



KONFERENCJE SPECJALISTYCZNE



nauka · praktyka · biznes

**WNIOSKI Z KONGRESU
BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO 2025
(Kraków, 12-14 marca)**

13 maja 2025 r.

Poniżej przedstawiono najważniejsze wnioski z Kongresu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2025, który odbył się w Krakowie w dniach 12-14 marca 2025 r. w ramach cyklu KONFERENCJE SPECJALISTYCZNE nauka-praktyka-biznes.

Wnioski zostały podzielone na następujące części:

- A. Wnioski z wygłoszonych referatów i przeprowadzonych dyskusji nad ich treścią (za wyjątkiem Forum Oświecenie 2025).
- B. Wnioski z Forum „Oświecenie Dróg i Ulic - OŚWIETLENIE 2025”.
- C. Wnioski z debaty „Zmiany prawa w Polsce służące realizacji Wizji Zero”.
- D. Wnioski z debaty „Urządzenia bezpieczeństwa i organizacji ruchu drogowego”.
- E. Wnioski z debaty „Jak usprawnić procedury projektowania organizacji ruchu i czy potrzebne są uprawnienia zawodowe w tym zakresie?”

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

- 1. W latach 2022–2023 zauważono niepokojącą tendencję zatrzymania spadkowego trendu liczby wypadków oraz ich ofiar, a w szczególności liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych. Wymaga to podjęcia pilnych działań w celu przywrócenia trendu spadkowego i osiągnięcia celów zakładanych w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021–2030 (NPBRD).
- 2. Monitoring osiągania celów NPBRD wskazuje na regionalne zróżnicowanie stopnia ich realizacji, co wymaga pilnego wdrożenia działań naprawczych w regionach o niskim stopniu osiągania wyznaczonych celów.
- 3. Realizacja „Wizji Zero” i celów szczegółowych przyjętych w NPBRD została uznana za możliwą, ale wymaga spełnienia m.in. następujących warunków:
 - a) wzmocnienie roli bezpieczeństwa ruchu drogowego (brd) w polityce transportowej państwa z szerszym uwzględnieniem w tej polityce wymagań i standardów rekomendowanych przez ONZ i w ramach UE,
 - b) doskonalenie organizacyjnego systemu brd, w tym powołanie jednostki centralnej zarządzającej tym systemem; powołanie tej jednostki jest przewidziane w NPBRD do roku 2030, przy czym niezbędne staje się przyspieszenie - powołanie jej powinno zostać uwzględnione w budżecie państwa na rok 2026; jednostka ta będzie w stanie zapewnić jednolitość kształcenia i egzaminowania kandydatów na kierowców, dbać o jednolitą interpretację przepisów ruchu drogowego, w tym przez biegłych sądowych, wskazywać potrzeby legislacyjne itd. czyli sprawować nadzór nad całokształtem problematyki brd,
 - c) wzrost nakładów na brd, a w szczególności systemowego zapewnienia finansowania działań zaplanowanych w NPBRD,
 - d) intensyfikacja nadzoru nad ruchem drogowym i rozwój automatyzacji tego nadzoru,

