

Załącznik Nr 1 do Uchwały Nr XXV/296/2016

Rady Miejskiej w Barlinku z dnia 25.08.2016 r.



GMINA BARLINEK
ul. Niepodległości 20
74-320 Barlinek

MIASTO BARLINEK
Plan zrównoważonej mobilności miejskiej
2016-2026

PRZEWODNICZĄCY
Rady Miejskiej
Mariusz Józef Maciejewski

P LAND

PROJEKTOWANIE DROGOWE
PRZEMYSŁAW LIPCZYŃSKI
72-003 Dobra Szczecińska ul. Jodłowa 22

mgr inż. Przemysław Lipczyński – spec. inżynierii ruchu drogowego
mgr inż. Iwona Lipczyńska – spec. przygotowania drogowych inwestycji publicznych
mgr inż. Marek Bogusławski – spec. realizacji i konstruowania obiektów drogowych

SPIS TREŚCI

SPIS TREŚCI.....	2
1. CEL OPRACOWANIA	3
2. PODSTAWA OPRACOWANIA.....	4
3. ZGODNOŚĆ Z DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI.....	5
4. CHARAKTERYSTYKA MIASTA I GMINY W KONTEKŚCIE MOBILNOŚCI	6
5. WARUNKI MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ W BARLINKU.....	19
6. KONSULTACJE SPOŁECZNE.....	29
7. WIZJA PLANU ZRÓWNOWAZONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA BARLINKA	44
8. PRIORYTETY PLANU ZRÓWNOWAZONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA BARLINKA	45
9. CELE PLANU ZRÓWNOWAZONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA BARLINKA	46
10. INTEGRACJA PLANU ZRÓWNOWAZONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA BARLINKA.....	50
11. MONITOROWANIE PLANU ZRÓWNOWAZONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA BARLINKA.	51
12. WYBRANE ZAGADNIENIA DOTYCZĄCE MOBILNOŚCI ZRÓWNOWAZONEJ DLA MIASTA BARLINKA.....	52
13. RYSUNKI	56

1. CEL OPRACOWANIA

Głównym celem planu mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju jest zwiększenie dostępności obszaru miejskiego Barlinka oraz zapewnienie wysokiej jakości mobilności i transportu zgodnych z zasadami zrównoważonego rozwoju, obejmujących dojazd do obszaru miejskiego, przejazd przez ten obszar, jak również przemieszczanie się w jego obrębie.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej to dokument rangi strategicznej, określający cele oraz kierunki działań w zakresie mobilności miejskiej.

Główną ideą PZMM jest dążenie do stworzenia zrównoważonego systemu transportu miejskiego, poprzez realizację takich celów jak m.in.:

- zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym (pieszych, rowerzystów, kierowców/pasażerów samochodów) i bezpieczeństwa w pojazdach transportu zbiorowego,*
- redukcja hałasu i zanieczyszczeń powietrza, emisji dwutlenku węgla i zużycia energii,*
- poprawa skuteczności i efektywności transportu osób i towarów,*
- poprawa atrakcyjności i jakości obszaru miejskiego,*
- poprawa jakości życia mieszkańców,*
- poprawa dostępności usług transportowych dla mieszkańców.*

PZMM jest dokumentem ułatwiającym zdefiniowanie potrzeb gminy w zakresie pozyskiwania środków z programów pomocowych Unii Europejskiej w perspektywie 2014-2020 oraz programów pomocowych krajowych.

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

Prezentowany PZMM został opracowany w oparciu o następujące dokumenty:

1. Załącznik: "KONCEPCJA DOTYCZĄCA PLANÓW MOBILNOŚCI W MIASTACH ZGODNEJ Z ZASADAMI ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU"

do komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów - Bruksela 17 grudnia 2013 r.

„WSPÓLNE DAŻENIE DO OSIĄGNIĘCIA KONKURENCYJNEJ I ZASOBOOSZCZĘDNEJ MOBILNOŚCI W MIASTACH”.

2. "WYTYCZNE. OPRACOWANIE I WDROŻENIE PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ",

styczeń 2014 , przygotowany dla Komisji Europejskiej,

Autorzy: Frank Wefering, Siegfried Rupprecht, Sebasman Buhrmann, Susanne Bohler-Baedeker Rupprecht Consult – Forschung und Beratung GmbH.

3. ZGODNOŚĆ Z DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI

Prezentowany dokument koresponduje ze strategicznymi dokumentami ogólnymi przyjętymi do realizacji przez Gminę Barlinek oraz dokumentami wyższego rzędu posiadającymi znaczenie dla rozwoju mobilności zrównoważonej takimi jak:

- *STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA I GMINY BARLINEK 2009/2011,*
- *PLAN GOSPODARKI NISKOEMISYJNEJ DLA MIASTA I GMINY BARLINEK NA LATA 2015 – 2020,*
- *LOKALNY PROGRAM REWITALIZACJI MIASTA BARLINEK NA LATA 2010 – 2020*
- *PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA DLA GMINY BARLINEK NA LATA 2013-2017, Z PERSPEKTYWĄ NA LATA 2018-2021*
- *PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA DLA POWIATU MYŚLIBORSKIEGO NA LATA 2013 – 2016 Z PERSPEKTYWĄ NA LATA 2017 – 2020 (POŚ),*
- *STRATEGIA ROZWOJU WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO DO 2020 ROKU,*
- *STRATEGIA ROZWOJU KRAJU 2020. AKTYWNE SPOŁECZEŃSTWO, KONKURENCYJNA GOSPODARKA, SPRAWNE PAŃSTWO,*
- *STRATEGIA EUROPA 2020,*

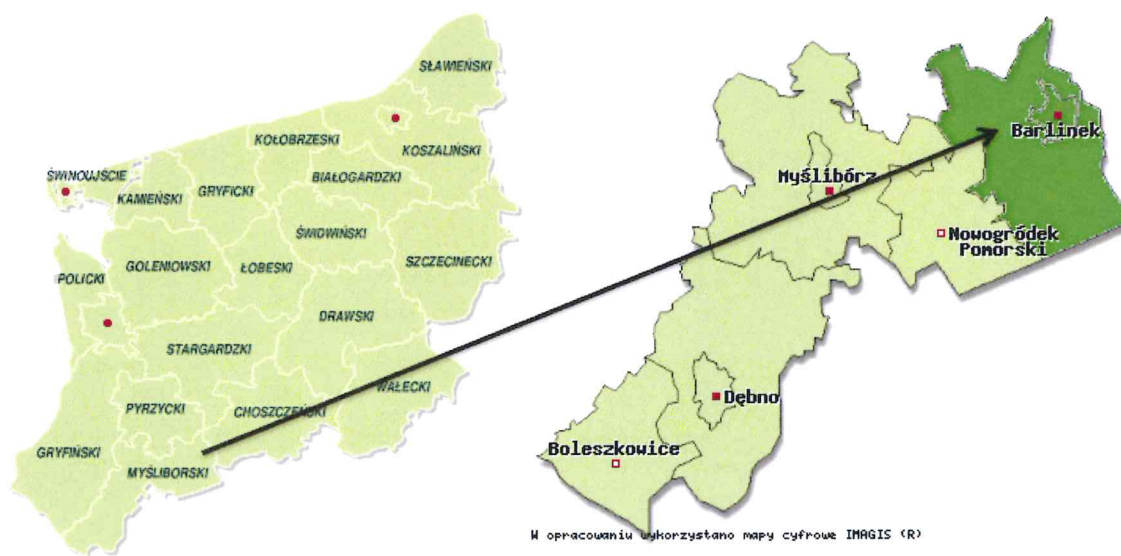
4. CHARAKTERYSTYKA MIASTA I GMINY W KONTEKŚCIE MOBILNOŚCI

POŁOŻENIE

Gmina Barlinek jest gminą miejsko – wiejską, położoną w południowo-zachodniej części województwa zachodniopomorskiego, we wschodniej części powiatu myśliborskiego i graniczącą:

