

WNIOSKI Z KONGRESU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO 2026

Poniżej przedstawiono najważniejsze wnioski z Kongresu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2026, który odbył się w Krakowie w dniach 25-27 marca 2026 r.

Wnioski podzielono na następujące części:

- A. wnioski z wygłoszonych referatów i przeprowadzonych dyskusji nad ich treścią
- B. wnioski z debaty „Zmiany przepisów zmierzające do poprawy BRD w Polsce”
- C. wnioski z debaty „Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz bezpieczne konstrukcje wsporcze. Wybrane problemy montażu i utrzymania”

Ad. A - wnioski z wygłoszonych referatów i przeprowadzonych dyskusji nad ich treścią:

1. Po okresie zatrzymania trendu spadkowego liczby ofiar śmiertelnych w latach 2022-2024 zauważono jej wyraźny spadek w roku 2025. Pomimo pozytywnego efektu w zakresie redukcji liczby ofiar śmiertelnych, w latach 2022-2025 obserwuje się brak wyraźnego trendu spadku liczby wypadków, a nawet trend wzrostowy w zakresie liczby wypadków z ofiarami ciężko rannymi. Wymaga to dalszego podejmowania pilnych działań w celu przywrócenia trendu spadkowego i osiągnięcia celów zakładanych w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.
2. Konieczne jest dalsze rozwijanie systemowego podejścia do bezpieczeństwa ruchu drogowego, takiego jak „Wizja Zero” i „Safe System Approach”, integrującego działania legislacyjne (zmiany prawne i ich egzekwowanie), kontrolne, edukacyjne, infrastrukturalne (wsparcie niechronionych użytkowników dróg, inteligentne systemy wspierające pojazdy i infrastrukturę, rozwój transportu zbiorowego).
3. Realizacja „Wizji Zero” i celów szczegółowych przyjętych w Narodowym Programie BRD została uznana za możliwą, ale wymaga działań w zakresie:
 - legislacji, wpływającej na kształtowanie zachowania i norm społecznych, poprzez konsekwentną egzekucję i nadzór, w tym automatyczny;
 - nowelizacji przepisów prawa, w szczególności zmian o charakterze systemowym;
 - przeprowadzenia weryfikacji biegłych sądowych – konieczność związana z istotnymi zmianami w przepisach ruchu drogowego;
 - głębszej synergii działań pomiędzy stronami: rządową (koordynacja i regulacje), samorządową (wdrożenia zmian, infrastruktura), społeczeństwem (logistyka, innowacje, edukacja, kampanie społeczne, itp.);
 - wzrostu nakładów na bezpieczeństwo ruchu drogowego, a w szczególności systemowego zapewnienia finansowania działań zaplanowanych w Narodowym Programie BRD;

