

# Bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce w 2025 roku

## Analiza danych o wypadkach drogowych<sup>1</sup>

Przemysław Skoczylski, Emil Zawiślak Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, ITS

### WYPADKI I ICH OFIARY W LATACH 2016-2025

W 2025 roku na polskich drogach doszło do 20 925 wypadków drogowych, w których śmierć poniosło 1 660 osób, a 24 590 zostało rannych, w tym 7 866 odniosło poważne obrażenia (tabela 1). Policji zgłoszono 391 810 kolizji (zdarzenie na drodze bez ofiar).

W porównaniu z rokiem 2024 na polskich drogach:

- liczba ofiar śmiertelnych zmalała o 236 osoby (-12,4%),
- liczba rannych zmalała o 192 (-0,8%), a liczba ciężko rannych wzrosła o 70 osób (+0,9%),
- liczba wypadków zmalała o 594 (-2,8%),
- liczba kolizji zgłoszonych policji wzrosła o 1 230 (+0,3%).

W 2025 roku liczba ofiar śmiertelnych, liczba rannych oraz liczba wypadków uległa niewielkiej poprawie. Liczba ciężko rannych uległa niewielkiemu pogorszeniu. Zgodnie z założeniami *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030* (NPBRD) celem jest zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych do roku 2030 o co najmniej 50% w porównaniu z rokiem 2019. W 2025 roku w odniesieniu do oczekiwanych wartości w NPBRD 2021-2030 liczba zgonów była niższa o 524 osoby (-24,0%), a liczba ciężko rannych o 112 osób (-1,4%) (rysunek 1). W ciągu ostatnich dziesięciu lat liczba wypadków drogowych w Polsce zmniejszyła się o 37,8%, spadła również liczba ofiar śmiertelnych o 45,1%, a liczba ciężko rannych zmalała o 34,9%.

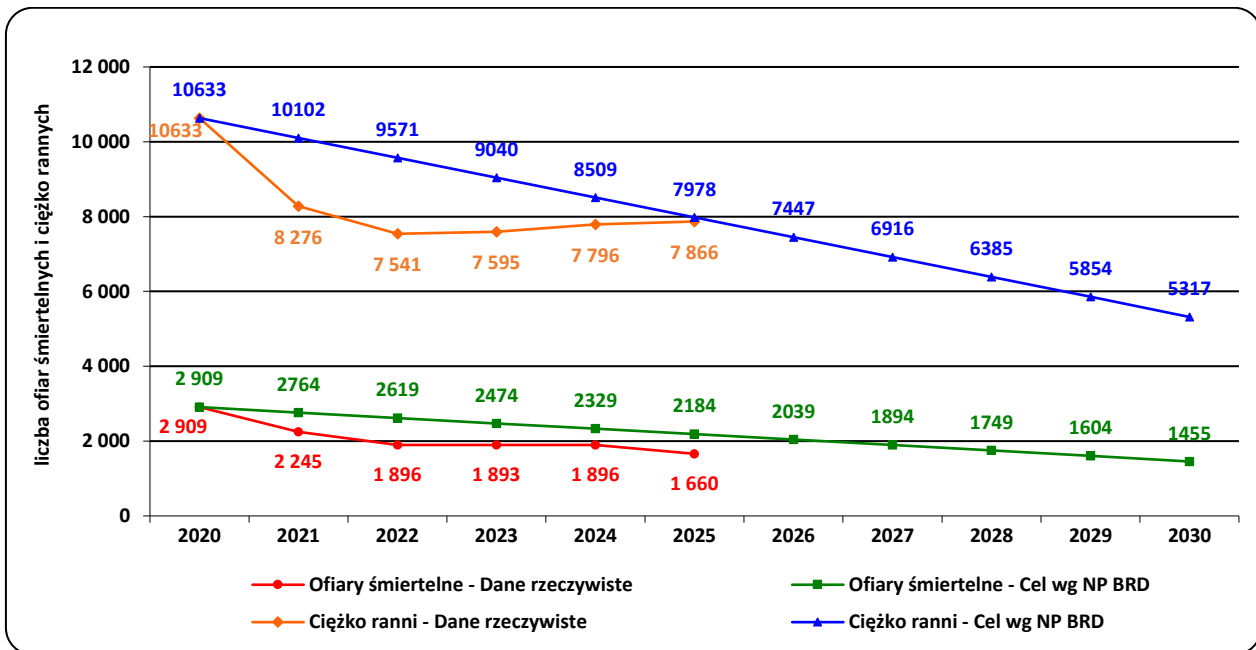
Tab. 1. Zdarzenia drogowe (wypadki i kolizje) i ofiary wypadków w Polsce w latach 2016-2025