- *od północy z gminami: Lipiany i Przelewice (powiat pyrzycki);
- *od wschodu z gminą Pełczyce (powiat choszczeński);
- *od południa: z gminą Strzelce Krajeńskie (powiat strzelecko-drezdeński, województwo lubuskie) oraz z gminą Kłodawa (powiat gorzowski, województwo lubuskie);
- *od zachodu z gminami: Myślibórz, Nowogródek Pomorski (powiat myśliborski).

Rysunek 1. Położenie Gminy i Miasta Barlinek



Źródło: <http://archiwum.zpp.pl>

Gmina Barlinek położona jest na skraju rozległej Puszczy Barlineckiej, a sam Barlinek leży nad Jeziorem Barlineckim o powierzchni 272 ha. Ponad 80% powierzchni Gminy zajmuje Barlinecko - Gorzowski Park Krajobrazowy.

Władze samorządowe oraz usługi administracyjno – oświatowo – gospodarcze Gminy są zlokalizowane w Barlinku

Miasto Barlinek położone jest w niedalekiej odległości od Szczecina (ok. 80 km), Gorzowa Wielkopolskiego (30 km), Myśliborza (30 km).

Rysunek 3. Lokalizacja miasta Barlinek w skali kraju



Źródło: <http://www.barlinek.pl>

Barlinek jest małym miastem z liczbą mieszkańców wynoszącą 14 180, z czego 51,4% stanowią kobiety, a 48,6% mężczyźni. W latach 2002-2014 liczba mieszkańców zmalała o 2,0%. Średni wiek mieszkańców wynosi 39,2 lat i jest nieznacznie mniejszy od średniego wieku mieszkańców województwa zachodniopomorskiego oraz nieznacznie mniejszy od średniego wieku mieszkańców całej Polski. Gęstość zaludnienia wynosi 808 osób/km².

Rozwój gospodarczo-społeczny miasta i gminy determinowany jest właściwościami naturalnymi terenu ze względu na fakt, iż Barlinek leży głównie w obszarze lasów (Puszcza Barlinecka), gruntów leśnych i użytków rolnych oraz w otoczeniu jezior (Jeziro Barlineckie) i wzniesień, dzięki czemu okolice Barlinka zaliczane są do najpiękniejszych krajobrazowo rejonów północno-zachodniej Polski.

KOMUNIKACJA ZEWNĘTRZNA MIASTA

Barlinek jest stosunkowo dobrze położonym miastem jeżeli chodzi o dostępność komunikacyjną.

Krzyżują się tutaj dwie drogi wojewódzkie , które zapewniają swobodne i szybkie połączenia do większych aglomeracji miejskich.

Przez Barlinek prowadzą drogi wojewódzkie nr 156, łącząca Barlinek z Lipianami (19 km) i Strzelcami Krajeńskimi (26 km), nr 151 do Gorzowa Wielkopolskiego (32 km) i przez Pełczyce (8 km) do Choszczyna (28 km). Odległość z Barlinka do stolicy powiatu, Myśliborza wynosi 33 km (jadąc drogami nr 156, 3 i 26).

Barlinek nie posiada bezpośredniego połączenia kolejowego. Istniejąca od 1883 roku linia kolejowa Głazów - Barlinek - Choszczno została zamknięta w 1991 r.

Najbliższe Barlinka, dostępne miejsca obsługi transportem kolejowym znajdują się w Choszczynie(29 km) i Gorzowie Wielkopolskim (32 km).

Najbliższe Barlinka, dostępne miejsca obsługi transportem lotniczym znajdują się w Szczecinie -Goleniów (101km), Poznaniu -Ławica (159 km), Berlinie -Schönefeld (189 km).

Najbliższe Barlinka, dostępne miejsca do dróg szybkiego ruchu znajdują się w Renicach (23km) - droga ekspresowa S3, Gorzowie Wielkopolskim (32 km) - droga ekspresowa S3.

SIEĆ DROGOWA

Gmina Barlinek posiada następującą sieć dróg publicznych:

Lp.	rodzaj drogi	długość ogółem w km	w tym utwardzone w km
1.	drogi krajowe	brak	-
2.	drogi wojewódzkie	38	38
3.	drogi powiatowe	101	93
4.	drogi gminne	115	41

Źródło: Urząd Miasta i Gminy w Barlinku

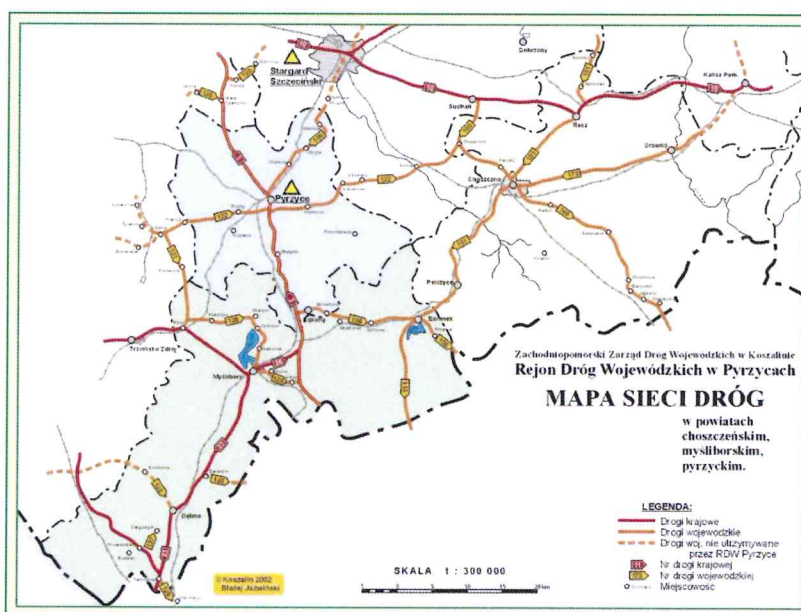
Drogi wojewódzkie:

Drogi wojewódzkie na terenie gminy Barlinek stanowią jednolitą pod względem technicznym sieć drogową. Są w dobrej kondycji technicznej. Prowadzą ruch tranzytowy przez centrum miasta.