- e) planowanie i wybór środków poprawy brd na podstawie rzetelnej oceny ich dotychczasowej skuteczności, co wymaga rozwinięcia badań naukowych w tym zakresie,
 - f) podtrzymanie dotychczasowego rozwoju nowoczesnej infrastruktury drogowej spełniającej standardy sprawności i bezpieczeństwa ruchu,
 - g) intensyfikacja działań na rzecz brd na szczeblu samorządów lokalnych z merytorycznym i finansowym wsparciem tych działań.
4. Istotną rolę w systemie brd odgrywają regulacje prawne, dlatego za pilne uznano aktualizację rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych, a także przepisów techniczno-budowlanych dotyczących stosowania urządzeń bezpieczeństwa w ramach stałej i czasowej organizacji ruchu drogowego (*dalsze wnioski w tym zakresie podano w grupie wniosków C*); do kluczowego rozważenia w nowelizowanym rozporządzeniu w sprawie znaków i sygnałów drogowych należy zaliczyć problematykę odwoływania znaków B-25/26 i B-33 jedynie przez znak odwoławczy, a nie przez skrzyżowanie – doprowadzi to do uczynienia problematyki obowiązującej prędkości i zakazu wyprzedzania, ustanowienia znaku prędkości zalecanej oraz specjalnego oznakowania poziomego przeznaczonego dla skrzyżowań o ruchu okrężnym.
 5. Ze względu na rosnące zagrożenia brd na przejazdach kolejowo-drogowych, szczególnie kategorii D, niezbędna jest aktualizacja wymagań dotyczących ich budowy oraz sposobów oznakowania, a także wdrażanie środków automatycznego nadzoru i ostrzegania podnoszących poziom bezpieczeństwa.
 6. Dotychczasowe doświadczenia potwierdzają bardzo duży potencjał bezzałogowych statków powietrznych (dronów) do zastosowań w inwentaryzacji oraz identyfikacji zagrożeń bezpieczeństwa ruchu na różnych elementach infrastruktury drogowej i kolejowej.
 7. Starzenie się społeczeństwa powoduje, że w ruchu drogowym rośnie udział osób z różnego rodzaju ograniczeniami zwiększającymi poziom ryzyka uczestniczenia w tym ruchu. Dlatego konieczne staje się lepsze przystosowanie infrastruktury drogowej do potrzeb osób starszych, prowadzenie działań edukacyjnych w tej grupie uczestników ruchu, a także podjęcie szerszych badań w celu rozstrzygnięcia ewentualnych potrzeb ograniczenia uprawnień do kierowania przez nich pojazdami.
 8. Ważnym zadaniem na poziomie lokalnych samorządów powinna być troska o bezpieczne otoczenie przedszkoli i szkół. Istotne w tym przypadku są racjonalne decyzje planistyczne, rozwiązania infrastrukturalne, edukacja i zaangażowanie rodziców w tej edukacji. Wsparciem tych działań powinny być poradniki Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (KRBRD) promujące tzw. dobrą praktykę.
 9. Wdrażanie nowego typu rozwiązania przejść dla pieszych, tj. przejść sugerowanych napotyka w praktyce na wiele problemów interpretacyjnych. Powinny one być jednoznacznie rozstrzygnięte w przygotowywanych i aktualizowanych Wzorcach i Standardach (WiS), a także przez zmiany w Prawie o ruchu drogowym i akcje informacyjno-edukacyjne.

10. Stosowanie ruchomych osłon energochłonnych do zabezpieczenia robót drogowych powinno się stać powszechną praktyką, co jednak wymaga uproszczeń w zakresie wdrażania projektów czasowej organizacji ruchu oraz opracowania instrukcji stosowania uwzględniającej drogi wszystkich kategorii.
11. Wobec istotnej roli jakości oznakowania poziomego jako jednego z czynników wpływających na bezpieczeństwo ruchu drogowego niezbędne jest usprawnienie kontroli jego stanu m.in. poprzez automatyzację z wykorzystaniem nowych rozwiązań technicznych.
12. Niezbędne są badania i opracowanie poradnika dobrych praktyk w zakresie projektowania i organizacji przestrzeni współdzielonych przez pieszych i rowerzystów.
13. Za ważne uznano wprowadzenie przedmiotu wychowanie komunikacyjne w postaci 1h tygodniowo dla wszystkich roczników w szkołach szczebla podstawowego i średniego; przygotowanie odpowiednio przeszkolonej kadry nauczycieli tego przedmiotu (studia dyplomowe lub podyplomowe).