Rok	Wypadki	Ofiary śmiertelne	Ranni	W tym ciężko ranni	Kolizje	Zagrożenie mieszkańców (ofiary śmiert. /1 mln mieszk.)	Wskaźnik motoryzacji (sam. os./1 tys. mieszk.)
2016	33 663	3 026	40 765	12 077	406 615	79	564
2017	32 760	2 831	39 466	11 103	436 458	74	586
2018	31 674	2 862	37 359	10 941	436 389	75	610
2019	30 288	2 909	35 477	10 633	455 454	76	635
2020	23 540	2 491	26 463	8 805	382 043	65	656
2021	22 816	2 245	26 415	8 276	422 619	59	682
2022	21 322	1 896	24 743	7 541	362 266	50	701
2023	20 936	1 893	24 125	7 595	365 991	50	727
2024	21 519	1 896	24 782	7 796	390 580	50	611 <sup>2</sup>
2025	20 925	1 660	24 590	7 866	391 810	44	652
2025/2024	-2,8%	-12,4%	-0,8%	0,9%	0,3%	-11,4%	-
2025/2016	-37,8%	-45,1%	-39,7%	-34,9%	-3,6%	-43,9%	-

<sup>1</sup> Dane o wypadkach: KG Policji - System Ewidencji Wypadków i Kolizji, Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (POBR) [www.obserwatoriumbrd.pl](http://www.obserwatoriumbrd.pl)

<sup>2</sup> W Centralnej Ewidencji Pojazdów dokonano weryfikacji i korekty zarejestrowanych pojazdów – usunięto z ewidencji pojazdy spełniające następujące kryteria: data ostatniej rejestracji pojazdu przed 14 marca 2005 r., data zawarcia polisy OC przed 1 stycznia 2014 r., data badania technicznego przed 1 stycznia 2014 r.).

Rys. 1. Liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w Polsce w latach 2020-2030\* (wartości rzeczywiste i oczekiwane wg Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030)



\*Dla określenia wartości oczekiwanych dla roku 2020 przyjęto wartości z roku 2019

Źródło: opracowanie własne na podstawie NPBRD 2021-2030

## OFIARY WYPADKÓW DROGOWYCH

W Polsce od lat szczególnie zauważalny jest problem liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych wśród pieszych oraz użytkowników urządzeń wspomagających ruch (UWR)<sup>3</sup>, rowerzystów, motorowerzystów, motocyklistów, użytkowników hulajnog elektrycznych<sup>4</sup> i urządzeń transportu osobistego (UTO)<sup>5</sup>, czyli tzw. niechronionych uczestników ruchu drogowego. W 2025 roku ofiary śmiertelne w tej grupie stanowiły 45,9% ogólnej liczby zgonów wskutek wypadków drogowych (o 12,4% mniej niż rok wcześniej). W 2025 roku w wyniku wypadków drogowych zginęło (tabela 2, 3):

- 357 pieszych i użytkowników UWR (co stanowiło 21,5% ogólnej liczby ofiar śmiertelnych), a ciężkie obrażenia odniosło 1 585 pieszych i użytkowników UWR (20,2% ogółu ciężko rannych),
- 155 rowerzystów (9,3%), a ciężkie obrażenia odniosło 1 038 rowerzystów (13,2%),
- 197 motocyklistów (11,9%), a ciężkie obrażenia odniosło 1 033 motocyklistów (13,1%),
- 42 motorowerzystów (2,5%), a ciężkie obrażenia odniosło 233 motorowerzystów (3,0%),
- 11 użytkowników e-hulajnog i UTO (0,7%), a ciężkie obrażenia odniosło 363 użytkowników e-hulajnog i UTO (4,6%).