- intensyfikacji działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego na szczeblu samorządów lokalnych z merytorycznym i finansowym wsparciem tych działań;
 - planowania i wyboru środków poprawy BRD na podstawie rzetelnej oceny ich dotychczasowej skuteczności, co wymaga rozwinięcia badań naukowych w tym zakresie;
 - podtrzymania dotychczasowego rozwoju nowoczesnej infrastruktury drogowej spełniającej standardy sprawności i bezpieczeństwa ruchu.
4. Idea „Wizji zero” powinna również obejmować place budowy infrastruktury drogowej, na których działania powinny zmierzać do wyeliminowania wypadków.
 5. Istotną rolę w systemie bezpieczeństwa ruchu drogowego odgrywają regulacje prawne, dlatego za pilne uznano aktualizację rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych oraz w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem. W miejscu tym należy wskazać, iż praktycznie od końca lat 80. XX wieku (poza drobnymi zmianami o charakterze redakcyjnym w latach 90. XX wieku) regulacje w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach nie ulegają żadnej zmianie pomimo znacznego wzrostu inwestycji drogowych, istniejących natężeń ruchu pojazdów na drogach publicznych oraz obciążenia sieci dróg publicznych ruchem drogowym.
 6. Istniejąca, skomplikowana i niedostosowana do współczesnych potrzeb procedura zmiany organizacji ruchu w sposób istotny wydłuża realizację procesu inwestycyjnego w drogownictwie oraz oznakowaniu dróg publicznych. Niespójność rozwiązań proceduralnych generuje konflikty pomiędzy zarządcami dróg publicznych i organami zarządzającymi ruchem na drogach.
 7. Należy zmierzać w kierunku zmian w systemie oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego; bezpieczeństwo to powinno być zarządzane szerzej w sposób proaktywny, z wykorzystaniem wskaźników KPI (Key Performance Indicators), analiz ryzyka, ekonomicznych i niezawodności systemu transportowego oraz systemów opartych na sztucznej inteligencji i Big Data. Podkreślono, że dla skutecznej oceny BRD i ograniczania zagrożeń na drogach niezbędna jest szczegółowa znajomość zachowań uczestników ruchu, ponieważ same analizy danych o wypadkach są niewystarczające. To właśnie zmiany zachowań (mierzone m.in. wskaźnikami KPI) dostarczają kluczowej informacji o tym, czy wprowadzone rozwiązania techniczne i regulacje prawne realnie spełniły swoje zadanie.
 8. Wskazano, że dla skutecznej reformy krajowego systemu prawnego celowe jest podjęcie szerokich starań na szczeblu międzynarodowym o zmianę zapisów Konwencji Wiedeńskiej o ruchu drogowym, aby dostosować ją do współczesnych uwarunkowań technologicznych i potrzeb BRD.

9. Jednym z kluczowych problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce nadal pozostaje nadmierna prędkość, szczególnie w obszarach zabudowanych. Wyniki badań zachowań przeprowadzonych przez ITS wskazują na alarmujący poziom nieprzestrzegania limitów prędkości. W obszarach zabudowanych zaledwie 23% kierowców samochodów osobowych porusza się zgodnie z przepisami. Problem ten jest jeszcze bardziej widoczny w grupie kierowców zawodowych, dozwolonych limitów prędkości nie przekracza jedynie 13% kierowców samochodów ciężarowych oraz 39% kierowców autobusów. Taki stan rzeczy wymaga dalszego rozwoju automatycznego nadzoru, wdrażania środków zarządzania prędkością, działań edukacyjnych, a także skutecznego egzekwowania prawa i restrykcyjnego karania za wykroczenia drogowe.
10. Kluczowego znaczenia nabiera bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu, szczególnie pieszych, rowerzystów oraz użytkowników mikromobilności, dlatego należy dążyć do dalszych zmian i poprawy skuteczności egzekwowania prawa w zakresie bezpiecznego poruszania się wszystkich uczestników ruchu drogowego w przestrzeni publicznej, w szczególności w zakresie eliminowania pojazdów niespełniających wymagań technicznych (np. o zwiększonej mocy, masie lub prędkości konstrukcyjnej) oraz stwarzających zagrożenie dla innych uczestników ruchu.
11. W dobie rozwoju technologicznego konieczne staje się przygotowanie przepisów i infrastruktury do:
 - wdrożenia pojazdów autonomicznych i funkcjonowania ich wspólnie z niechronionymi użytkownikami dróg;
 - rozwoju systemów V2X;
 - rozwoju inteligentnej infrastruktury;
 - rozwoju nowych technologii zarządzania ruchem.
12. Wskazano na potrzebę dostosowania oznakowania tymczasowego do wymagań systemów ADAS oraz przyszłych pojazdów autonomicznych.
13. Wskazano na brak nowoczesnych i kompleksowych standardów czasowej organizacji ruchu dostosowanych do współczesnych warunków ruchu, które powinny być zawarte w standardach oznakowania dróg.
14. Istotnym problemem pozostaje niewystarczające zabezpieczenie pracowników drogowych oraz jakość tego zabezpieczenia, co wymaga systemowego stosowania m.in.: ruchomych osłon energochłonnych, separatorów ruchu, fizycznej separacji stref robót oraz uproszczeń w zakresie wdrażania projektów czasowej organizacji ruchu oraz opracowania instrukcji stosowania uwzględniającej drogi wszystkich kategorii.
15. Należy wypracować standardy wskazujące konieczność obowiązkowego stosowania oświetlenia w strefach robót drogowych, szczególnie: na przejściach dla pieszych i w strefach zwężeń.

