

**Lubuskie**  
**propozycje zmian legislacyjnych bądź systemowych, których celem jest**  
**poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Propozycje przekazano**  
**w latach 2019, 2020, 2021, 2022. Kolorem czerwonym zapisano propozycje**  
**częściowo zrealizowane.**

### **Propozycje przekazane do KRBRD w marcu 2019.**

Poniżej zamieszczamy lubuskie propozycje działań, jakie Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego mogłaby podjąć w najbliższym okresie, w celu poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Lista możliwych zadań została wypracowana w wyniku merytorycznych dyskusji na posiedzeniach Lubuskiej Wojewódzkiej Rady BRD. Członkowie Rady uważają, że wprowadzenie sugerowanych zmian bez wątpienia poprawi stan BRD w Polsce.

1. Stosowane w Polsce kary finansowe za naruszenia zasad w ruchu drogowym od lat nie zmieniły się. Nie mają więc spodziewanego oddziaływania z uwagi na ich zaniżone wysokości. Należy podnieść wysokość kar tak, żeby ich wysokość zadziałała prewencyjnie. Szczególnie powinno to dotyczyć zachowań zagrażających życiu i zdrowiu użytkowników.

2. Należy dopracować prawo w zakresie respektowania zakazu jazdy bez uprawnień. Obecny stan powoduje, że w Polsce ok. 500.000 osób porusza się bez uprawnień. W tej grupie są osoby, które nigdy uprawnień nie miały, a także osoby, które straciły uprawnienia z różnych względów.

3. Należy eliminować niebezpieczne zachowania pieszych i rowerzystów związane z ich nieodpowiedzialnymi wtargnięciami na jezdnię. Działania powinny się odbywać w myśl zapisów w PoRD: najpierw masz obowiązek, później prawa.

4. Usunięcie w ostatnich latach z użytku fotoradarów spowodowało znaczący wzrost wypadkowości. Należy systematycznie zwiększać liczbę urządzeń pomiarowych na drogach (oczywiście tylko w miejscach tego wymagających, przy pełnym nadzorze nad lokalizacją).

5. Każdy samorząd powinien zapewnić szkolenia i możliwość cyklicznego doszkalania w zakresie brd osobom odpowiedzialnym za rozpatrywanie i projektowanie organizacji ruchu oraz weryfikowanie drogowych dokumentacji

technicznych na swoim terenie. Błędy w projektach organizacji skutkują licznymi zdarzeniami. Tych zadań nie mogą wykonywać osoby bez stosownego przygotowania. Obecnie z uwagi na brak możliwości finansowania jedynie nieliczne samorządy podejmują się szkolenia swoich pracowników. Problem powinien być załatwiony przez finansowanie szkoleń z budżetu centralnego.

6. Należy podjąć działania zmierzające do likwidacji lub przebudowy przejść dla pieszych, gdzie pieszy ma do pokonania więcej niż dwa pasy ruchu.

7. Wszystkie postępowania przetargowe dotyczące budowy dróg typu S i A w kraju powinny zawierać klauzulę związaną z obowiązkiem równoległego oddania do użytku jezdnii wraz z MOP-ami w wersji podstawowej. Chodzi o połączenie w jednym opracowaniu projektu drogi i projektu MOP-ów, jako elementu niezbędnej infrastruktury drogowej. Tak więc na etapie budowy drogi typu S i A wykonawca musiałby jednocześnie budować drogę i MOP-y. Przepisy powinny uniemożliwiać odbiór techniczny i budowlany nowobudowanej lub modernizowanej drogi bez wybudowanych MOP-ów. Ponadto na etapie projektowania MOP-ów elementem niezbędnym powinno być przewidywanie miejsc do prowadzenia kontroli ruchu drogowego oraz kontroli realizacji przewozów przez uprawnione do tego służby (Policja, ITD, KAS, SG, ŻW) – co wyeliminowałoby dzisiejszy problem służb uprawnionych do prowadzenia kontroli częstokroć w sposób stwarzający zagrożenie dla użytkowników dróg i samych kontrolujących.

8. Należy pilnie opracować warunki techniczne dla montażu na autostradach i drogach szybkiego ruchu urządzeń skutecznie eliminujących przypadki jazdy pod prąd.