Będąc ciągami najbardziej obciążonymi ruchem samochodowym, stanowią miejsca o największych uciążliwościach dla mieszkańców, głównie poprzez zagrożenie bezpieczeństwa, emisję spalin, emisję hałasu.

Zarządcą dróg wojewódzkich jest Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Koszalinie.

Rysunek 4. Sieć dróg wojewódzkich w gminie Barlinek



Źródło: ZZZDW Koszalin

Przez Barlinek przechodzą następujące drogi wojewódzkie:

*droga wojewódzka nr 151 relacji Gorzów Wlkp.-Świdwin

droga publiczna klasy głównej.

* droga wojewódzka nr 156 relacji Drezdenko-Lipiany (gdzie łączy się z dawną drogą krajową nr 3) droga publiczna klasy głównej.

ŚREDNI DOBOWY RUCH

POMIAR RUCHU NA DROGACH WOJEWÓDZKICH W 2005 ROKU

Nu mer punk tu po mia r.	Nu mer dro gi	Opis odcinka				Po jazdy samo chod. ogół em	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samo chodowych						
		Pikietaż		Dłu gość (km)	Nazwa		Mo tocy kle	Sam. osob. Mikro busy	Lekkie sam. cięża rowe (do staw cze)	Sam. cięża rowe		Auto busy	Cią gni ki rolni cze
		Poc z.	Koń c.							bez przyc z.	z przyc z.		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
320 93	151	65,4	78,8	13,4	RECZ- CHOSZCZNO	1823	22	1534	135	44	46	31	11
320 94	151	78,8	83,1	4,3	CHOSZCZNO /PRZEJSCIE/	4220	38	3613	350	106	46	59	8
320 95	151	83,1	100, 9	17,8	CHOSZCZ- NO- PEŁCZYCE	1503	17	1220	116	44	63	35	8
320 96	151	100, 9	106, 5	5,6	PEŁCZYCE- BARLINEK	2030	12	1590	207	97	69	47	8
320 97	151	106, 5	111, 4	5,0	BARLINEK /PRZEJŚCIE/	10087	91	8332	1009	252	272	121	10
320 98	151	111, 4	125, 5	14,1	BARLINEK- ŁUBIANKA GR.WOJ.	2809	20	2292	242	87	118	42	8
320 99	152	0,0	9,1	9,1	PŁOTY- RESKO	2165	9	1723	223	63	113	28	6
321 00	152	9,1	19,0	9,9	RESKO- STAROGARD	2102	19	1713	183	61	80	29	17
321 01	152	19,0	37,5	18,5	STARO- GARD- ŚWIDWIN	1481	6	1271	98	34	34	31	7
321 02	152	37,5	57,9	20,4	ŚWIDWIN- BUŚLARY	3087	6	2222	435	167	176	62	19
321 03	156	0,0	16,1	16,1	LIPIANY- BARLINEK	2308	32	1854	171	74	143	25	9
321 04	156	16,1	25,0	8,9	BARLINEK- GR.WOJ.	1357	60	942	125	81	117	20	12

Źródło: ZZDW Koszalin

POMIAR RUCHU NA DROGACH WOJEWÓDZKICH W 2010 ROKU

Nu mer pun ktu po miar .	Nu mer dro gi	Opis odcinka				Po jazdy samo chod. ogó łem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samocho dowych							
		Pikietaż		Dłu gość (km)	Nazwa		Mo tocy kle	Sam. osob. Mikro busy	Lek kie sam. cięża rowe (do staw cze)	Sam. cięża rowe		Auto busy	Cięż gniki rolni cze	
		Po cz.	Ko ńc.							bez przy cz.	z przy cz.			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
320 93	151	65, 4	78, 8	13,4	RECZ - CHOSZCZNO	2187	20	1847	171	48	63	31	7	
320 95	151	83, 1	10 0,9	17,8	CHOSZCZNO - PEŁCZYCE	1840	17	1413	224	53	85	35	13	
320 96	151	10 0,9	10 6,5	5,6	PEŁCZYCE - BARLINEK	3194	51	2626	262	70	118	54	13	
320 97	151	10 6,5	11 1,4	5,0	BARLINEK /PRZEJŚCIE/	10040	171	8614	743	161	241	100	10	
320 98	151	11 1,4	12 5,5	14,1	BARLINEK - ŁUBIANKA /GR. WOJ./	4016	56	2884	546	253	245	24	8	
320 99	152	0,0	9,1	9,1	PŁOTY - RE SKO	2620	11	2085	270	76	137	34	7	
321 00	152	9,1	19, 0	9,9	RESKO - STAROGARD	2629	42	2251	150	50	113	18	5	
321 01	152	19, 0	37, 5	18,5	STAROGARD - ŚWIDWIN	1792	7	1538	119	41	41	38	8	
321 02	152	37, 5	57, 9	20,4	ŚWIDWIN - BUŚLARY	3601	40	2981	281	97	148	47	7	
321 03	156	0,0	16, 1	16,1	LIPIANY - BARLINEK	2246	16	1775	166	58	193	31	7	
321 04	156	16, 1	25, 0	8,9	BARLINEK - GR.WOJ.	1338	16	1061	95	48	106	5	7	

Źródło: ZZDW Koszalin

Na podstawie pomiarów ruchu 2005 i 2010 (dane z pomiaru ruchu 2015 są jeszcze niedostępne) zauważalny jest wzrost ruchu na odcinkach poza miastem w ciągu drogi nr 151 (wskaźnik wzrostu 1,57/1,43) i ustabilizowanie się poziomu wewnątrz miasta w ciągu drogi nr 151 i poza miastem w ciągu drogi nr 156.

Wyniki porównawcze wskazują na tendencję do stabilizacji ruchu wewnątrz miasta na poziomie 10000 poj. Jednocześnie wzrost ruchu poza Barlinkiem może świadczyć o zmniejszeniu ruchu tranzytowego na korzyść ruchu docelowego w Barlinku.