16. Istnieją w Polsce gotowe, nisko kosztowe rozwiązania techniczne pozwalające na czasowe doświetlenie przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów. Ważne jest propagowanie wiedzy wśród zarządców infrastruktury i wykonawców o konieczności stosowania tymczasowych rozwiązań oświetleniowych na obszarach modernizowanych dróg.
17. Oświetlenie drogowe powinno być traktowane jako integralny element systemu BRD, w szczególności wpływający bezpośrednio na dostrzegalność pieszych, rowerzystów oraz poziom ryzyka zdarzeń drogowych w warunkach ograniczonej widoczności po zmroku.
18. Postuluje się, aby dedykowane rozwiązanie do oświetlenia przejścia dla pieszych realizowane według WR-D-41-4 stało się urządzeniem BRD.
19. Wskazano na konieczność jednoznacznego uregulowania odpowiedzialności za utrzymanie i funkcjonowanie dedykowanego oświetlenia przejść dla pieszych oraz opracowanie i wdrożenie standardów oświetlenia infrastruktury rowerowej, w szczególności przejazdów rowerowych, tras głównych i stref konfliktowych.
20. W procesie projektowania oświetlenia należy uwzględniać właściwości refleksyjne nawierzchni, co pozwala na optymalizację mocy opraw i uzyskanie oszczędności energii sięgających 30%.
21. Większą uwagę należy zwrócić na kompleksowe podejście do projektowania i organizacji współdzielonej przestrzeni przez ruch tramwajowy i rowerowy poprzez wypracowanie standardów/poradnika dobrych praktyk w zakresie:
 - projektowania geometrii przecięć torowisk i ruchu rowerowego;
 - organizacji ruchu;
 - sterowania ruchem na skrzyżowaniach z sygnalizacją w celu ograniczenia konfliktów;
 - stosowania rozwiązań zmniejszających lub eliminujących ryzyko zdarzeń drogowych wynikających z wypadnięcia koła w szynę w szczególności poprzez wymóg krzyżowania dróg rowerowych z torowiskiem pod kątem zbliżonym do prostego oraz stosowania wypełnień rowków szyny.
22. W celu radykalnego ograniczenia liczby zatrzymań ruchu oraz ich negatywnych skutków społecznych i ekonomicznych, niezbędne jest powszechne wydzielanie torowisk tramwajowych oraz pasów ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego. Podkreślono, że separacja ruchu służy nie tylko poprawie płynności, ale jest przede wszystkim skuteczną metodą minimalizacji ryzyka zdarzeń drogowych – aspekt ten powinien być silniej akcentowany w procesach planistycznych.
23. W celu zapewnienia bardziej efektywnej i bezpiecznej eksploatacji i projektowania infrastruktury tramwajowej i autobusowej konieczne jest uwzględnienie rzeczywistych warunków eksploatacyjnych, a nie wyłącznie modelowych parametrów projektowych, np. w zakresie dostosowania projektowania sygnalizacji świetlnej do parametrów nowoczesnych i coraz dłuższych tramwajów, uwzględnienia taboru autobusowego w analizach przejezdności.

24. Ze względu na wzrost udziału niechronionych użytkowników dróg obecnie szczególnie istotnym problemem pozostaje wzajemna widoczność wszystkich uczestników ruchu w szczególności korzystających z mikromobilności, motocyklistów oraz rowerzystów.
25. Przejazdy kolejowo-drogowe, szczególnie kategorii D, nadal należą do najbardziej niebezpiecznych elementów infrastruktury transportowej. Należy dążyć do całkowitego eliminowania przejazdów w jednym poziomie. W miejscach, gdzie nie jest to możliwe, niezbędna jest aktualizacja wymagań dotyczących ich budowy oraz sposobów oznakowania, a także dalsza automatyzacja zabezpieczeń i integracja systemów drogowych i kolejowych podlegających różnym zarządom infrastruktury.
26. Wskazano na odcinkowy pomiar prędkości jako jedno z najskuteczniejszych narzędzi poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Rozwiązanie to jest szczególnie wartościowe nie tylko ze względu na redukcję prędkości średniej, ale przede wszystkim ze względu na poprawę jednorodności ruchu, co realnie zmniejsza liczbę i ciężkość zdarzeń drogowych. W zakresie upowszechnienia tej metody na drogach zarządzanych przez jednostki samorządu terytorialnego konieczne jest określenie warunków technicznych oraz sformalizowanie procedury wyboru lokalizacji do objęcia nadzorem.
27. W ramach krytycznej oceny środków zarządzania prędkością wskazano na niską efektywność radarowych wyświetlaczy prędkości w zakresie trwałej poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Podkreślono, że urządzenia te pełnią funkcję wyłącznie informacyjną i ze względu na brak realnej sankcji nie oddziałują na kierowców celowo łamiących przepisy, a ich wpływ na uspokojenie ruchu jest zazwyczaj krótkotrwały. Z uwagi na ryzyko tworzenia pozornego poczucia poprawy bezpieczeństwa, odradza się ich stosowanie jako samodzielnego narzędzia nadzoru na rzecz rozwiązań o potwierdzonej efektywności.
28. Wskazano na rosnącą rolę audytów BRD jako narzędzia poprawy jakości projektowania infrastruktury drogowej.
29. Wskazano na konieczność pilnej aktualizacji przepisów i warunków technicznych dotyczących sygnalizacji świetlnej, w zakresie:
 - problematycznego stosowania sygnału S-2 („zielona strzałka”), którego stosowanie i interpretacja wymagają ponownej analizy,
 - projektowania sygnalizacji świetlnej w większym stopniu uwzględniającej rzeczywiste zachowania uczestników ruchu oraz potrzeby niechronionych użytkowników.
30. Projektowanie uniwersalne zostało uznane za jeden z kluczowych kierunków rozwoju współczesnej infrastruktury drogowej. Dlatego koniecznym staje się lepsze przystosowanie infrastruktury drogowej do osób ze szczególnymi potrzebami poprzez opracowanie jednolitych standardów w tym zakresie oraz prowadzenie działań edukacyjnych w tej grupie uczestników ruchu.

31. Niezbędna jest aktualizacja i ujednolicenie standardów projektowania zjazdów w oparciu o wytyczne WR-D-33. Decyzje o lokalizacji zjazdów dla inwestycji komercyjnych powinny być poprzedzone niezależnym audytem BRD jako stałym elementem procesu inwestycyjnego.

Ad. B - wnioski z debaty „Zmiany przepisów zmierzające do poprawy BRD w Polsce”

1. Wskazano, że zmiany przepisów techniczno-budowlanych po 2022 roku stworzyły większą elastyczność projektowania infrastruktury drogowej, jednak praktyczne wykorzystanie nowych możliwości jest nadal ograniczone przez: niejednoznaczność przepisów, niejednorodną interpretację sądów administracyjnych, obawy interpretacyjne organów administracji architektoniczno-budowlanej, ograniczenia finansowe oraz utrwalone praktyki projektowe i administracyjne.
2. Podkreślono, że szczególnie na poziomie powiatowym i lokalnym istotną barierą wdrażania nowych rozwiązań pozostają koszty inwestycji, ograniczone zasoby kadrowe oraz brak wystarczającego wsparcia organizacyjnego i eksperckiego.
3. Wskazano na potrzebę dalszego doprecyzowywania przepisów techniczno-budowlanych oraz zwiększenia ich jednoznaczności i egzekwowalności.
4. Konieczne są dalsze zmiany w Przepisach Techniczno-Budowlanych oraz Wzorcach i Standardach, np. w zakresie odległości między skrzyżowaniami, stosowania procedury „trudnych warunków”, stosowania strefy bez przeszkód zarówno w drogach zamieszkiwych jak i ulicach.
5. Podkreślono brak w pełni wiarygodnych i jednolitych narzędzi umożliwiających ocenę skuteczności zmian infrastrukturalnych i organizacyjnych w zakresie poprawy BRD, zwrócono uwagę na relatywnie krótki okres od wprowadzenia nowych przepisów, który w pełni nie pozwala na ocenę skuteczności tych zmian w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.
6. Podkreślono, że większa elastyczność projektowania po zmianach przepisów sprzyja szybszemu wdrażaniu nowoczesnych rozwiązań BRD, szczególnie w dużych miastach, jednak wymaga to: odpowiednich kompetencji i świadomości projektantów oraz większej odpowiedzialności uczestników procesu inwestycyjnego.
7. Podkreślono konieczność zmian w przepisach o oznakowaniu dróg, które powinny być powiązane z równoczesną aktualizacją innych aktów prawnych i systemów zarządzania ruchem, aby zapewnić spójność przepisów i praktyki ich stosowania. Brak spójności legislacyjnej trzech kluczowych rozporządzeń dotyczących zarządzania ruchem na drogach oraz zasad stosowania znaków drogowych, sygnałów drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego generuje poważne problemy interpretacyjne w zakresie oznakowania infrastruktury drogowej. Prowadzi to także do rozbieżności interpretacyjnych w stosowaniu rozwiązań technicznych na różnych kategoriach dróg publicznych.