W porównaniu do roku 2024 liczba ofiar śmiertelnych:

- zmniejszyła się wśród pieszych i użytkowników UWR o 16,6%,
- zmniejszyła się wśród rowerzystów o 8,3%,
- **zwiększyła się wśród użytkowników e-hulajnog i UTO o 120,0%,**
- zwiększyła się wśród motorowerzystów o 7,7%,
- zmniejszyła się wśród motocyklistów o 14,0%.

<sup>3</sup> Urządzenie wspomagające ruch (UWR) – urządzenie lub sprzęt sportowo-rekreacyjny, przeznaczone do poruszania się osoby w pozycji stojącej, napędzane siłą mięśni (np. rolki, wrotki, deskorolka); dane o zdarzeniach z udziałem UWR zbierane są w SEWiK i POBR od 2022 roku.

<sup>4</sup> Hulajnoga elektryczna (e-hulajnoga) – pojazd napędzany elektrycznie, dwuosiowy, z kierownicą, bez siedzenia i pedałów, konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującego się na tym pojeździe; dane o zdarzeniach z udziałem e-hulajnog zbierane są w SEWiK i POBR od 2022 roku.

<sup>5</sup> Urządzenie transportu osobistego (UTO) – pojazd napędzany elektrycznie, z wyłączeniem hulajnogi elektrycznej, bez siedzenia i pedałów, konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującego się na tym pojeździe (np. deskorolka elektryczna, elektryczne urządzenie samopoziomujące); dane o zdarzeniach z udziałem UTO zbierane są w SEWiK i POBR od 2022 roku.

Porównując te dane z danymi sprzed dziesięciu lat, można zauważyć znaczną poprawę w zakresie liczby ofiar śmiertelnych wśród niechronionych uczestników ruchu drogowego, zwłaszcza pieszych (spadek o 58,9%), rowerzystów (spadek o 42,8%) i motorowozystów (spadek o 45,5%). Jednakże należy zwrócić uwagę, że udział ofiar śmiertelnych wśród motocyklistów w ogólnej liczbie zgonów spowodowanych wypadkami drogowymi wzrósł z 8,1% w 2016 roku do 11,9% w 2025 roku, **choć** dla tej grupy uczestników ruchu odnotowano poprawę na przestrzeni ostatniej dekady (spadek liczby ofiar śmiertelnych o 19,3%).

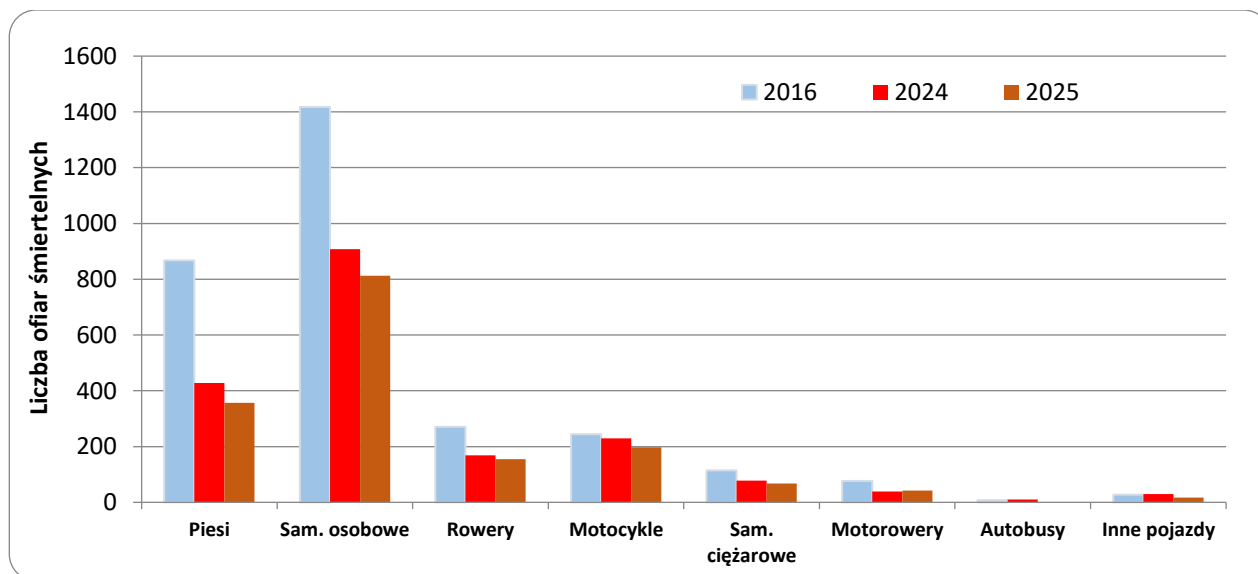
Tab.2. Ofiary śmiertelne wypadków drogowych wg środka transportu w Polsce w latach 2016, 2024, 2025