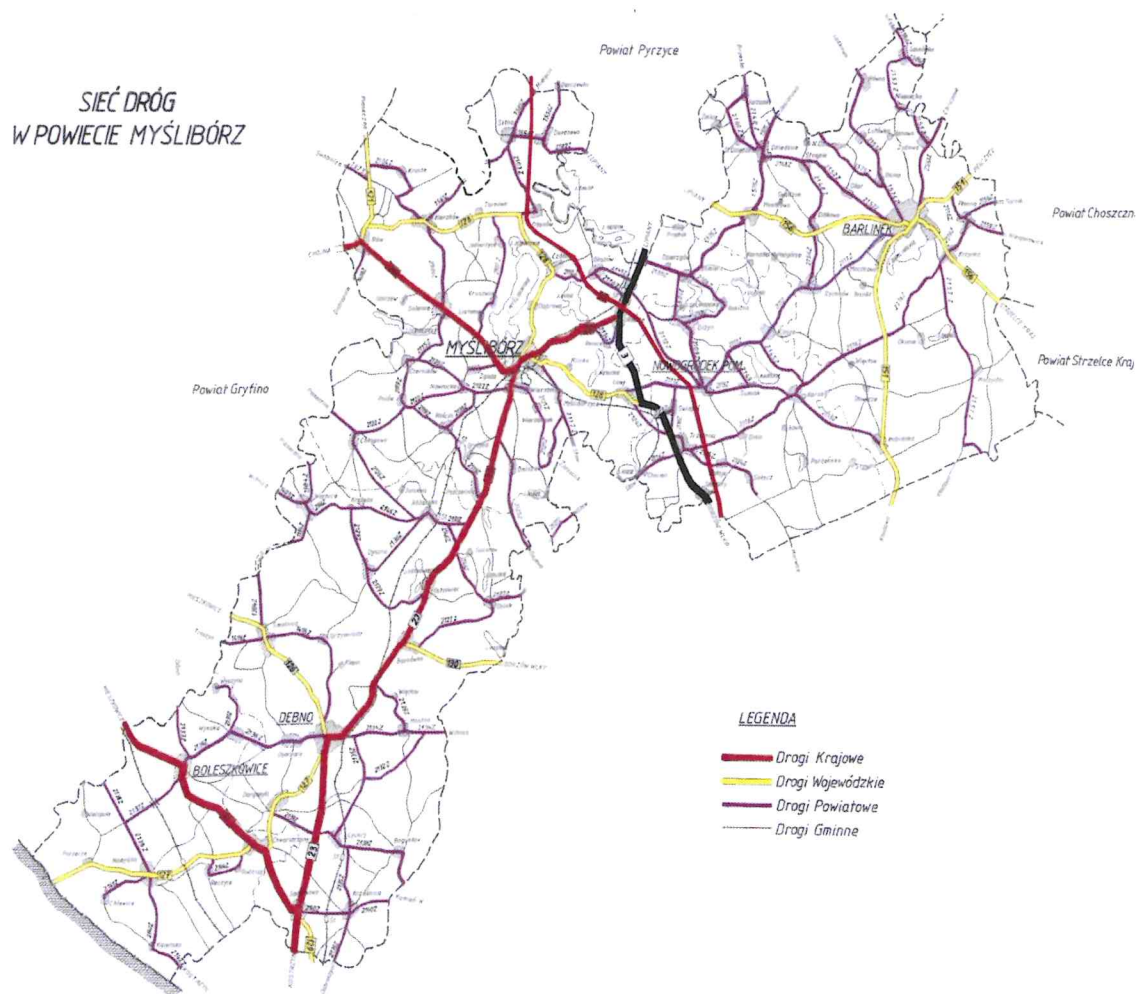
Drogi powiatowe:

Sieć dróg powiatowych w gminie Barlinek jest zróżnicowana pod względem parametrów technicznych i stanu jakości nawierzchni.

Przeważają jezdnie bitumiczne w bardzo złym stanie. Drogi te nie prowadzą dużego ruchu. Stanowią w głównej mierze połączenia wsi z miastem oraz są atrakcyjnymi traktami turystycznymi. Drogi powiatowe posiadają klasę Z - zbiorcze.

Zarządcą dróg powiatowych jest Zarząd Powiatu Myśliborskiego.

Rysunek 5. Sieć dróg powiatowych w gminie Barlinek



Źródło: Powiat Myślibórz

Drogi powiatowe zlokalizowane w gminie Barlinek:

- DP nr 2111Z ciąg Ławy - Nowogródek Pom. (ul. Mickiewicza, Plac Św. Floriana, Gorzowska, Krótka, Barlinecka) – Barlinek (ul. Myśliborski),
- DP nr 2113Z Nowogródek Pom. (ul. Gorzowska) – Karsko (Mieszka I, ul. Gorzowska) – Łubianka,
- DP nr 2116Z Staw - Karsko (ul. Mieszka I)– Płonno,
- DP nr 2131Z Wyszyna – Wysoka,
- DP nr 2148Z Jarząbki - Strąpie – Dzików,
- DP nr 1575Z /Jesionowo/gr. pow. - Mostkowo – Sulimierz,
- DP nr 1576Z /Jesionowo/ gr. pow. – Barlinek (ul. Szosowa),
- DP nr 2151Z /Laskowo/gr. pow. – Barlinek,
- DP nr 2152Z Strąpie - Ożar – Barlinek (ul. Okrętowa),
- DP nr 2153Z Laskówko – Żydowo,
- DP nr 1586Z Dobrzysław - gr. pow. - Jagów – Pełczyce,
- DP nr 2155Z Chropawo - gr. pow. – Żydowo – Barlinek (ul. Św. Bonifacego),
- DP nr 2156Z Dzikowo – Rychnów,
- DP nr 2157Z Krzynka - Moczydła – Lubocierz,
- DP nr 2158Z Płonno – Sarnik – Niesporowice – Krzynki,
- DP nr 2159Z Płonno – Niesporowice,
- DP nr 2160Z Jarząbki - Żelice – Dziedzice

Drogi gminne:

Wszystkie drogi gminne zostały zakwalifikowane do dróg klasy lokalnej.

W szkielecie dróg gminnych przeważają drogi gruntowe. Drogi te występują w większości poza obszarem miasta Barlinka.

Drogi o nawierzchni twardej w głównej mierze występują na terenie miasta.

Ich stan techniczny jest zły - wymagają przebudowy.

Wykaz dróg gminnych na terenie gminy Barlinek:

WYKAZ DRÓG GMINNYCH
WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO
Gmina/Barlinek

