI DTD		
	PODMIOT WYKONAWCZY: Ośrodki Szkolenia Kierowców i inne podmioty prowadzące szkolenie kandydatów na kierowców, Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego.		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: Budżet Państwa		
	WSKAŹNIK PRODUKTU/REZULTATU: Liczba znowelizowanych aktów prawnych: 3		
	Stan na 31.12.2025	Cel na 31.12.2026	Cel na 31.12.2027
a) b)	Przygotowanie projektu nowelizacji przepisów ustawy o kierujących pojazdami oraz właściwych rozporządzeń wykonawczych.	a) b)	
Ranking	*****		

praktycznego, w tym rejestrację każdej jazdy oraz każdego wewnętrznego egzaminu w ramach szkolenia, z odnotowaniem przebytej trasy (zapis GPS), czasu trwania jazdy lub egzaminu oraz potwierdzeniem udziału przez instruktora i osobę szkoloną; 7.wprowadzenie obowiązku rejestracji obrazu i dźwięku podczas: a) wewnętrznego egzaminu przeprowadzanego przez ośrodek szkolenia kierowców, b) egzaminu państwowego przeprowadzanego w zakresie wszystkich kategorii prawa jazdy – rozszerzenie obowiązku nagrywania, dotychczas obejmującego wyłącznie egzamin państwowy w zakresie kategorii B, na pozostałe kategorie. Oczekiwane rezultaty: 1.Zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez położenie większego nacisku na weryfikację umiejętności kluczowych z punktu widzenia praktycznego prowadzenia pojazdu, co przyczyni się do lepszego przygotowania przyszłych uczestników ruchu drogowego do radzenia sobie w rzeczywistych, często dynamicznych i nieprzewidywalnych sytuacjach na drodze; 2.Podniesienie standardu państwowego egzaminu na prawo jazdy poprzez przesunięcie akcentu z weryfikacji wiedzy teoretycznej oraz umiejętności wykonywania zadań na placu manewrowym na rzecz oceny kompetencji w zakresie: a) podejmowania właściwych decyzji w warunkach ruchu drogowego, b) przewidywania potencjalnych zagrożeń, c) bezpiecznego reagowania na sytuacje zaistniałe w rzeczywistych warunkach drogowych; 3.Zwiększenie wiarygodności i aktualności bazy pytań egzaminacyjnych wykorzystywanej w procesie egzaminowania, dzięki usprawnieniu mechanizmów ich opracowywania i weryfikacji tych pytań; 4.Ograniczenie zbędnych obowiązków formalnych nałożonych na ośrodki szkolenia kierowców, w szczególności poprzez zniesienie obowiązku posiadania placu manewrowego w zakresie szkolenia do kategorii B i B1, co przyczyni się do zmniejszenia kosztów prowadzenia działalności przez ośrodki szkolenia kierowców. 5.Skrócenie czasu oczekiwania kandydatów na egzamin państwowy oraz zmniejszenie liczby osób oczekujących w kolejce do egzaminu, w wyniku zniesienia możliwości wielokrotnego przystępowania do części praktycznej egzaminu w tym samym dniu oraz zachowania ważności wyniku z placu manewrowego przez 24 miesiące; 6.Wyeliminowanie praktyk fikcyjnego potwierdzania godzin szkolenia praktycznego, dzięki wprowa-		
--	--	--

dzeniu elektronicznej rejestracji przebiegu jazdy i egzaminów wewnętrznych, co pozwoli na obiektywną weryfikację faktycznego przebiegu i jakości szkolenia; 7. Zwiększenie obiektywizmu zapewnienia wysokiej jakości szkolenia oraz oceny w trakcie egzaminów i ograniczenie liczby sytuacji spornych , dzięki rejestracji obrazu i dźwięku z przebiegu egzaminów wewnętrznych przeprowadzanych przez OSK i egzaminów państwowych przeprowadzanych przez WORD, co zapewni ochronę interesów zarówno osoby szkolonej i egzaminowanej, jak i instruktora lub egzaminatora, w tym w przypadku składanych skarg.		
--	--	--