9. Należy podjąć działania nakierowane na osoby 60+ w zakresie przeciwdziałania przypadkom jazdy „pod prąd” na autostradach i drogach szybkiego ruchu. Szkolenia w tym zakresie także powinny być realizowane w OSK w ramach szkolenia młodych kandydatów na kierowców.

**10. Należy przyspieszyć prace nad popularyzowaniem tzw. korytarzy życia. Te tematy powinny być obligatoryjne w ramach szkolenia w OSK.** Dla wszystkich już jeżdżących kierujących proponujemy naklejki mocowane wewnątrz pojazdów. Naklejki przedstawiające w prosty, czytelny sposób system tworzenia korytarzy powinny być naklejane na przedniej szybie (dla kierującego) oraz na tylnej (dla kierującego kolejnym pojazdem). Celem działania jest informowanie i przypominanie kierującemu w sposób permanentny, jak ma być zorganizowany korytarz życia. Naklejki powinny być dostępne nieodpłatnie na wszystkich stacjach paliw w kraju, w sklepach motoryzacyjnych, w firmach sprzedających samochody.

11. Wprowadzić w szkołach podstawowych Wychowanie Komunikacyjne jako osobny przedmiot obowiązkowy. Warunkiem zaliczenia przedmiotu powinno być między innymi uzyskanie karty rowerowej.

12. Należy dopracować prawo w zakresie odpowiedzialności rodziców za jazdę ich nieletnich dzieci bez uprawnień (rower, motorower). Nie może być też pomijana rola szkoły w zakresie wydawania kart rowerowych.

12-A. Należy wprowadzić zmiany legislacyjne dotyczące obowiązków przy staraniu się o PJ AM (motorower). Przepisy obowiązujące od 2013 r. powodują, że zainteresowanie PJ AM bardzo znacząco spadło, a młodzież jeździ bez uprawnień. Dzieje się tak ze względu na bardzo wysokie koszty łączne (ok. 2.000 zł lub więcej), a PJ AM w zasadzie wydawane jest na 4 lata. W wieku 18 lat młodzież otrzymuje PJ kat. B, w większości przypadków zastępujące PJ AM. W tym celu między innymi należy:

- **Obniżyć koszt wydawania zaświadczenia lekarskiego (obecnie 200 zł)** lub upoważnić lekarzy rodzinnych do nieodpłatnego wydawania takich zaświadczeń.
- Zrezygnować z egzaminu praktycznego (140 zł). Standardem europejskim jest uzyskanie PJ AM bez egzaminu praktycznego, bowiem przepisy UE nie wymagają przeprowadzania egzaminu praktycznego. A przecież nie oznacza to, że mają większą wypadkowość. Jest wręcz odwrotnie.
- Konsekwentnie zrezygnować ze szkolenia praktycznego w OSK (min. 600 zł) w zamian za nieodpłatne szkolenie praktyczne wykonywane w przygotowanych do tego ośrodkach podlegających gminom.

Tylko rezygnacja z trzech ww. zapisów może dać uczniowi oszczędność w postępowaniu o 940 zł.

13. Należy wdrożyć skuteczny system działań związanych z poprawą infrastruktury realizowanych po poważnych zdarzeniach drogowych - dotyczy wszystkich dróg samorządowych. Ustaleniami przyczyn zdarzeń powinny zajmować się Komisje powołane specjalnie do tego celu. Wzorem niemieckim ustalenia Komisji powinny być wiążące dla samorządów. W celu niezawodnej realizacji zaleceń samorządy powinny być wspierane funduszami centralnymi przeznaczonymi na likwidację wad infrastrukturalnych w zidentyfikowanych szczególnie niebezpiecznych miejscach.

### **Lubuskie**

**propozycje zmian legislacyjnych bądź systemowych, których celem jest poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym.**

**Przekazane do KRBRD w lutym 2020.**

Wiele ze zgłaszanych propozycji ma charakter lokalny, co oznacza, że mogą być wprowadzane w województwie od zaraz, bez czekania na decyzje z Warszawy.