Ad. B - Wnioski z Forum „Oświetlenie Dróg i Ulic - OŚWIETLENIE 2025:

1. Należy powołać nową, niezależną jednostkę/komórkę kształtującą politykę oświetleniową kraju i tworzącą rekomendacje dla lokalnych inspektorów oświetleniowych. Możliwe i zasadne jest też rozszerzenie kompetencji obecnie istniejących struktur o kompetencje w zakresie oświetleniowym.

Proponowane główne zadania jednostki:

- a) nadzór nad utrzymaniem aktualności Wzorców i Standardów,
- b) opracowywanie nowych standardów dotyczących oświetlenia dróg i przestrzeni publicznej w ramach pozyskiwanego wsparcia finansowego,
- c) proponowanie i opiniowanie zmian w przepisach (np. redukcja zanieczyszczenia światłem, prawo budowlane, energetyczne),
- d) gromadzenie informacji o zakresie realizowanych inwestycji i skali prowadzonych działań w kraju,
- e) doradztwo i opiniowanie w zakresie planowania i projektowania oświetlenia dróg i przestrzeni publicznej,
- f) analizy, opiniowanie i wdrażanie nowych technologii oświetleniowych na rynek,
- g) współpraca z podmiotami zajmującymi się oświetleniem publicznym,
- h) prowadzenie szkoleń z zakresu oświetlenia przestrzeni publicznej,
- i) edukacja w zakresie oświetlenia,
- j) promocja środowiska oświetleniowego,
- k) przywrócenie uprawnień projektowych w zakresie oświetlenia i nadzór nad komisjami wydającymi uprawnienia,
- l) integracja środowisk (drogownictwo, oświetlenie, energetyka, architektura itd.).

2. Konieczne jest dokonanie pilnych zmian w prawie w zakresie własności instalacji energetycznych. Należy tego dokonać poprzez zmiany w ustawie prawo energetyczne, które umożliwią Jednostkom Samorządu Terytorialnego (JST) podjęcie inwestycji w zakresie modernizacji drogowej infrastruktury oświetleniowej. Problem ten nie jest rozwiązany od wielu lat, istotnie ogranicza inwestycje i dotyczy ok 60 % JST w kraju.
3. Stosowane obecnie na stacjach kontroli pojazdów narzędzia do diagnostyki stanu oświetlenia samochodowego nie pozwalają na dokonanie wiarygodnej oceny stanu technicznego nowoczesnych lamp samochodowych. Obecne wymagania regulaminów Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ (ECE) i polskich przepisów nie nadążają za rozwojem techniki. Postęp, jaki dokonał się w zakresie oświetlenia pojazdów samochodowych, wymusza opracowanie i zastosowanie nowoczesnych narzędzi diagnostycznych. Zaniechanie w tym zakresie może doprowadzić do odstąpienia od prowadzenia badań oświetlenia w skali Polski, co może skutkować pogarszaniem się stanu technicznego urządzeń oświetleniowych, zainstalowanych na pojazdach i warunków obserwacji drogi przez kierowców w porze nocnej. W konsekwencji potencjalnie może to wpłynąć na poziom brd.
4. W przypadku nowo produkowanych pojazdów wyposażonych w automatycznie sterowane oświetlenie (np. dynamiczne oświetlenie matrycowe) istnieje problem identyfikacji rodzaju stosowanej wiązki świetlnej w sytuacji wypadkowej. Dane te są niezbędne do przeprowadzenia technicznej analizy zdarzenia drogowego przez rzeczoznawców. Elektroniczne rejestratory danych wypadkowych EDR instalowane w pojazdach powinny zapewniać możliwość rejestracji tej informacji.
5. Stosowane na drodze rozwiązania oświetleniowe (np. oświetlenie przejść dla pieszych za pomocą paneli fotowoltaicznych, systemy kogeneracyjne itp.) powinny być weryfikowane pod względem skuteczności w okresie planowanej trwałości. Nieskuteczne pod względem oświetleniowym rozwiązania powinny być eliminowane z dróg.
6. Należy szkolić osoby odpowiedzialne za projektowanie, utrzymanie i kontrolę oświetlenia drogowego w zakresie stosowania wytycznych: WR-D-41-4, WR-D-72-1, WR-D-72-2. Wiedza ta powinna być weryfikowana podczas egzaminu i potwierdzona certyfikatem szkolenia. Uzyskany certyfikat potwierdzający kompetencje powinien być premiowany w procesie inwestycyjnym.