S.6 Wymiana wiedzy pomiędzy Polską a wybranymi krajami UE dot. najlepszych rozwiązań poprawy BRD.			
Zakres planowanych działań: „EU Road Safety Exchange III” to projekt twinningowy, który wspiera poprawę zdolności instytucjonalnych oraz wymianę wiedzy i najlepszych praktyk w kwestiach bezpieczeństwa drogowego między państwami członkowskimi UE. Projekt koncentruje się na 27 państwach członkowskich UE (w tym Polsce) zidentyfikowanych jako mających największy potencjał w zakresie osiągnięcia znaczącej poprawy bezpieczeństwa drogowego. Projekt jest kontynuacją projektu „EU Road Safety Exchange, realizowanego z aktywnym udziałem Polski w latach 2019-2022, a także „EU Road Safety Exchange +”, realizowanego w latach 2023-2025 Po sukcesie projektu EURSE +, Europejska Rada Bezpieczeństwa Transportu (ETSC) zdecydowała się na przeprowadzenie kolejnej edycji projektu pod nazwą EURSE III, która będzie realizowana w latach 2026-2027. W trzeciej edycji projektu, nacisk zostanie położony na wymianę informacji między miastami i regionami, jednocześnie kontynuując uwzględnienie komponentu krajowego. Podobnie, jak	KIERUNEK: SYSTEM		
	LIDER: SKRBRD		
	PODMIOT WYKONAWCZY: SKRBRD/GITD/GDDKiA/DDP/KGP		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: Budżet UE (ETSC)		
	WSKAŹNIK PRODUKTU: Realizacja harmonogramu współpracy eksperckiej w zakresie najlepszych rozwiązań i praktyk dot. nowoczesnej infrastruktury drogowej oraz efektywności systemów nadzoru nad ruchem drogowym. Udział Polski w projekcie stanowi realizację przez SKRBRD obowiązku ustawowego – inicjowania współpracy zagranicznej – art. 140c, ust.2 pkt 6 ustawy prawo o ruchu drogowym.		
	Stan na 31.12.2025	Cel na 31.12.2026	Cel na 31.12.2027

poprzednie edycje, projekt ten uzyskał finansowanie ze strony Parlamentu Europejskiego. W jego ramach planowane jest przeprowadzenie oprócz projektów tematycznych na szczeblu centralnym, także współpracy między miastami i władzami lokalnymi (wojewódzkimi, powiatowymi lub gminnymi) w formie seminariów na temat najlepszych praktyk w BRD, organizowanych w krajach, które w ciągu ostatniej dekady osiągnęły największe spadki liczby ofiar śmiertelnych na drogach, tak jak miało to miejsce w przypadku Polski. Seminarium na temat najlepszych praktyk w poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego odbyło się w dniach 18-19 czerwca 2026 r. w Warszawie. W jego trakcie przedstawiciele 7 krajów UE i ETSC wzięli udział w spotkaniu w siedzibie Głównej Inspekcji Transportu Drogowego oraz odwiedzili Komendę Stołeczną Policji, Centrum, Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym (CANARD) oraz Akademię Pożarniczą. Oczekiwane rezultaty: Celem projektu są działania w kierunku likwidacji różnic/dysproporcji w zakresie bezpieczeństwa drogowego pomiędzy państwami członkowskimi UE poprzez zapewnienie wsparcia tym, którzy 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. Link do strony projektu: https://etsc.eu/projects/eu-road-safety-exchange/	0	0	1
	Ranking	***	

S.7 Funkcjonowanie Polskiego Obserwatorium BRD	
Zakres planowanych działań: • prowadzenie hurtowni danych, • zasilanie aktualnymi danymi systemu (nadzór i weryfikacja), • prowadzenie i modernizacja portalu POBR,	KIERUNEK: SYSTEM
	LIDER: ITS
	PODMIOT WYKONAWCZY: ITS