8. Wskazano na potrzebę zwiększenia odpowiedzialności zawodowej oraz kompetencyjnej projektantów organizacji ruchu, w szczególności w zakresie: jakości opracowań, zgodności z przepisami, wpływu projektowanych rozwiązań na bezpieczeństwo ruchu drogowego.
9. Podkreślono, że skuteczna poprawa BRD wymaga dalszego rozwoju spójnego systemu prawnego, instytucjonalnego i zarządczego, obejmującego: aktualizację przepisów, skuteczny nadzór nad ich stosowaniem, rozwój kompetencji administracji drogowej oraz większą integrację praktyki projektowej i zarządzania ruchem z orzecznictwem sądowym (szczególnie w zakresie ujednolicenia interpretacji przepisów technicznych).
10. Koniecznym jest dalsza aktualizacja Wzorców i Standardów oraz publikacja planowanych wytycznych, głównie w zakresie ulic i transportu zbiorowego.
11. Dalszą poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach wojewódzkich można osiągnąć poprzez kontynuację rozwoju infrastruktury dla niechronionych uczestników ruchu, co znacząco zmniejsza ryzyko ciężkich zdarzeń drogowych.
12. Wprowadzenie do praktyki projektowej i wykonawczej pojęcia „strefa wolna od przeszkód” przyczynia się do zmniejszenia zagrożenia wypadkami spowodowanego wypadnięciem pojazdu z drogi oraz powstawania dróg wybaczących błędy kierowcom. Jednakże problemy realizacyjne związane głównie z trudnościami związanymi z pozyskiwaniem terenu wymagają weryfikacji zasad ustalania szerokości strefy wolnej od przeszkód.
13. Należy zweryfikować konieczność stosowania barier (możliwość ich stosowania jako wygrodeniowe) na drogach samorządowych, w miejscach, gdzie nie jest możliwe zapewnienie minimalnych parametrów geometrycznych, zgodnie z warunkami testowymi.
14. W praktyce projektowej wskazane w Przepisach Techniczno-Budowlanych kryteria stosowania parametrów właściwych dla „trudnych warunków” mogą być interpretowane w sposób niejednolity, stąd pojawia się konieczność ich doprecyzowania w celu zobiektywizowania oceny występowania „trudnych warunków” i ograniczenia nadmiernego lub nieuzasadnionego wykorzystania tej wyjątkowej sytuacji w procesie projektowania.

Ad. C - wnioski z debaty „Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz bezpieczne konstrukcje wsporcze. Wybrane problemy montażu i utrzymania”

1. Urządzenia BRD w organizacji ruchu w obszarach robót drogowych stosuje się w celu: zwiększenia poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, zmniejszenia zagrożenia dla pracowników drogowych, a także zapewnienia odpowiedniego poziomu sprawności (przepustowości) drogi i warunków ruchu (prędkość przejazdu). Mimo wielu doświadczeń, nadal występują problemy z właściwym doborem, usytuowaniem i jakością urządzeń BRD w obszarach robót drogowych.