Nowy nr drogi	Stary nr drogi	Gmina	Miejscowość	Nazwa drogi ulicy przebieg	Ulice w ciągu drogi	Podst prawna nr	Podst prawna organ	Podst prawna data	uwagi
750001Z	11-23-001	Barlinek		Równo-Laskówko-Słowińskie		16	Rozporządzenie Wojewody Gorzowskiego	1991-05-31	
750002Z	11-23-002	Barlinek		Równo-droga powiatowa 2153Z		16	Rozporządzenie Wojewody Gorzowskiego	1991-05-31	
750003Z	11-23-003	Barlinek		/Rutnica/ granica gminy-Równienko-granica gminy		16	Rozporządzenie Wojewody Gorzowskiego	1991-05-31	/Przelewice - brak
750004Z	11-23-004	Barlinek		/Jarzębnik/ granica gminy-droga powiatowa nr 2148Z		16	Rozporządzenie Wojewody Gorzowskiego	1991-05-31	/Lipiany - brak
750005Z	11-23-005	Barlinek		/Ludźnica/ granica gminy-droga powiatowa nr 2150Z		16	Rozporządzenie Wojewody Gorzowskiego	1991-05-31	/Lipiany - brak
750006Z	11-23-006	Barlinek		droga powiatowa 1575Z-Dziedzice-Nowa Dziedzina		16	Rozporządzenie Wojewody Gorzowskiego	1991-05-31	
750007Z	11-23-007	Barlinek		/Jesionowa/ granica gminy-Nowa Dziedzina-droga powiatowa nr 2148Z		16	Rozporządzenie Wojewody Gorzowskiego	1991-05-31	/Przelewice - brak
750008Z	11-23-008	Barlinek		Dziedzice-Dzikowo		16	Rozporządzenie Wojewody Gorzowskiego	1991-05-31	
750009Z	11-23-009	Barlinek		droga wojewódzka 158-Swadzim-droga gminna 750005Z		16	Rozporządzenie Wojewody Gorzowskiego	1991-05-31	
750010Z	11-23-010	Barlinek		Mostkowo-Podgórze		16	Rozporządzenie Wojewody Gorzowskiego	1991-05-31	
750011Z	11-23-011	Barlinek		Podgórze-Pustac-droga powiatowa nr 2156Z /Dzikowo/		16	Rozporządzenie Wojewody Gorzowskiego	1991-05-31	
750012Z	11-23-012	Barlinek		Podgórze-gr. gminy/teren gminy Nowogródek/ gr. gminy-Rychnów		16	Rozporządzenie Wojewody Gorzowskiego	1991-05-31	/Nowogródek Pomorski - brak
750013Z	11-23-013	Barlinek		Lutowo-droga powiatowa 1576Z-Ozar-droga powiatowa nr 2152Z		16	Rozporządzenie Wojewody Gorzowskiego	1991-05-31	
750014Z	11-23-014	Barlinek		Osina-droga powiatowa 1576Z /Ozar/		16	Rozporządzenie Wojewody Gorzowskiego	1991-05-31	
750015Z	11-23-015	Barlinek		Janowo-Osina		16	Rozporządzenie Wojewody Gorzowskiego	1991-05-31	
750016Z	11-23-016	Barlinek		droga powiatowa 2155Z-Wilcza		16	Rozporządzenie Wojewody Gorzowskiego	1991-05-31	/Pelczycze - brak
750017Z	11-23-017	Barlinek		droga pow. 2152Z-Nierzybn-droga woj. 158-Dzikówko-droga pow. 2111Z		16	Rozporządzenie Wojewody Gorzowskiego	1991-05-31	
750018Z	11-23-018	Barlinek		droga wojewódzka 156-Dzikówko-droga powiatowa 2111Z		16	Rozporządzenie Wojewody Gorzowskiego	1991-05-31	
750019Z		Barlinek	Moczkowo	Gwiazdzista	Gwiazdzista	XXXII/284/2001	Rada Miejska w Barlinku	2001-04-28	
750020Z		Barlinek	Moczkowo	Polna	Polna	XXXII/284/2001	Rada Miejska w Barlinku	2001-04-28	
750021Z		Barlinek	Moczkowo	Wiosenna	Wiosenna	XXXII/284/2001	Rada Miejska w Barlinku	2001-04-28	
750022Z		Barlinek	Moczkowo	Źródłana	Źródłana	XXXII/284/2001	Rada Miejska w Barlinku	2001-04-28	
750023Z	11-23-019	Barlinek		droga wojewódzka 151-Moczkowo		16	Rozporządzenie Wojewody Gorzowskiego	1991-05-31	
750024Z		Barlinek		droga wojewódzka 151-Brunki		XXXII/284/2001	Rada Miejska w Barlinku	2001-04-28	
750025Z	11-23-028	Barlinek		Rychnów-droga gminna 11-23-027		16	Rozporządzenie Wojewody Gorzowskiego	1991-05-31	
750026Z	11-23-029	Barlinek		Rychnów-droga powiatowa 2118Z		16	Rozporządzenie Wojewody Gorzowskiego	1991-05-31	
750027Z	11-23-027	Barlinek		Chojeniec-droga powiatowa nr 2116Z		16	Rozporządzenie Wojewody Gorzowskiego	1991-05-31	/Nowogródek - jest
750028Z	11-23-030	Barlinek		droga powiatowa 2116Z-granica gminy		16	Rozporządzenie Wojewody Gorzowskiego	1991-05-31	/Nowogródek Pomorski - brak
750028Z	11-23-031	Barlinek		droga powiatowa 2116Z-Więclaw-Słowicze-Lubianka		16	Rozporządzenie Wojewody Gorzowskiego	1991-05-31	
750030Z	11-23-023	Barlinek		/Karska/ granica gminy- droga wojewódzka 151-droga powiatowa 2157Z		16	Rozporządzenie Wojewody Gorzowskiego	1991-05-31	/Nowogródek Pomorski - jest
750031Z	11-23-032	Barlinek		droga gminna 11-23-031-droga powiatowa 2113Z		16	Rozporządzenie Wojewody Gorzowskiego	1991-05-31	
750032Z	11-23-033	Barlinek		droga wojewódzka 151-Sucha		16	Rozporządzenie Wojewody Gorzowskiego	1991-05-31	
750033Z	11-23-028	Barlinek		droga powiatowa 2116Z-Okunie		16	Rozporządzenie Wojewody Gorzowskiego	1991-05-31	
750034Z	11-23-020	Barlinek		Barlinek-droga powiatowa nr 2116Z	bez nazwy	16	Rozporządzenie Wojewody Gorzowskiego	1991-05-31	
750035Z	11-23-021	Barlinek		Barlinek-Krzyńka-droga powiatowa 2116Z	bez nazwy	16	Rozporządzenie Wojewody Gorzowskiego	1991-05-31	
750036Z	11-23-022	Barlinek		Pionne-droga wojewódzka 156		16	Rozporządzenie Wojewody Gorzowskiego	1991-05-31	
750037Z	11-23-024	Barlinek		droga wojewódzka 156-Dąbrowa-Moczydko		16	Rozporządzenie Wojewody Gorzowskiego	1991-05-31	
750038Z	11-23-025	Barlinek		droga powiatowa 2157Z-Moczydko-droga powiatowa 2157Z		16	Rozporządzenie Wojewody Gorzowskiego	1991-05-31	
750039Z	11-23-034	Barlinek		Sławno-granica gminy-droga wojewódzka 151-droga powiatowa		16	Rozporządzenie Wojewody Gorzowskiego	1991-05-31	/Nowogródek Pomorski - brak
755001Z		Barlinek	Barlinek	11 Listopada	11 Listopada	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15	
755002Z		Barlinek	Barlinek	Armii Krajowej	Armii Krajowej	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15	
755003Z		Barlinek	Barlinek	Armii Polskiej	Armii Polskiej	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15	
755004Z		Barlinek	Barlinek	Boczna	Boczna	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15	
755005Z		Barlinek	Barlinek	Chmielna	Chmielna	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15	
755006Z		Barlinek	Barlinek	Chopin	Chopin	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15	
755007Z		Barlinek	Barlinek	Długa	Długa	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15	
755008Z		Barlinek	Barlinek	Dworcowa	Dworcowa	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15	
755009Z		Barlinek	Barlinek	Działkowa	Działkowa	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15	
755010Z		Barlinek	Barlinek	Fabryczna	Fabryczna	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15	
755011Z		Barlinek	Barlinek	Flukowskiego	Flukowskiego	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15	
755012Z		Barlinek	Barlinek	Grodzka	Grodzka	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15	
755013Z		Barlinek	Barlinek	Grunwaldzka	Grunwaldzka	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15	
755014Z		Barlinek	Barlinek	Główna	Główna	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15	
755015Z		Barlinek	Barlinek	Jagiełły	Jagiełły	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15	
755016Z		Barlinek	Barlinek	Jaśna	Jaśna	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15	