• udostępnienie ogólnodostępnej bazy danych i mapy interaktywnej o wypadkach z ostatnich lat, • opracowywanie analiz i badań oraz ich publikacja na portalu, • udostępnianie danych i informacji przedstawicielom władzy różnych szczebli oraz specjalistom i społeczeństwu, • współpraca z instytucjami krajowymi, • współpraca z europejską bazą danych (CARE) i Komisją Europejską DG MOVE, • dostarczanie danych do Eurostatu, • współpraca z międzynarodową bazą danych o wypadkach drogowych (IRTAD). Oczekiwane rezultaty: • rozpowszechnianie wiedzy na temat zagrożeń na drogach, • obecność Polski w bazach danych CARE, IRTAD, Eurostat, • powszechny dostęp do bazy danych i mapy interaktywnej na portalu a dzięki temu umożliwienie prowadzenia analiz brd,	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: Budżet ITS		
	WSKAŹNIK PRODUKTU:		
	a) liczba wyświetleń b) liczba osób odwiedzających portal POBR		
	Stan na 31.12.2025	Cel na 31.12.2026	Cel na 31.12.2027
	a) 200 000 b) 103 300	a) 200 000 b) 100 000	a) 200 000 b) 100 000
	Ranking	****	

S.8 Badanie uwarunkowań bezpieczeństwa ruchu drogowego w obszarze mikromobilności miejskiej w oparciu o analizę danych wypadkowych oraz wskaźników Banku Danych Lokalnych (BDL)

Zakres planowanych działań: Agregacja i strukturyzacja danych: Pozyskanie i uporządkowanie danych o zdarzeniach drogowych z udziałem użytkowników mikromobilności z bazy SE-WiK/KGP. Korelacja z danymi BDL GUS: Integracja danych wypadkowych ze wskaźnikami społeczno-gospodarczymi, demograficznymi oraz strukturalnymi (np. gęstość zaludnienia, sieć ścieżek rowerowych) pochodzącymi z Banku Danych Lokalnych. Analiza statystyczno-przestrzenna: Przeprowadzenie zaawansowanych analiz korelacji i trendów w celu zidentyfikowania systemowych czynników ryzyka dla mikromobilności.	KIERUNEK: SYSTEM		
	LIDER: IBDiM		
	PODMIOT WYKONAWCZY: IBDiM		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: Budżet IBDiM/środki własne instytutu		
	WSKAŹNIK PRODUKTU/REZULTATU:		
	• Model statystyczny • Publikacja naukowa		
	Stan na 31.12.2025	Cel na 31.12.2026	Cel na 31.12.2027

Oczekiwane rezultaty: Zidentyfikowanie kluczowych zmiennych makro- i mikrostrukturalnych w obszarze mikromobilności. Publikacja wyników badań w formie artykułowej.	a) 0 b) 0	a) 0 b) 0	a) 1 b) 1
	Ranking	*****	

S.9 Badania zderzeniowe i analiza skuteczności urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w kontekście minimalizacji skutków zdarzeń drogowych

Zakres planowanych działań: 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: wyznaczanie 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 Polsce, Niemczech i Czechach; - prace publikacyjne: dokumentowanie korelacji parametrów barier z bezpieczeństwem pasażerów.	KIERUNEK: SYSTEM		
	LIDER: IBDiM		
	PODMIOT WYKONAWCZY: IBDiM		
	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA: Inne		
	WSKAŹNIK PRODUKTU/REZULTATU: - liczba wykonanych testów; - liczba kilometrów zainstalowanych barier bezpiecznych		
Oczekiwane rezultaty:	Stan na 31.12.2025	Cel na 31.12.2026	Cel na 31.12.2027

Program Realizacyjny na lata 2026-2027
do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030

1. Wykonanie badań zderzeniowych, w tym testy barier ochronnych (bariery, poduszki, końcówki) oraz testy konstrukcji wsporczych. 2. Wyłonienie i wprowadzenie do obrotu produktów spełniających najwyższe wymogi klasy A (wskaźniki ASI i THIV). Instalacja bezpiecznych barier na odcinkach: Polska: 2025 - ok. 1 100 km Polska: 2026 - ok. 1 400 km Polska: 2027 - ok. 1 600 km	a) 219 b) 1100	a) 85 b) 1400	a) 88 b) 1600
	Ranking	*****	



Krajowa Rada
**BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO**