



Wrocław, dnia 10.06.2020 r.

Pan

EIR.071.49.28057. *46941* **.2020.MW**

EIR.071.62.37065. **.2020.MW** *03.2020*

Dotyczy: petycji w sprawie udroźnienia ul. Frydeckiego we Wrocławiu

W odpowiedzi na Pana petycję z dnia 29.03.2020 r., zarejestrowaną w tut. Zarządzie w dniu 31.03.2020 r. pod numerem 3/2020 i uzupełnioną w dniu 08.05.2020 r. o wymagane dane, Zarząd Dróg i Utrzymywania Miasta po dokonaniu rozpoznania sprawy w zakresie będącym w jego kompetencjach informuje, co następuje.

Ulica Frydeckiego jest drogą wewnętrzną pozostającą w zarządzie Zarządu Dróg i Utrzymywania Miasta we Wrocławiu, objętą strefą ograniczonej prędkości do 30 km/h i oznakowaną za pomocą znaków pionowych D-52 i D-53 informujących o ustalonej na tej ulicy strefie ruchu. Przyjęty sposób oznakowania powoduje, iż na przedmiotowej drodze obowiązują zapisy ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, z późn. zm.) w pełnym zakresie.

Przeprowadzona w terenie wizja lokalna ujawniła, iż na omawianej ulicy występuje jednostronne parkowanie pojazdów na jezdni, w miejscach gdzie nie wydzielono odrębnych przestrzeni postojowych, nie powodujące utraty przejezdności ciągu komunikacyjnego. Zestawiając to z występującym na ul. Frydeckiego małym natężeniem ruchu samochodowego, związanym głównie z obsługą przyległej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, brak jest na chwilę obecną przesłanek do wprowadzania ograniczeń zatrzymywania się lub postoju pojazdów, np. za pomocą znaków B-36 „zakaz zatrzymywania się”.

Zgodnie z zapisami zawartymi w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie *szczególnych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach* (Dz. U. z 2019 r. poz. 2311), znaki B-36 „zakaz zatrzymywania się” jako bardzo uciążliwe dla kierujących powinny być umieszczane jedynie w niezbędnych, uzasadnionych warunkami ruchu przypadkach, przede wszystkim w miastach na ulicach układu podstawowego, prowadzących komunikację zbiorową autobusową oraz na wąskich ulicach dwukierunkowych o dużym natężeniu ruchu. Stosuje się je w celu wyeliminowania zatrzymania się na tych odcinkach drogi, na których nawet chwilowe unieruchomienie pojazdu może spowodować pogorszenie płynności ruchu, zmniejszenie przepustowości i wzrost zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, oraz w pobliżu obiektów specjalnych, jak np. banki, obiekty MON itp., których potrzeba oznakowania znakami B-36 wynika z odrębnych przepisów.

Ponadto, zgodnie z postanowieniami art. 46 oraz art. 49 ustawy *Prawo o ruchu drogowym*, zatrzymanie i postój pojazdu dozwolone są w sposób, który nie powoduje zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub jego utrudnienia. Przytoczone przepisy

nie przewidują eliminowania nieprawidłowych zachowań kierowców poprzez umieszczanie dodatkowych znaków powielających już istniejące w tym zakresie uregulowania prawne w formie przepisów ogólnych.

Niestosowanie się kierujących pojazdami do zasad określonych w przepisach prawa jest podstawą do podjęcia interwencji przez upoważnione do tego służby, tj. Policję i Straż Miejską, do których należy zgłaszać tego typu zdarzenia.

z up. Dyrektora
NACZELNIK
Wydziału Inżynierii Ruchu
mgr inż. *Piotr Dąbrowski*

Sporządził: Marcin Wapiński, tel.: +48 71 376 07 57

Do wiadomości:

1. NXXM w/m
2. EIR a/a

Kierownik Działu
Organizacji Ruchu
Piotr Dąbrowski