Ad. C - Wnioski z debaty „Zmiany prawa w Polsce służące realizacji Wizji Zero”:

1. Niezbędne są zmiany w Prawie o ruchu drogowym dążące do eliminacji (ograniczenia skali) zachowań kierujących pojazdami stwarzających bardzo duże ryzyko w ruchu drogowym.
2. W pierwszej kolejności należy wzmocnić egzekucję stosowania przez wszystkich uczestników ruchu drogowego przepisów ruchu, w kierunku uzyskania możliwie wysokiej nieuchronności kary; doprowadzić do tego może wprowadzenie kar administracyjnych nie tylko za przekraczanie prędkości i przejazd na sygnale czerwonym, ale również za nieprawidłowe pokonywanie przejść dla pieszych i przejazdów kolejowo-drogowych.

3. Jako pilne zmiany prawne wskazuje się takie, które spowodują:
 - a) bardziej skuteczne, niż obecnie wykorzystywanie narzędzia zatrzymywania prawa jazdy do eliminacji z uczestniczenia w ruchu drogowym kierujących drastycznie naruszających zasady bezpiecznego ruchu,
 - b) bardziej skuteczny nadzór nad przestrzeganiem prawa w zakresie utrzymywania bezpiecznych odstępów między pojazdami na drogach, mostach i w tunelach. W tym celu niezbędne jest skorygowanie obowiązujących przepisów prawa i wdrażanie automatycznego nadzoru - korekta powinna objąć rezygnację z zapisu „nie dotyczy wyprzedzania”,
 - c) stworzenie podstaw prawnych do skutecznego zapobiegania organizacji nielegalnych wyścigów na drogach publicznych,
 - d) modyfikację zasad redukcji punktów karnych przez ograniczenia możliwości redukcji punktów karnych za najcięższe w skutkach wykroczenia.
4. Zarządzanie prędkością jest jednym z najbardziej skutecznych środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jednak jego praktyczne wdrażanie w Polsce nadal nie jest wystarczające i wymaga zmian. Zmiany te powinny obejmować:
 - a) rozbudowę automatycznego systemu nadzoru nad prędkością ze zmianami prawnymi ułatwiającymi egzekucję nakładanych kar administracyjnych za wykroczenia wykrywane w tym systemie,
 - b) przywrócenie uprawnień strażom miejskim i gminnym do prowadzenia stacjonarnego i automatycznego nadzoru prędkości. Wiąże się to z dodatkowymi regulacjami prawa w zakresie certyfikacji urządzeń pomiarowych, nakładania kar za wykroczenia, finansowania i zasad wykorzystywanych środków z nakładanych kar,
 - c) odbieranie prawa jazdy za pomierzone przekroczenie prędkości o 50 km/h na wszystkich drogach, niezależnie od ich kategorii.
5. Niezbędne jest podjęcie badań i analiz nad zasadnością obniżenia obowiązujących dopuszczalnych prędkości na drogach zamieszanych, ze szczególnym uwzględnieniem dróg jednojezdniowych. Umożliwi to przygotowanie i podejmowanie racjonalnych decyzji na podstawie ugruntowanych danych a nie subiektywnych osądów.
6. Docelowo obowiązująca prędkość maksymalna na autostradach i drogach ekspresowych dwujezdniowych nie powinna przekraczać 120 km/h; pierwszym krokiem jest ograniczenie prędkości na tzw. drogach szybkiego ruchu w warunkach opadów atmosferycznych lub mgły.
7. Zarządzanie prędkością nie jest tylko działaniem z zakresu organizacji ruchu, ale ma także ścisły związek z planowaniem i projektowaniem infrastruktury drogowej. Znajduje to już odzwierciedlenie w nowych przepisach techniczno-budowlanych i powinno być przedmiotem doskonalenia kadr inżynierskich.
8. Uzyskanie oczekiwanych zmian prawa wymaga równolegle prowadzonych działań informacyjnych, edukacyjnych i promocyjnych.