Środek transportu	2016		2024		2025		zmiana 2025/2024	zmiana 2025/2016
	liczba	% ogółu	liczba	% ogółu	liczba	% ogółu		
Piesi + UWR	868	28,7%	428	22,6%	357	21,5%	-16,6%	-58,9%
Rowery	271	9,0%	169	8,9%	155	9,3%	-8,3%	-42,8%
E-hulajnogi i UTO	bd.	bd.	5	0,3%	11	0,7%	120,0%	-
Motorowery	77	2,5%	39	2,1%	42	2,5%	7,7%	-45,5%
Motocykle	244	8,1%	229	12,1%	197	11,9%	-14,0%	-19,3%
– w tym o poj. do 125 cm <sup>3</sup>	bd.	bd.	30	1,6%	17	1,0%	-43,3%	-
<b>Razem niechronieni</b>	<b>1 460</b>	<b>48,2%</b>	<b>870</b>	<b>45,9%</b>	<b>762</b>	<b>45,9%</b>	<b>-12,4%</b>	<b>-47,8%</b>
Samochody osobowe	1 417	46,8%	908	47,9%	813	49,0%	-10,5%	-42,6%
Samochody ciężarowe	114	3,8%	78	4,1%	67	4,0%	-14,1%	-41,2%
– w tym o dmc do 3,5 t	74	bd.	49	2,6%	37	2,2%	-24,5%	-50,0%
Autobusy	8	0,3%	10	0,5%	1	0,1%	-90,0%	-87,5%
Inne pojazdy	27	0,9%	30	1,6%	17	1,0%	-43,3%	-37,0%
<b>Ogółem</b>	<b>3 026</b>	<b>100,0%</b>	<b>1 896</b>	<b>100,0%</b>	<b>1 660</b>	<b>100,0%</b>	<b>-12,4%</b>	<b>-45,1%</b>

Poprawa w porównaniu do danych z roku 2024 została również zaobserwowana w zakresie liczby ofiar śmiertelnych wśród osób poruszających się samochodami ciężarowymi (spadek o 14,1%). Porównując dane do roku 2016, zaobserwowano poprawę, ponieważ nastąpił spadek liczby ofiar śmiertelnych (o 41,2%). Nieznacznie zwiększył się natomiast udział ofiar śmiertelnych, tej grupy uczestników ruchu drogowego, w ogólnej liczbie zgonów spowodowanych wypadkami drogowymi (z 3,8% w 2016 roku do 4,0% w 2025 roku).

W zakresie liczby ofiar śmiertelnych wśród kierujących samochodami osobowymi i ich pasażerów odnotowano poprawę w porównaniu do roku 2024 (spadek o 10,5%) oraz znaczny spadek w porównaniu do roku 2016 (o 42,6%). Jednocześnie, w tej grupie użytkowników dróg zwiększył się udział ofiar śmiertelnych w ogólnej liczbie zgonów spowodowanych wypadkami drogowymi (z 46,8% w 2016 roku do 49,0% w 2025 roku).