2. Strefy robót drogowych są jednymi z najbardziej niebezpiecznych elementów systemu drogowego i wymagają znacznie bardziej zaawansowanego zarządzania bezpieczeństwem, dlatego wymagają szczególnej uwagi w zakresie realizowanych robót i ich zabezpieczenia w pasie drogowym.
3. Obecne standardy dotyczące drogowych barier ochronnych i urządzeń BRD wymagają aktualizacji w związku ze zmianami struktury ruchu, wzrostem udziału ciężkich pojazdów oraz rozwojem nowych form mobilności.
4. Należy odejść od dominującego kryterium najniższej ceny przy wyborze urządzeń BRD na rzecz oceny: skuteczności bezpieczeństwa, trwałości, jakości wykonania oraz kosztów cyklu życia urządzeń.
5. Podkreślono, że rynek oraz rozwój technologiczny często wyprzedzają obowiązujące przepisy, standardy i oczekiwania zamawiających, co utrudnia wdrażanie innowacyjnych rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego.
6. Jednym z najważniejszych problemów praktycznych pozostają błędy montażowe urządzeń BRD, które nawet przy niewielkich odstępstwach od wymagań producenta mogą powodować utratę skuteczności działania systemu.
7. Wskazano na potrzebę wprowadzenia obowiązkowych szkoleń oraz systemu certyfikacji monterów urządzeń BRD, potwierdzających znajomość konkretnych systemów i zasad ich prawidłowego montażu prowadzonych przez producentów urządzeń.
8. Bardzo istotnym problemem pozostaje brak jednolitych procedur kontroli jakości montażu, odbiorów oraz inspekcji urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego po ich zabudowie i w trakcie eksploatacji.
9. Podkreślono konieczność rozwijania systemu regularnych inspekcji urządzeń BRD w trakcie robót drogowych i eksploatacji drogi obejmujących: stan techniczny, zgodność z dokumentacją, skuteczność działania po naprawach, oraz poprawność utrzymania. Należy wprowadzić zmiany prawne pozwalające na wstrzymanie robót przez inspektora w przypadku błędów w czasowej organizacji ruchu.
10. Wskazano na potrzebę standaryzacji sposobu zabezpieczania miejsc prac związanych z naprawą i utrzymaniem urządzeń BRD w celu poprawy bezpieczeństwa ekip serwisowych oraz użytkowników dróg.
11. Wskazano na konieczność opracowania precyzyjnych i jednolitych instrukcji operacyjnych dotyczących procedur dojazdu, bezpiecznego ustawiania oraz zjazdu pojazdów ostonowych (wyposażonych w poduszki TMA/TTMA) w strefach robót. Instrukcje te powinny obejmować szczegółowe schematy poruszania się pojazdów zabezpieczających na różnych typach pasów ruchu oraz zasady bezpiecznego opuszczania pojazdów przez kierowców wewnątrz Czasowej Organizacji Ruchu.

Opracował:

Dr hab. inż. Mariusz Kieć, prof. PK, Politechnika Krakowska; przewodniczący Rady Programowej KONGRESU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO 2026.

Współautorzy:

Dr hab. inż. Piotr Tomczuk, prof. PW, Politechnika Warszawska; przewodniczący Rad Programowych I-VII Forów OŚWIETLENIE 2020-2026;

Dr hab. inż. Kazimierz Jamroz, prof. PG, Politechnika Gdańska;

r. pr. dr Jonatan Hasiewicz, Kancelaria Radcy Prawnego dr Jonatan Hasiewicz;

Marek Dworak, ekspert i popularyzator bezpieczeństwa ruchu drogowego;

Mirostaw Bajor, dyrektor programowy cyklu KONFERENCJE SPECJALISTYCZNE nauka-praktyka-biznes.

Organizator cyklu KONFERENCJE SPECJALISTYCZNE nauka-praktyka-biznes:

Ewelina Nawara, dyrektor naczelna Media-Pro Polskie Media Profesjonalne.