Ad. D - Wnioski z debaty „Urządzenia bezpieczeństwa i organizacji ruchu drogowego”:

1. Infrastruktura drogowa zaprojektowana, wykonana i utrzymywana według coraz lepszych standardów przyczynia się do systematycznego zmniejszania liczby wypadków i ofiar wypadków drogowych. Niemniej nadal największe zagrożenie wypadkami występuje na skrzyżowaniach, odcinkach dróg jednojezdniowych oraz odcinkach dróg z tzw. twardym otoczeniem. Zmniejszenie tych zagrożeń wymaga:
 - a) coraz większego stosowania innowacyjnych i bezpiecznych rozwiązań, w szczególności bezpiecznych skrzyżowań drogowych,
 - b) na drogach jednojezdniowych, gdzie najczęściej spotykane są: zderzenia czołowe i wypadnięcia pojazdów z drogi zaleca się stosowanie pakietu działań, a w szczególności: obniżenia limitów dopuszczalnej prędkości (nawet do 70 km/h na odcinkach najbardziej zagrożonych), stosowanie bardziej skutecznych pasów rozdziłu (malowanych przy niskim poziomie zagrożenia wypadkami, a nawet drogowych barier rozdzielających przy wysokim poziomie zagrożenia), przekrojów typu 1/2+1 (ze skutecznymi pasami rozdziłu kierunków ruchu),
 - c) 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,
 - d) 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.
2. Drogowe bariery ochronne są najbardziej istotnymi elementami urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, stosowane w celu zapewnienia powstrzymania pojazdu, który może wypaść z pasa ruchu i wyjechać poza drogę lub wtargnąć na pas z przeciwnym kierunkiem ruchu. Bariera drogowa jest także przeszkodą i dlatego powinna być stosowana racjonalnie i rozważnie w miejscach, gdzie jej zastosowanie przyniesie więcej korzyści niż strat. W celu optymalnego i racjonalnego doboru rodzaju i typu barier drogowych, uwzględniając wymagania bezpieczeństwa, skuteczności, trwałości i minimalizacji kosztów cyklu życia proponuje się wdrożenie opracowanych w ramach projektu Rozwój Innowacji Drogowych RID 3A wytycznych projektowania i budowy drogowych barier ochronnych wraz z ich modyfikacją uwzględniającą aktualną wiedzę.

3. 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 doбором i usytuowaniem urządzeń brd w obszarach robót drogowych. Biorąc pod uwagę zapowiadane możliwości zmian przepisów i wytycznych proponuje się ujęcie w nowym Rozporządzeniu oraz Wzorcach i Standardach:
- a) procedur i zakresu przygotowywania projektów czasowej organizacji ruchu w obszarach robót drogowych,
 - b) zasad stosowania i sytuowania znaków drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu w poszczególnych sekcjach drogi znajdującej się w obszarze robót drogowych,
 - c) zasad stosowania drogowych barier ochronnych, mobilnych urządzeń zabezpieczających i separatorów ruchu w czasowej organizacji ruchu na drodze,
 - d) katalogu typowych schematów sytuowania znaków drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu w czasie prowadzenia długoterminowych, krótkoterminowych i szybko postępujących robót drogowych na drogach i ulicach różnych klas.

Ad. E - Wnioski z debaty „Jak usprawnić procedury projektowania organizacji ruchu i czy potrzebne są uprawnienia zawodowe w tym zakresie?”:

I. Problemy procedury projektowania i zmian w organizacji ruchu:

1. Konieczne jest niezwłoczne wprowadzenie zmian w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Rozp. MI SWZ RiSN). Zmiany te powinny uwzględniać m.in. dynamikę zmian w stałej i czasowej organizacji ruchu na drogach publicznych oraz odpowiadać zwiększonej ilości zmian w czasowych i stałych organizacjach ruchu na przestrzeni ostatnich 20 lat wywołanych dużą liczbą inwestycji drogowych i inwestycji nie drogowych.
2. W Rozp. MI SWZ RiSN występuje wiele sprzeczności, które powinny być usunięte (szczegółowe zestawienie w załączniku).
3. Za pilne należy uznać uregulowanie praktyki polegającej na upoważnianiu przez organy zarządzające ruchem na drogach podległych pracowników do dokonywania czynności zatwierdzania/odrzucając projektów organizacji ruchu - obecnie zatwierdzenie organizacji ruchu nie ma statusu decyzji administracyjnej oraz nie jest wydawane w trybie wynikającym z ustawy Kodeks Postępowania Administracyjnego, konsekwencją czego wiele zatwierdzeń organizacji ruchu dokonywanych przez osoby działające „z upoważnienia” („z up.”) jest uchylanych przez sądy lub ich nieważność jest stwierdzana wprost przez organy sprawujące nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach.

II. Problematyka uprawnień do projektowania organizacji ruchu:

1. Z analizy porównawczej różnych państw w Europie i na świecie wynika, iż wymagania dla osoby projektującej organizację ruchu mają charakter wymogów miękkich (np. system obowiązkowego ubezpieczenia, ukończone studia wyższe bez wymogu posiadania wykształcenia wyższego technicznego, konieczność odbywania corocznego kursu projektowania organizacji ruchu).
2. W praktyce często mamy do czynienia z niskim poziomem wiedzy projektantów organizacji ruchu, szczególnie na drogach gminnych i powiatowych. Podnoszenie poziomu tej wiedzy wymagałoby wprowadzenia obowiązkowego cyklu szkoleń dla osób projektujących organizację ruchu lub innego systemu ustawicznego doskazywania.
3. Dobrym rozwiązaniem jest prowadzenie cyklicznych szkoleń z zakresu projektowania, opiniowania i zatwierdzania projektów organizacji ruchu dla projektantów organizacji ruchu, zarządców dróg, Policji i organów zarządzających ruchem na drogach - cykl takich szkoleń odbywał się w Polsce w latach 2020/2021.
4. Warty rozważania jest wprowadzenie systemu obowiązkowych ubezpieczeń dla osób projektujących organizację ruchu drogowego.
5. Zwiększenie wymogów dla dokumentacji projektu organizacji ruchu (§ 5 Rozp. MI SWZRIISN) zwiększyłoby czytelność, jakość i fachowość wykonywanych projektów organizacji ruchu, nawet bez konieczności wprowadzania skonkretyzowanych uprawnień w tym obszarze.
6. Wprowadzenie uprawnień do projektowania organizacji ruchu jest możliwe, jednak wymagałoby etapowego wprowadzania takiego systemu z uwzględnieniem okresu przejściowego; rozważanie ewentualnego wprowadzenia uprawnień do projektowania organizacji ruchu musiałoby uwzględniać odrębnie uprawnienia do projektowania stałej i czasowej organizacji ruchu oraz odrębnie uprawnienia do projektowania sygnalizacji świetlnej, zważywszy na specyfikę projektowania sygnalizacji świetlnej.

III. Załącznik - uwagi szczegółowe do wymaganych zmian w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem.

1. § 1 ust. 2 pkt 2 Rozp. MI SWZRIISN ≠ § 9 ust. 2 pkt 4 Rozp. MI SWZRIISN („zginęła” zmienna organizacja ruchu w ewidencji organu zarządzającego ruchem na drodze).
2. § 5 ust. 1 pkt 7 Rozp. MI SWZRIISN („nazwisko i podpis projektanta” - projektant musi identyfikować się jedynie nazwiskiem).
3. § 3 ust. 1 pkt 6 Rozp. MI SWZRIISN (brak procedur opiniowania geometrii w drogach publicznych - kiedy występować o opinię do geometrii; niedookreślony tryb i sposób wydawania).