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla miasta Barlinka na lata 2016-2026

755017Z	Barlinek	Barlinek	Jeziorna	Jeziorna	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15
755018Z	Barlinek	Barlinek	Kasprowicza	Kasprowicza	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15
755019Z	Barlinek	Barlinek	Kombatantów	Kombatantów	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15
755020Z	Barlinek	Barlinek	Kopernika	Kopernika	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15
755021Z	Barlinek	Barlinek	Kossaka	Kossaka	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15
755022Z	Barlinek	Barlinek	Kościelna	Kościelna	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15
755023Z	Barlinek	Barlinek	Kościuszki	Kościuszki	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15
755024Z	Barlinek	Barlinek	Kozia	Kozia	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15
755025Z	Barlinek	Barlinek	Kręta	Kręta	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15
755026Z	Barlinek	Barlinek	Kwiatowa	Kwiatowa	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15
755027Z	Barlinek	Barlinek	Leśna	Leśna	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15
755028Z	Barlinek	Barlinek	Lipowa	Lipowa	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15
755029Z	Barlinek	Barlinek	Łokietka	Łokietka	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15
755030Z	Barlinek	Barlinek	Matejki	Matejki	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15
755031Z	Barlinek	Barlinek	Mata	Mata	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15
755032Z	Barlinek	Barlinek	Mickiewicza	Mickiewicza	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15
755033Z	Barlinek	Barlinek	Młyn Leśny	Młyn Leśny	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15
755034Z	Barlinek	Barlinek	Moniuszki	Moniuszki	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15
755035Z	Barlinek	Barlinek	Odrzańska	Odrzańska	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15
755036Z	Barlinek	Barlinek	Ogrodowa	Ogrodowa	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15
755037Z	Barlinek	Barlinek	Okrzeńska	Okrzeńska	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15
755038Z	Barlinek	Barlinek	Paderewskiego	Paderewskiego	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15
755039Z	Barlinek	Barlinek	Papugi	Papugi	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15
755040Z	Barlinek	Barlinek	Podgórna	Podgórna	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15
755041Z	Barlinek	Barlinek	Podwale	Podwale	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15
755042Z	Barlinek	Barlinek	Połana Lecha	Połana Lecha	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15
755043Z	Barlinek	Barlinek	Pozomtkowa	Pozomtkowa	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15
755044Z	Barlinek	Barlinek	Przemysłowa	Przemysłowa	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15
755045Z	Barlinek	Barlinek	Różana	Różana	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15
755046Z	Barlinek	Barlinek	Rynek	Rynek	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15
755047Z	Barlinek	Barlinek	Sądowa	Sądowa	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15
755048Z	Barlinek	Barlinek	Sienkiewicza	Sienkiewicza	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15
755049Z	Barlinek	Barlinek	Słoneczna	Słoneczna	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15
755050Z	Barlinek	Barlinek	Słowackiego	Słowackiego	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15
755051Z	Barlinek	Barlinek	Spokojna	Spokojna	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15
755052Z	Barlinek	Barlinek	Sportowa	Sportowa	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15
755053Z	Barlinek	Barlinek	Staromiejska	Staromiejska	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15
755054Z	Barlinek	Barlinek	Stodolna	Stodolna	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15
755055Z	Barlinek	Barlinek	Szewska	Szewska	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15
755056Z	Barlinek	Barlinek	Szkoła	Szkoła	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15
755057Z	Barlinek	Barlinek	Szpitalna	Szpitalna	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15
755058Z	Barlinek	Barlinek	Tunelowa	Tunelowa	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15
755059Z	Barlinek	Barlinek	Widok	Widok	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15
755060Z	Barlinek	Barlinek	działka nr 462 obręb Barlinek II	Widłowa	XXXIII/284/2001	Rada Miejska w Barlinku	2001-04-28
755061Z	Barlinek	Barlinek	Wodna	Wodna	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15
755062Z	Barlinek	Barlinek	Wylotowa	Wylotowa	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15
755063Z	Barlinek	Barlinek	Wyspiańskiego	Wyspiańskiego	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15
755064Z	Barlinek	Barlinek	Zaułek	Zaułek	bd	bd	bd
755065Z	Barlinek	Barlinek	Zielna	Zielna	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15
755066Z	Barlinek	Barlinek	Złota	Złota	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15

SZLAKI TURYSTYCZNE PIESZE I ROWEROWE

Gmina Barlinek jest obszarem atrakcyjnym turystycznie. Zostały wytyczone tematyczne szlaki piesze, rowerowe i samochodowe przebiegające przez atrakcyjne miejsca gminy i miasta.

TRASY TURYSTYCZNE :

SZLAK SZACHOWEGO MISTRZA ŚWIATA EMANUELA LASKERA,

BŁĘKITNA TRASA LEGEND,

SZLAK ŻÓŁTY DO ŹRÓDEŁ PŁONI,

SZLAK NIEBIESKI:

DO SKALISTEGO JARU LIBBERTA: BARLINEK - ŻYDOWO -RÓWNO,

PRZEZ PUSZCZĘ BARLINECKĄ: BARLINEK - JEZIORO - OKUNIE - MOCZYDŁO,

SZLAK CZERWONY PRZEZ PUSZCZĘ BARLINECKĄ: BARLINEK - KRZYŃKA - PŁONNO - BARLINEK,

SZLAK ZIELONY (ŚCIEŻKA EKOLOGICZNA) WOKÓŁ JEZIORA BARLINECKIEGO,

SZLAK DĘBÓW,

Rysunek 6. Szlaki turystyczne i rowerowe w gminie Barlinek



Źródło: www.it.barlinek.pl

SZLAKI ROWEROWE

ZNAKOWANE SZLAKI ROWEROWE

Zostały wytyczone dwa znakowane szlaki rowerowe na terenie gminy w układzie północ - południe. Przebiegają terenami Barlinecko - Gorzowskiego Parku Krajobrazowego.