Rys. 2. Ofiary śmiertelne wypadków drogowych wg środka transportu w Polsce w latach 2016, 2024, 2025



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych POBR

W 2025 roku w porównaniu do roku 2024 liczba ciężko rannych wśród:

- pieszych i użytkowników UWR zmniejszyła się o 8,4%,
- rowerzystów zmniejszyła się o 10,6%,
- użytkowników e-hulajnóg i UTO wzrosła o 53,8%,
- motorowerzystów zmniejszyła się o 21,3%,
- motocyklistów zmniejszyła się o 2,3%.

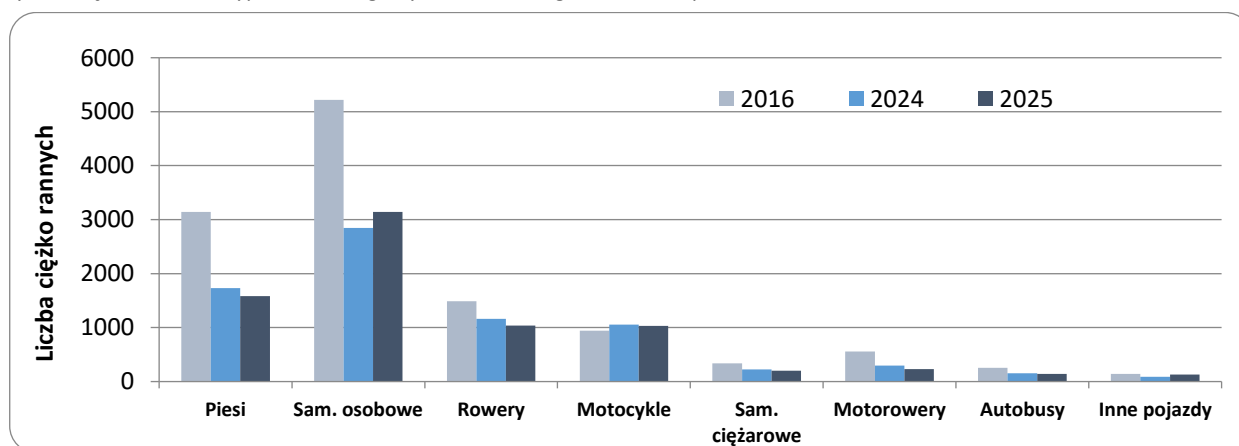
W porównaniu z danymi z roku 2016 w zakresie liczby ciężko rannych, zaobserwowano poprawę dla prawie wszystkich grup użytkowników dróg zaliczanych do niechronionych uczestników ruchu drogowego. W perspektywie minionych 10 lat największą poprawę odnotowano wśród motorowerzystów (spadek o 58,1%), następnie wśród pieszych (spadek o 49,5%), rowerzystów (spadek o 30,2%). Natomiast wzrost zaobserwowano w grupie motocyklistów (wzrost o 9,4%). Największy wzrost liczby ciężko rannych w porównaniu rok do roku dotyczy użytkowników hulajnóg elektrycznych i UTO – wyniósł on aż 53,8%. Zaobserwowano wzrost udziału ofiar z ciężkimi obrażeniami wśród niechronionych uczestników ruchu w ogólnej liczbie osób ciężko rannych w wyniku wypadków drogowych (z 50,7% w 2016 roku do 54,1% w 2025 roku). Dla tej grupy uczestników ruchu zaobserwowano istotną poprawę w okresie minionych dziesięciu lat (spadek liczby osób ciężko rannych o 30,6%).

Tab.3. Ciężko ranni w wypadkach drogowych wg środka transportu w Polsce w latach 2016, 2024, 2025

Środek transportu	2016		2024		2025		zmiana 2025/2024	zmiana 2025/2016
	liczba	% ogółu	liczba	% ogółu	liczba	% ogółu		
Piesi + UWR	3 141	26,0%	1 730	22,2%	1 585	20,2%	-8,4%	-49,5%
Rowery	1 488	12,3%	1 161	14,9%	1 038	13,2%	-10,6%	-30,2%
E-hulajnogi i UTO	bd.	bd.	236	3,0%	363	4,6%	53,8%	-
Motorowery	556	4,6%	296	3,8%	233	3,0%	-21,3%	-58,1%
Motocykle	944	7,8%	1 057	13,6%	1 033	13,1%	-2,3%	9,4%
– w tym o poj. do 125 cm <sup>3</sup>	bd.	bd.	242	3,1%	219	2,8%	-9,5%	-
<b>Razem niechronieni</b>	<b>6 129</b>	<b>50,7%</b>	<b>4 480</b>	<b>57,5%</b>	<b>4 252</b>	<b>54,1%</b>	<b>-5,1%</b>	<b>-30,6%</b>
Samochody osobowe	5 216	43,2%	2 847	36,5%	3 143	40,0%	10,4%	-39,7%
Samochody ciężarowe	338	2,8%	224	2,9%	203	2,6%	-9,4%	-39,9%
– w tym o dmc do 3,5 t	240	2,0%	162	2,1%	146	1,9%	-9,9%	-39,2%
Autobusy	255	2,1%	155	2,0%	141	1,8%	-9,0%	-44,7%
Inne pojazdy	139	1,2%	90	1,2%	127	1,6%	41,1%	-8,6%
<b>Ogółem</b>	<b>12 077</b>	<b>100,0%</b>	<b>7 796</b>	<b>100,0%</b>	<b>7 866</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,9%</b>	<b>-34,9%</b>

W przypadku pozostałych rodzajów środków transportu największą poprawę w zakresie liczby ofiar ciężko rannych w porównaniu do danych z roku 2024 odnotowano wśród osób poruszających się samochodami ciężarowymi (spadek o 9,4%). Również porównując dane do roku 2016 nastąpiła poprawa w tej grupie użytkowników dróg – wystąpił spadek liczby ofiar ciężko rannych (o 39,9%). Porównując dane do roku 2016 największą redukcję liczby ciężko rannych odnotowano wśród podróżujących autobusami (spadek o 44,7%).

Rys. 3. Ciężko ranni w wypadkach drogowych w Polsce wg środka transportu w latach 2016, 2024, 2025



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych POBR

## **PRZYCZYNY/OKOLICZNYŚCI WYPADKÓW DROGOWYCH**

Większość wypadków drogowych wynika z wielu czynników, ale dla celów statystycznych wskazuje się główną przyczynę. Według danych policyjnych aż 97,4% wypadków było spowodowanych przez człowieka.

W 2025 roku błędy najczęściej popełniane przez kierujących pojazdami to (tab. 4):

1. nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu, którego skutkiem było:
  - 5 135 (24,5%) wypadków,
  - 226 (13,6%) ofiar śmiertelnych,
  - 1 678 (21,3%) ciężko rannych,
2. niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, którego skutkiem było:
  - 4 304 (20,6%) wypadków,
  - 539 (32,5%) ofiar śmiertelnych,
  - 1 960 (24,9%) ciężko rannych,
3. nieprawidłowe zachowanie wobec pieszego (nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych oraz nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu), którego skutkiem było:
  - 2 868 (12,8%) wypadków,
  - 118 (7,1%) ofiar śmiertelnych,
  - 1 039 (13,2%) ciężko rannych.

W 2025 roku, podobnie jak w latach poprzednich, najpoważniejsze w skutkach były wypadki spowodowane niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu. Jest to sytuacja, w której pojazd porusza się z prędkością wyższą od limitu dopuszczalnego przepisami lub gdy jego prędkość jest zbyt wysoka w stosunku do warunków drogowych, pogodowych, oświetleniowych i/lub ruchowych występujących w danej chwili na drodze. W wypadkach, w których stwierdzono, że nadmierna prędkość była główną przyczyną ich zaistnienia, zginęło 32,5% ogółu ofiar śmiertelnych, a ciężkie obrażenia odniosło 24,9% ogółu osób ciężko rannych. W 2025 roku zmalała liczba ofiar śmiertelnych wypadków spowodowanych niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu (spadek o 16,3% w porównaniu do roku 2024).

Poważnym przewinieniem kierowców również przyczyniającym się do wysokiego zagrożenia na drogach jest nieustępowanie pierwszeństwa przejazdu. Wypadki, dla których była to główna przyczyna w 2025 roku stanowiły 24,5% ogółu wypadków, zginęło w nich 13,6% ogółu ofiar śmiertelnych, a poważne obrażenia odniosło 21,3% ogółu ciężko rannych. W 2025 roku zmalała liczba ofiar śmiertelnych wypadków spowodowanych nieustępowaniem pierwszeństwa przejazdu (spadek o 1,7% w porównaniu do roku 2024) oraz ciężko rannych (spadek o 1,5%).

W 2025 roku zmalała liczba wypadków (i ich ofiar) spowodowanych nieprawidłowymi zachowaniami wobec pieszego. Liczba wypadków tego rodzaju zmalała o 7,3%, liczba ofiar śmiertelnych o 13,2%, a liczba ciężko rannych o 6,4%. Jest to prawdopodobnie wynik długofalowego działania przepisów zwiększających wysokość kar za wykroczenia związane z nieprawidłowymi zachowaniami wobec pieszych, wprowadzonych w poprzednich latach.

Tab. 4. Wypadki i ich ofiary wg głównych przyczyn w latach 2016, 2024, 2025

Rok	Wypadki		Ofiary śmiertelne		Ciężko ranni	
	liczba	% ogółu	liczba	% ogółu	liczba	% ogółu
<b>nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu</b>						
2016	7 486	22,2%	349	11,5%	2 502	20,7%
2024	5 186	24,1%	230	12,1%	1 704	21,9%
2025	5 135	24,5%	226	13,6%	1 678	21,3%
2025/2024	-1,0%	-	-1,7%	-	-1,5%	-
<b>niedostosowanie prędkości do warunków ruchu</b>						
2016	7 262	21,6%	863	28,5%	2 826	23,4%
2024	4 297	20,0%	644	34,0%	1 842	23,6%
2025	4 304	20,6%	539	32,5%	1 960	24,9%
2025/2024	0,2%	-	-16,3%	-	6,4%	-
<b>nieprawidłowe zachowanie wobec pieszego</b>						
2016	4 418	13,1%	249	8,2%	1 660	13,7%
2024	2 899	13,5%	136	7,2%	1 110	14,2%
2025	2 686	12,8%	118	7,1%	1 039	13,2%
2025/2024	-7,3%	-	-13,2%	-	-6,4%	-

Zgodnie z szacunkami Komisji Europejskiej, około 25% wszystkich ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w Europie wiąże się z udziałem osób prowadzących pojazd pod wpływem alkoholu. Analiza danych POBR w tym względzie wskazuje, że w 2025 roku w Polsce odsetek ten wynosił 9,3% (tabela 5). Ponownie odnotowano spadek liczby wypadków, w których uczestniczyli nietrzeźwi kierujący (zmniejszenie o 4,4% w porównaniu z rokiem 2024). Podobnie jak rok wcześniej istotnie zmniejszyła się liczba ofiar śmiertelnych (spadek o 22,6%) oraz zaobserwowano spadek liczby osób ciężko rannych tychże wypadków (spadek o 4,8%). Należy również zwrócić uwagę na wypadki z udziałem nietrzeźwych pieszych. W 2025 roku zmniejszyła się liczba tych wypadków (spadek o 8,8% w porównaniu z rokiem 2024), zmalała także liczba ofiar śmiertelnych (spadek o 19,6%) oraz liczba osób, które odniosły poważne obrażenia (spadek o 18,6%). Udziały wypadków, w których uczestniczyli nietrzeźwi piesi oraz ofiar tych zdarzeń pozostały na zbliżonym poziomie jak rok wcześniej. Mimo znaczącego spadku liczby ofiar wypadków, w których uczestniczyły osoby nietrzeźwe (zarówno kierujący, jak i piesi), udział tych wypadków i ofiar w ogólnej liczbie pozostaje na podobnym poziomie jak dziesięć lat temu (tabela 5):

- kierujący, u których ujawniono alkohol uczestniczyli w 1 337 (6,4%) wypadkach skutkujących 154 (9,3%) ofiarami śmiertelnymi i 598 (7,6%) ciężko rannymi,
- piesi, u których ujawniono alkohol uczestniczyli w 423 (2,0%) wypadkach skutkujących 45 (2,7%) ofiarami śmiertelnymi i 158 (2,0%) ciężko rannymi.

Tab.5. Wypadki z udziałem osób nietrzeźwych w Polsce w latach 2016, 2024, 2025

Rok	Wypadki		Ofiary śmiertelne		Ciężko ranni	
	liczba	% ogółu	liczba	% ogółu	liczba	% ogółu
<b>alkohol u kierujących</b>						
2016	1 909	5,7%	246	8,1%	804	6,7%
2024	1 399	6,5%	199	10,5%	628	8,1%
2025	1 337	6,4%	154	9,3%	598	7,6%
2025/2024	-4,4%	-	-22,6%	-	-4,8%	-
<b>alkohol u pieszych</b>						
2016	973	2,9%	122	4,0%	397	3,3%
2024	464	2,2%	56	3,0%	194	2,5%
2025	423	2,0%	45	2,7%	158	2,0%
2025/2024	-8,8%	-	-19,6%	-	-18,6%	-

## PODSUMOWANIE

Analiza danych o wypadkach drogowych w Polsce w 2025 roku wskazuje na niewielką poprawę sytuacji względem roku 2024. Spadła liczba wypadków i ofiar śmiertelnych, nieznacznie wzrosła liczba osób ciężko rannych. Na tle ostatniej dekady, nadal widoczna jest istotna poprawa – liczba wypadków zmniejszyła się o prawie 40 %, a liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych także istotnie spadła .

Szczególną uwagę należy zwrócić na sytuację niechronionych uczestników ruchu drogowego – ich udział w ogólnej liczbie ofiar pozostaje wysoki. Użytkownicy hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego również stanowią coraz większą grupę ofiar wypadków, a w porównaniu rok do roku ich liczba zwiększyła się ponad dwukrotnie. Wśród pieszych i rowerzystów obserwuje się długofalową poprawę, jednak dane z 2025 roku pokazują także wzrost liczby ofiar w niektórych grupach, co potwierdza, że zagrożenie wciąż jest duże.

W statystykach przyczyn wypadków na czoło wysuwają się błędy kierujących: nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu, nadmierna prędkość oraz nieprawidłowe zachowania wobec pieszych. Szczególnie groźne są wypadki spowodowane nadmierną prędkością – odpowiadają one za największy odsetek ofiar śmiertelnych. Niepokojący pozostaje także udział osób nietrzeźwych w wypadkach – choć ich liczba lekko spadła, to nadal w wypadkach tych ginie zbyt dużo osób.

Statystyki wypadkowe z 2025 roku wskazują na bardzo pozytywne zmiany. Liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych była mniejsza od założonego na ten rok celu. Jednak by osiągnąć cele Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego do 2030 roku, konieczne są konsekwentne i systemowe działania. Aktualizowanie prawa, egzekwowanie przepisów, edukacja oraz dostosowanie infrastruktury do potrzeb wszystkich uczestników ruchu – w tym nowych form transportu – to nadal kluczowe obszary interwencji. Bez wzrostu nieuchronności kary oraz spójnej polityki na każdym szczeblu trudno będzie osiągnąć dalszą, trwałą poprawę bezpieczeństwa na polskich drogach.