4. § 6 ust. 2 Rozp. MI SWZRIŚN (nie wiadomo kto ma zatwierdzić organizację ruchu na skrzyżowaniu drogi krajowej na granicy miasta na prawach powiatu w sytuacji gdzie granica miasta na prawach powiatu przebiega przez środek skrzyżowania; część skrzyżowania w jurysdykcji GDDKiA, a część skrzyżowania w jurysdykcji Prezydenta Miasta na prawach powiatu).
5. § 7 ust. 2 pkt 3 Rozp. MI SWZRIŚN ≠ § 7 ust. 3 pkt 1 Rozp. MI SWZRIŚN (nie wiadomo czy opinia Policji na drodze gminnej w mieście na prawach powiatu jest wymagana czy też nie jest wymagana; różne miasta na prawach powiatu różnie interpretują te regulacje).
6. § 8 ust. 7 Rozp. MI SWZRIŚN (wykonawca robót nie chce usunąć wprowadzonej prawidłowo czasowej organizacji ruchu - brak możliwości reakcji organu zarządzającego ruchem lub procedury usunięcia danej prawidłowo wprowadzonej organizacji ruchu).
7. § 12 ust. 1 Rozp. MI SWZRIŚN (jaką „właściwą” Policję należy zawiadomić o wprowadzeniu organizacji ruchu przechodzącą przez dwa lub więcej powiatów na drodze wojewódzkiej lub drodze krajowej).
8. § 12 ust. 3 Rozp. MI SWZRIŚN (czy dzień wprowadzenia stałej organizacji ruchu jest zarazem pierwszym dniem kontroli, czy właściwy jest dzień następny).
9. § 12 ust. 4 Rozp. MI SWZRIŚN (brak zawiadomienia o wprowadzeniu organizacji ruchu skutkuje utratą ważności organizacji ruchu - jednocześnie brak zasad ewidencjonowania zawiadomień przez Policję i zarządcę drogi; szybka ścieżka uchylania się od mandatów karnych i „unieważniania” organizacji ruchu wykorzystywana w systemie prawnym).
10. Brak określonego jednoznacznie terminu na rozpatrzenie projektu organizacji ruchu przy jednoczesnym braku możliwości stosowania procedury wynikającej z art. 35 ustawy Kodeks Postępowania Administracyjnego, gdyż procedura zmiany organizacji ruchu nie kończy się wydaniem decyzji administracyjnej (art. 1 ustawy Kodeks Postępowania Administracyjnego) co potwierdza orzecznictwo sądów administracyjnych.

Opracował zespół autorów w składzie:

Prof. dr hab. inż. Stanisław Gaca, Politechnika Krakowska; przewodniczący Rady Programowej KONGRESU BRD, moderator debaty „Zmiany prawa w Polsce służące realizacji Wizji Zero”;

Dr hab. inż. Piotr Tomczuk, prof. PW, Politechnika Warszawska; przewodniczący Rady Programowej Forum „Oświetlenie ulic i dróg - OŚWIETLENIE 2025”;

Dr hab. inż. Kazimierz Jamroz, prof. PG, Politechnika Gdańska, moderator debaty „Urządzenia bezpieczeństwa i organizacji ruchu drogowego”;

r. pr. dr/inż. Jonatan Hasiewicz, Kancelaria Radcy Prawnego dr Jonatan Hasiewicz; moderator debaty „Jak usprawnić procedury projektowania organizacji ruchu i czy potrzebne są uprawnienia zawodowe w tym zakresie?”;

Marek Dworak, ekspert i popularyzator bezpieczeństwa ruchu drogowego.