SZLAK BARLINECKI - kolor czerwony - Znakowany szlak rowerowy ZMY-102c (długość trasy 42,3 km) PRZELEWICE-BARLINEK-LIPY

SZLAK ZACHODNI - kolor niebieski - Znakowany szlak rowerowy ZMY-103n (długość trasy 40 km) PRZELEWICE-RYCHNÓW-KARSKO-REZERWAT DĘBINA

ZAPOMNIANE MIEJSCA

Barlinek- Brunki- Dzikowo- Mostkowo- Swadzim- Diedzice- Stara Diedzina- Żelice- Strąpie- Lutówko- Równo- Niepołcko- Żydowo- Młyn Papiernia- Barlinek

BARLINEK-KRZYNKA

Trasa wiedzie po promenadzie wokół Jeziora Barlineckiego oraz po terenach Barlinecko-Gorzowskiego Parku Krajobrazowego. Malownicza ścieżka to 3,5 kilometra widoków jezior, krajobrazów miejskich i leśnych.

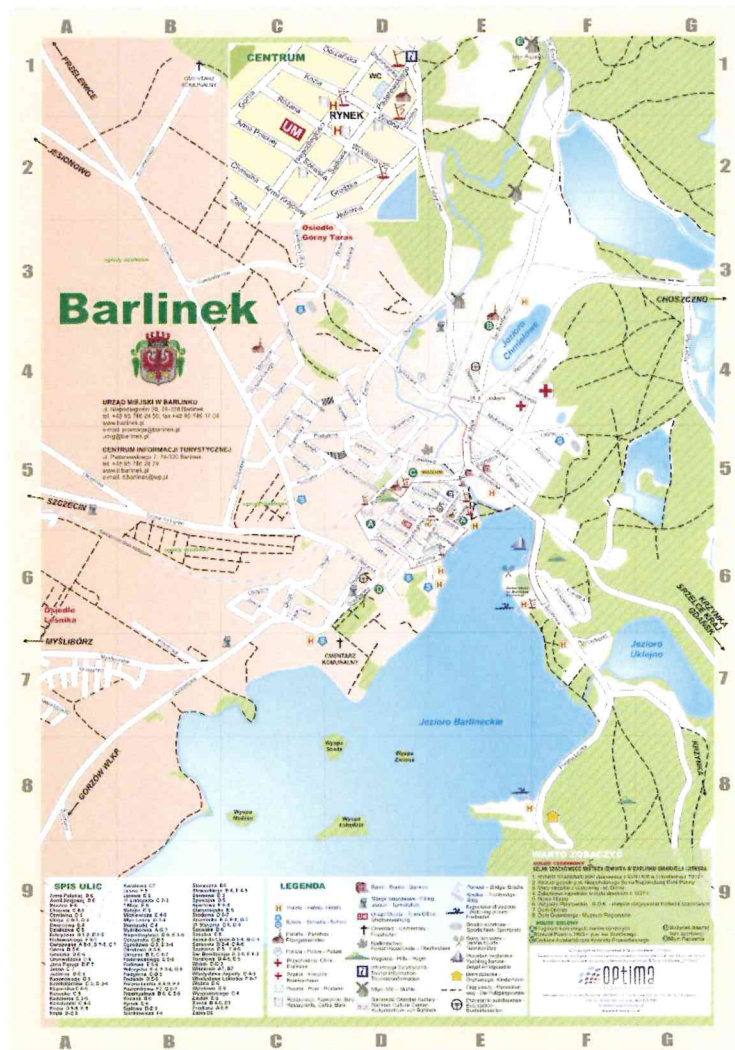
5. WARUNKI MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ W BARLINKU

UKŁAD PRZESTRZENNY MIASTA

Położenie Barlinka nad Jeziorem Barlineckim, w bezpośrednim sąsiedztwie cennych obszarów leśnych Puszczy Barlineckiej i obszarów Źródłiskowej Doliny Płoni, stanowi walor wyjątkowy, rzadko spotykany w skali całego regionu.

Bliskość jeziora, położenie części miasta na wzgórzu morenowym, cieków wodne przepływające przez centrum warunkują rozwój przestrzenny i charakter miasta.

Rysunek 7. Plan miasta Barlinek



Źródło: <http://www.barlinek.pl>

Barlinek podzielony jest osią przebiegającą wzdłuż nieczynnej linii kolejowej. Z racji swojej lokalizacji w nasypie i wykopie tworzy swoistego rodzaju barierę dzielącą miasto na dwie części. Komunikacja pomiędzy tymi obszarami odbywa się w ciągach ulic 31-Stycznia, Ogrodową i Tunelową.

Projektowana po śladzie linii kolejowej obwodnica Barlinka w ciągu drogi wojewódzkiej nr 151 nie zmienia tego podziału.

PODSTAWOWE CELE I FORMY MOBILNOŚCI - / Rys.1/

Głównymi funkcjami miasta są funkcje: mieszkaniowa, przemysłowa, administracyjna, obsługi ludności i turystyki.

W Barlinku na stosunkowo niedużym obszarze zlokalizowane są obiekty realizujące te funkcje, będące celem mobilności mieszkańców.

Do najważniejszych celów ruchu należą w Barlinku obiekty:

1. handlowo usługowe,
2. sportowe, turystyczne i rekreacyjne,
3. oświatowe i kulturalne,
4. produkcyjno-usługowe,
5. osiedla mieszkaniowe,
6. obiekty administracji publicznej.

Obiekty te są rozproszone na obszarze miasta, ale można stwierdzić że zachodnia część miasta położona na wyniesieniu terenu posiada głównie funkcje mieszkaniową i produkcyjną natomiast część wschodnia, ulokowana nad jeziorem oprócz funkcji mieszkaniowej i handlowej głównie funkcję turystyczno rekreacyjną i sportową.

Z racji niedużych odległości pomiędzy obiektami najprostszą formą poruszania się jest ruch pieszy i rowerowy. Obserwuje się jednak stosunkowo duży lokalny ruch samochodowy, szczególnie w celach dojazdu do pracy, miejsc handlowych. Przyczyny takiej sytuacji jest wiele, głównie związane z konfiguracją

terenu, klimatem, brakiem odpowiedniej infrastruktury, brakiem tradycji, mentalnością społeczeństwa.

ULICE - / Rys.1/

Mobilność mieszkańców i gości Barlinka realizowana jest poprzez sieć ulic miejskich, dróg wewnętrznych, niezależnych ciągów pieszych i rowerowych.

Sieć tą można podzielić na trasy o znaczeniu zbiorczym i lokalnym.

Trasy zbiorcze

Na tych trasach wykonywane są najczęściej przemieszczenia ludności i towarów zarówno tranzytowe jak i wewnątrz miejskie.

Do tras tych należą ulice w ciągu dróg wojewódzkich: Strzelecka, Pełczycka, 1-go Maja, Niepodległości, 31-go Stycznia, Gorzowska, Szosa do Lipian; powiatowych: Okrętowa, Szosowa, Św. Bonifacego, Myśluborska; gminnych: Przemysłowa, Kombatantów, Tunelowa, Podgórna.