1. Na wielu drogach wojewódzkich i niższego szczebla rosną drzewa w pasie drogowym. Zdarza się także, że drzewa wyrastają z krawędzi jezdni, a nawet z jezdni. A tymczasem w pasie drogowym powinny znajdować się wyłącznie drogowe urządzenia techniczne. Dobrym przykładem jest Brandenburgia, gdzie w przypadkach braku możliwości usunięcia drzew z pasa drogowego wykonuje się korytarzowanie za pomocą barier ochronnych. Najechanie na drzewo, to w naszym kraju jedna z ważniejszych przyczyn powstawania ofiar. Tak długo, jak długo będzie istniał problem drzew przy drogach, Polska nie ma szans na poprawę statystyki. Należy wdrożyć przepisy, które pozwolą na usunięcie drzew z pasów drogowych bez konfliktu z przeciwnikami wszelkiej ingerencji w przyrodę.
2. Szkolenie kierowców w OSK powinno uwzględniać nacisk na uspołecznienie działań dla wspólnej korzyści. Przykładowo: po przejściu silnych wiatrów na wielu drogach zalegają gałęzie, większość z nich jest niewielka. Można więc udroźnić przejazd samodzielnie usuwając lekkie gałęzie, bez potrzeby udziału służb. Potrzebny jest odpowiedni zapis w programach OSK, ponieważ bardzo często kierujący ograniczają swoją aktywność w sprawie oczyszczenia drogi jedynie do wykonania telefonu informacyjnego do służb.
3. Poprawa BRD wymaga systematycznych działań. Należy aktywność zmienić na system. Dotyczy sensownych i sprawdzonych działań.
4. Działania edukacyjne z młodzieżą wymagają szczególnej troski. Poza potrzebą wprowadzenia Wychowania Komunikacyjnego w SP, należy równoległe wprowadzić inne działania edukacyjne BRD (na przykład BRD na godzinach wychowawczych w SP i w ponadpodstawowych). Ważne jest, żeby działania realizowane były wobec wszystkich uczniów, w każdej klasie, w każdej szkole, przez wszystkie lata procesu edukacyjnego. Nie jest tajemnicą, że uczeń po szkoleniu i uzyskaniu karty rowerowej w klasie czwartej nie ma już żadnego kontaktu z BRD aż do ukończenia 18 lat, a więc przez kolejne osiem lat okresu rozwoju. Wszystkie działania powinny mieć sprawdzalne cele, wysoki poziom.
5. Od wielu lat opłaty za egzaminy w WORD nie były regulowane. Ośrodki są jednostkami samofinansującymi się, jednak o stawkach za egzaminy decydują władze centralne. Należy urealniać system opłat egzaminacyjnych na prawo jazdy. WORD-y muszą skupić się na jakości swoich usług, a nie na poszukiwaniu środków w celu ochrony jednostki przed bankructwem.

Większość ośrodków w kraju w ostatnim okresie nie bilansuje się. Nie należy też zapominać o płacach egzaminatorów, których niebezpieczna i odpowiedzialna służba wymaga odpowiedniego wynagradzania.

6. Polacy są ciągle w okresie zachłystywania się wolnością po odzyskaniu przed 30-u laty swobody. Jednym z objawów tego zjawiska jest parcie rodzin na posiadanie nawet kilku samochodów. Tymczasem wokół postępuje proces ocieplania klimatu. Sytuacja wymaga szybkich zmian, w tym w komunikacji. Należy postawić na transport masowy (szybki / tani / bezpieczny), który wstrzyma procesy degradacji środowiska. Wówczas poprawi się także poziom bezpieczeństwa na drogach. Z wprowadzeniem zmian nie można czekać, problem wymaga rozwiązań na wczoraj.
7. Budowane nowe przejścia dla pieszych powinny w 100% posiadać światła sterujące ruchem.
8. Należy jak najszybciej doświetlić istniejące przejścia dla pieszych w sposób, który oświetli osoby szykujące się do wejścia na przejście i te już przechodzące. Ciągle jeszcze w wielu przypadkach przy przejściach jest stare nieefektywne oświetlenie. Jest to oświetlenie oświetlające tylko przejście a nie pieszych przechodzących. Zdarza się, że wykonywane nowe oświetlenie jest realizowane błędnie. Ciągle są też przejścia, gdzie nie ma żadnych lamp. Zmiany należy rozpocząć od przejść, gdzie wcześniej dochodziło do zdarzeń.
9. Służby powinny egzekwować używanie odblasków zgodnie z ustawą.
10. We wszystkich nowo produkowanych ubraniach zewnętrznych producenci powinni stosować odblaski. Dla producentów, którzy będą się tego podejmowali należy wprowadzić ulgi w podatkach. To może być najtańszy i oczywisty system użytkowania odblasków bez akcyjnego rozdawnictwa, które jest bardzo kosztowne, ale w żaden sposób nie przekłada się na ich użytkowanie i bezpieczeństwo.
11. W statystykach Policji brak jest informacji o zdarzeniach, gdzie przyczyną był brak odblasków. Bez tych informacji nie ma możliwości wdrożyć działań naprawczych.
12. W statystykach Policji należy wprowadzić informację o używaniu odblasków wg przepisów. Wiele mówi się o potrzebie noszenia odblasków, rozdaje się miliony odblasków. Jednak w rzeczywistości odblasków w użyciu nie widać. Bez tych danych nie wiadomo jak wygląda rzeczywistość odblaskowa i nie można prowadzić procesu naprawczego. Często służby rozdają odblaski,

żeby uatrakcyjnić swoje działania, jednak nie ma to żadnego przełożenia na używanie odblasków.

13. W statystykach Policji brak informacji o zdarzeniach, w których uczestniczyły osoby bez uprawnień. Nie są znane statystyki dotyczące zatrzymania takich osób. W tej statystyce wyraźnie powinni być uwzględnieni nieletni.

14. Należy zrównać dopuszczalne prędkości w obszarze zabudowanym 50/60.

15. Przekraczanie prędkości wskazywane jest jako główna przyczyna zdarzeń drogowych. Należy wprowadzić kary za przekraczanie o ponad 50 km/h prędkości dopuszczalnej poza obszarem zabudowanym.

16. Na drogach nie widać patroli. Miejmy nadzieję, że Policji nie widać, ale jest i czuwa. Należy zwiększyć liczbę widocznych, aktywnych patroli na drogach. Obecność oznaczonych patroli ma ogromne znaczenie prewencyjne. Gdyby Policja była bardziej widoczna, to na pewno poprawiły by się statystyki.

### **Lubuskie**

**propozycje zmian legislacyjnych bądź systemowych, których celem jest poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym.**

**Przekazane do KRBRD w 2021.**

1. W dobie pandemii zupełnie zapomniano o potrzebie działań edukacyjnych z młodzieżą w zakresie BRD. Wchodzimy już w drugi rok trwania przerwy edukacyjnej w tym zakresie. Problem niskiego poziomu edukacji lub nawet jej braku był sygnalizowany wcześniej, jeszcze przed pandemią. Pomimo chwilowej pozornej stabilizacji należy się spodziewać, że problemy wrócą ze zdwojoną siłą po powrocie młodzieży (także dorosłych) do szkół. W edukacji ważne jest, żeby działania BRD realizowane były wobec wszystkich uczniów, w każdej klasie, w każdej szkole, przez wszystkie lata procesu edukacyjnego. Wszystkie działania powinny mieć sprawdzalne cele, wysoki poziom.
2. Jednym z najważniejszych działań w historii zmierzających do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego było rozdzielenie ruchu pojazdów (jezdni) od ruchu pieszych (chodnik). Od tego momentu można mówić o pierwszych zasadach BRD. Tak wprowadzona normalizacja uratowała wiele milionów istnień na całym świecie. Dobrze by było, żeby te zasady w Polsce pozostały.

3. Przygotowywane są zmiany w PoRD. Przepisy prawa drogowego powinny służyć poprawie bezpieczeństwa na drogach. A więc wprowadzane zmiany nie mogą służyć głównie łatwemu i szybkiemu ustaleniu winnego w zdarzeniu, a właśnie jedną z tak wprowadzanych zmian jest planowane wprowadzenie pierwszeństwa dla pieszych zamierzających wejść na przejście.
4. Przepisy powinny być proste i zrozumiałe dla wszystkich użytkowników, dlatego nie mogą być rozbudowywane przez dodawanie oczywistych szczegółów, które w rezultacie komplikują odbiór przepisu. Takim przykładem jest wpisywanie do prawa np. zakazu korzystania ze smartfonu, czy tabletu w czasie przechodzenia przez przejście. Nie jest możliwe wpisywanie do prawa wszystkich nagannych zachowań (czytania gazety, książki itd.), których można się spodziewać ze strony pieszego. Co więc w tych sytuacjach? Przecież oczywiste jest, że pieszy na przejściu musi zachować szczególną ostrożność, żeby skupić się wyłącznie na bezpiecznym przechodzeniu. Stąd pieszego obowiązywać powinien odpowiedni, prosty zapis.
5. W Polsce zdarza się bardzo dużo wypadków na przejściach. Trwają prace nad wprowadzeniem pierwszeństwa dla pieszych zamierzających wejść na przejście. Poza dyskusją jest, że dla bezpieczeństwa pieszy i kierujący muszą ze sobą współpracować. Pieszy powinien nawiązać kontakt z kierującym w celu poinformowania go o takim zamiarze. Niestety, nie ma takich rozwiązań w propozycjach zmian przepisów. Czyżby liczba zdarzeń na przejściach miała pozostać stabilna i dalej wysoka? Samo wprowadzenie pierwszeństwa dla pieszego zamierzającego wejść na przejście nie wystarczy. Obok legislacji nie powinniśmy zapominać o najlepszym rozwiązaniu – światła wzbudzane na przejściach.
6. Od wielu lat podaje się w statystykach, że w Polsce prędkość ma największy wpływ na liczbę i ciężkość zdarzeń. Jednak jak na razie nie ma w prawie żadnych działań normalizujących. Propozycja karania odebraniem prawa jazdy za przekroczenie poza terenem zabudowanym prędkości o 50 km/h nie została przyjęta. Jednak nie wskazano żadnego innego rozwiązania. Tymczasem problem prędkości i jej skutków pozostaje. Tak nie zmniejszy się liczby zdarzeń związanych z prędkością. W kolejnym roku w dalszym ciągu będzie się podawało prędkość jako najpoważniejszą przyczynę zdarzeń.
7. Od kilku lat sygnalizuje się, że opłaty za egzaminy w WORD nie są regulowane mimo postępującej inflacji. Należy urealnić system opłat egzaminacyjnych na prawo jazdy, żeby WORD-y powołane do akceptacji do

ruchu drogowego jedynie odpowiednio przygotowanych kandydatów mogły skupić się na jakości swoich usług i nie musiały działać w kierunku poszukiwania środków w celu ochrony jednostki przed bankructwem. Większość ośrodków w kraju w ostatnich latach nie bilansuje się.

**Lubuskie**  
**propozycje zmian legislacyjnych bądź systemowych, których celem jest**  
**poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym.**  
**Przekazane do KRBRD w 2022.**

1. Rozpoczynamy listę lubuskich propozycji potrzebnych zmian od niezwykle istotnego przypomnienia zagadnienia poruszanego już wcześniej – **potrzeba urealnienia i bieżącej regulacji opłat za egzaminy przeprowadzane w word-ach.** Od 2013 roku te opłaty nie były regulowane, doprowadzając obecnie do absurdalnego stanu, gdzie w całym kraju wskazywane koszty poszczególnych egzaminów w każdej kategorii przekraczają wpływy. Należy wskazać, że w tym okresie inflacja rosła i ciągle rośnie. Uzasadnione wnioski o uregulowanie tych zaszłości i wprowadzenie systemu corocznej waloryzacji kieruje do Ministerstwa Infrastruktury bardzo wiele zainteresowanych sprawą instytucji. Niestety jak dotąd bez rezultatu. Przedłużanie tej patowej sytuacji doprowadzić może do niewypłacalności jednostek, a od lat odsuwana, a przecież nieunikniona regulacja stawek po wprowadzeniu będzie oznaczała jej bardzo wysoki wzrost.

2. Jako jedna ze sprawniejszych form edukacji BRD zgłoszona została propozycja opracowania i bezpłatnego udostępnienia **aplikacji BRD na smartfony / komputery.** Proces edukacyjny w zakresie BRD prowadzony w szkołach napotyka na wiele problemów (nie ma wydzielonego przedmiotu, brak godzin na te cele, brak przygotowanych nauczycieli, nie wszyscy uczniowie obejmowani są szkoleniem, i wiele innych), które szczególnego znaczenia nabrały w okresie pandemii. Należy usprawnić szkolenia BRD dla dzieci i młodzieży poprzez dostęp do atrakcyjnie przedstawionych zagadnień dotyczących ruchu drogowego. Najlepszym rozwiązaniem było by opracowanie aplikacji w formie gry edukacyjnej na smartfony i komputery, gdzie użytkownik mógłby uczyć się i sprawdzać swoją wiedzę przechodząc na kolejne poziomy. Młodzież bardzo chętnie podejmuje działania na tych urządzeniach. Dlatego powinno się wykorzystać te naturalne zainteresowania młodzieży właśnie w

kierunku poprawy BRD. Dostęp do aplikacji powinien być nieodpłatny dla wszystkich użytkowników w całym kraju.

**3. Przepisy dotyczące ruchu drogowego powinny służyć bezpieczeństwu na drogach.** Dlatego powinny być proste, zrozumiałe i oczywiste dla wszystkich użytkowników. Dzisiaj wiele przepisów jest niepotrzebnie rozbudowanych do granic absurdu i tym samym trudnych do ogarnięcia. Zapisy powinny być jednakowo rozumiane przez użytkowników, nadzór policyjny, służby sądownicze, eliminując jakiegokolwiek możliwości różnej interpretacji zapisów na przykład w ramach działań prawniczych. Niestety przepisy stosowane w Polsce posiadają wiele takich dawno wprowadzonych zapisów, a także zupełnie nowe (przykładem może być zapis o możliwości jazdy hulajnogą elektryczną po jezdni), które spotykają się z różną interpretacją, dając pożywkę adwokatom, a w rezultacie przede wszystkim pogarszając poziom BRD na drogach.

3. Obecnie egzamin praktyczny na prawo jazdy przeprowadzany jest na zasadzie oceny wykonania zadania jako TAK lub NIE. Nie jest to najlepsze rozwiązanie, bowiem w przebiegu egzaminu brakuje oceny wg formuły, którą można by określić: „**Jak kandydat radzi sobie w ruchu drogowym**”, która mogłaby przedstawiać format kandydata i jego dojrzałość jako kierującego. Bardzo pospolitym efektem jest, że kandydata, którego należało by określić jako dobrze radzącego sobie w ruchu drogowym oblewa się za inne błędy, a paradoksalnie słabo radzący sobie w ruchu drogowym kandydat zalicza egzamin, ponieważ na egzaminie dobrze realizował zadania na zasadzie TAK lub NIE.

Nie prowadzi się też statystyki błędów popełnianych przez kandydatów z konkretnego OSK. Takie dane mogły by wskazywać na luki w szkoleniu realizowanym w konkretnym OSK wskazując jednocześnie na konieczność poprawy jakości szkolenia w konkretnym kierunku. W ten sposób na rynku chroni się „słabe” OSK, jednocześnie nie dbając o rozwój tych OSK, które dobrze przygotowują i jednocześnie wychowują dojrzałych kandydatów.

W rezultacie OSK w szkoleniach przygotowuje pod egzaminy, a nie do umiejętnej i bezpiecznej jazdy.

Natomiast opinia o OSK budowana jest na podstawie oceny tzw. zdawalności. Takie podejście powoduje w całym kraju antagonizmy pomiędzy OSK i WORD i nastawianie kandydatów przeciw egzaminatorom. A tymczasem pomiędzy OSK a WORD jest potrzeba nawiązywania współpracy, która jest tak niezbędna dla poprawy poziomu przygotowania kandydatów.

**4. Skrzyżowania dróg w miejscach zwanych rondami sprawiają kierującym wiele problemów z powodu braku oznakowania informującego o możliwości zaplanowania przejazdu.** Tylko w nielicznych przypadkach

organizatorzy ruchu pomagają kierującym umieszczając pomocne oznakowanie. Ronda obecnie są bardzo pospolite. Stosowane są jako rozwiązania techniczne umożliwiające płynne włączanie się pojazdów z różnych kierunków, a także pozwalające na w miarę bezpieczne ich pokonywanie choćby z powodu znacznego spowolnienia ruchu pojazdów. Od wybudowania pierwszego ronda upłynęło wiele lat. W międzyczasie pojawiło się wiele różnych rozwiązań, w tym ronda turbinowe. Tymczasem jednak kierującym dojeżdżającym do ronda brakuje informacji, do jakiego ronda się zbliżają, na który pas powinni wjechać, jak rozwiązany jest ruch przed nimi. Szczególnie problemy mają kierowcy tzw. obcy, którzy w takim miejscu znaleźli się pierwszy raz.

Propozycje zebrał  
Marek Pasek  
Sekretarz  
Lubuskiej Wojewódzkiej Rady BRD