Ulice zbiorcze charakteryzują się następującymi cechami wspólnymi:

- *Wszystkie ulice są ogólnodostępne.*
- *Znajdują się w obszarze zabudowanym o prędkości ograniczonej do 50 km/h, lokalnie do 40-30 km/h.*
- *Obserwowane są na nich duże prędkości, głównie na wlotach do miasta,*
- *Obserwuje się na nich problemy z włączeniem się do ruchu potoków podporządkowanych.*
- *Występuje duża kolizyjność ruchu, szczególnie widoczna w obszarze centrum – przejścia dla pieszych, włączenia prostopadłe.*
- *Parametry geometryczne ulic sprzyjają dużej swobodzie ruchu – tym samym wzroście prędkości.*

Największym problemem na trasach zbiorczych będących w ciągu dróg wojewódzkich jest wielkość ruchu i jego niekorzystne oddziaływanie na otoczenie. Można podzielić ten problem na dwie grupy:

A. Ruch na ulicach wlotowych do miasta.

Tutaj największym problemem jest prędkość pojazdów. Parametry ulic sprzyjają rozwijaniu dużych prędkości co prowadzi wprost do zagrożenia bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów.

przykłady:



fot.1 Wlot z kierunku ul. Gorzowskiej



fot.2 Włot z kierunku ul. Strzeleckiej

B. Ruch w ścisłym centrum

Barlinek zachował w swojej centralnej części historyczny, średniowieczny układ ulic z drogą główną przechodzącą przez stare miasto na kierunku Gorzów-Choszczno (ul. Niepodległości) i rozdzielającą się poza nim na kierunki do Lipian(31-Stycznia) i Strzelec(Strzelecka).

Na tym odcinku odbywa się największy ruch pojazdów kołowych w mieście w ilości dobowej 10000 poj. Jednocześnie miejsce to jest również docelowym dla ruchu pieszego i rowerowego.

Można powiedzieć, że ulica Niepodległości stanowi swoistą barierę dzielącą stare miasto i ogranicza przemieszczanie się pieszym i rowerzystom zarówno wzdłuż jej trasy jak i w poprzek.

Problemem oprócz prędkości w ruchu swobodnym jest tutaj masa przejeżdżających pojazdów ciężarowych, szczególnie odczuwalna w intensywnej zabudowie poprzez hałas i drgania.

przykłady:



fot.3 Ul. Niepodległości wlot z kierunku ul. Strzeleckiej



fot.4 Ul. Niepodległości rejon rynku

Problemy wynikające z wielkości z ruchu na ul. Niepodległości mogą być wyeliminowane poprzez budowę obwodnicy, zaprojektowanej na trasie po byłej linii kolejowej.

Trasy lokalne, piesze i rowerowe

Na tych trasach wykonywane są najczęściej przemieszczenia ludności wewnątrz miejskie.

Do tras tych należą najczęściej ulice w ciągu dróg gminnych, charakteryzujące się następującymi cechami wspólnymi:

- *Wszystkie ulice są ogólnodostępne.*
- *Znajdują się w obszarze zabudowanym o prędkości ograniczonej do 50 km/h, lokalnie do 40-30-20 km/h.*
- *Stan techniczny większości tych ulic jest zły,*
- *Zagospodarowanie ulic nie jest przyjazne dla pieszych i rowerzystów ze względu na brak uporządkowanego parkowania, duże szerokości jezdni, brak fizycznych reduktorów prędkości, niskiej estetyki,*
- *Parametry geometryczne ulic sprzyjają dużej swobodzie ruchu – tym samym wzroście prędkości.*

przykłady:



fot.5 Ul. Jeziorna



fot.6 Ul. Matejki

Ciągi piesze w Barlinku wykonane są w sposób standardowy. Brakuje elementów przyjaznych dla ruchu pieszego takich jak obniżone krawężniki, strefy piesze lub zamieszkania na ulicach, wystarczające oświetlenie, zieleń ozdobna, ławki, ogólnie pojęta estetyka, udogodnienia dla niepełnosprawnych.

przykład:



fot.7 Ul. Sądowa

Niedawno wykonano w Barlinku odcinki dróg dla rowerów wzdłuż ulic Szosa do Lipian, Kombatantów, Szosowa, 31-Stycznia, Jeziorna. Są to głównie ciągi pieszo-rowerowe o nawierzchni z kostki brukowej. Nie stanowią jeszcze odpowiedniej infrastruktury do rozwoju tego typu transportu z racji braku ciągłości a tym samym bezpieczeństwa.

TRANSPORT PUBLICZNY

Na obszarze Barlinka funkcjonuje konwencjonalny transport publiczny w postaci autobusów należących do przewoźników prywatnych. Transport ten realizuje następujące połączenia:

PAAN-BUS: Barlinek-Pełczyce-Choszczno; Barlinek-Lipiany-Szczecin;

MINIBUS: Barlinek-Przelewice; Barlinek Rynek-Barlinek Szosowa; Barlinek-Pełczyce-Choszczno; Barlinek-Gorzów Wlkp.; Barlinek-Pełczyce-Jarosławsko; ; Barlinek Rynek-Barlinek Okrętowa; ; Barlinek Rynek-Moczkowo Os. Leśnika

Znaczenie kołowego transportu publicznego w Barlinku będzie wzrastać z uwagi na brak innych rodzajów transportu zbiorowego i zwiększające się zatłoczenie dróg i ulic.

Wśród aktywnych zawodowo mieszkańców Barlinka 254 osób wyjeżdża do pracy do innych miast, a 1171 pracujących przyjeżdża do pracy spoza miasta, w którym mieszka - tak więc saldo przyjazdów i wyjazdów do pracy wynosi 917.

Organizacja i infrastruktura związana z transportem zbiorowym jest niewystarczająca. Brakuje dodatkowych połączeń wewnątrz gminnych, powiatowych i lokalnych.

TRANSPORT TOWAROWY

Przewóz towarów w obrębie miasta Barlinek realizowany jest drogami wojewódzkimi i powiatowymi zarówno w ruchu tranzytowym jak i lokalnym.

Przejazd towarowy przez centrum jest bardzo uciążliwy dla mieszkańców, dlatego należy dążyć do przeniesienia tego ruchu na obwodnicę.

6. KONSULTACJE SPOŁECZNE

W ramach realizacji planu zrównoważonej mobilności miejskiej dla Barlinka odbyły się konsultacje społeczne. Konsultacje polegały na wypowiedziach mieszkańców gminy w ankiecie na niektóre problemy związane z inwestycjami drogowymi, sposobami mobilności, uciążliwościami związanymi z ruchem drogowym. Dodatkowo program był na bieżąco uzgadniany z zespołem opiniującym Urzędu Miejskiego w Barlinku.

**WYNIKI ANKIETY
DOT. PROGRAMU BUDOWY SCIEŻEK ROWEROWYCH
I PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ
DLA MIASTA BARLINKA**

prezentacja w Urzędzie Miejskim w Barlinku w dn. 15.01.2016 r.

2

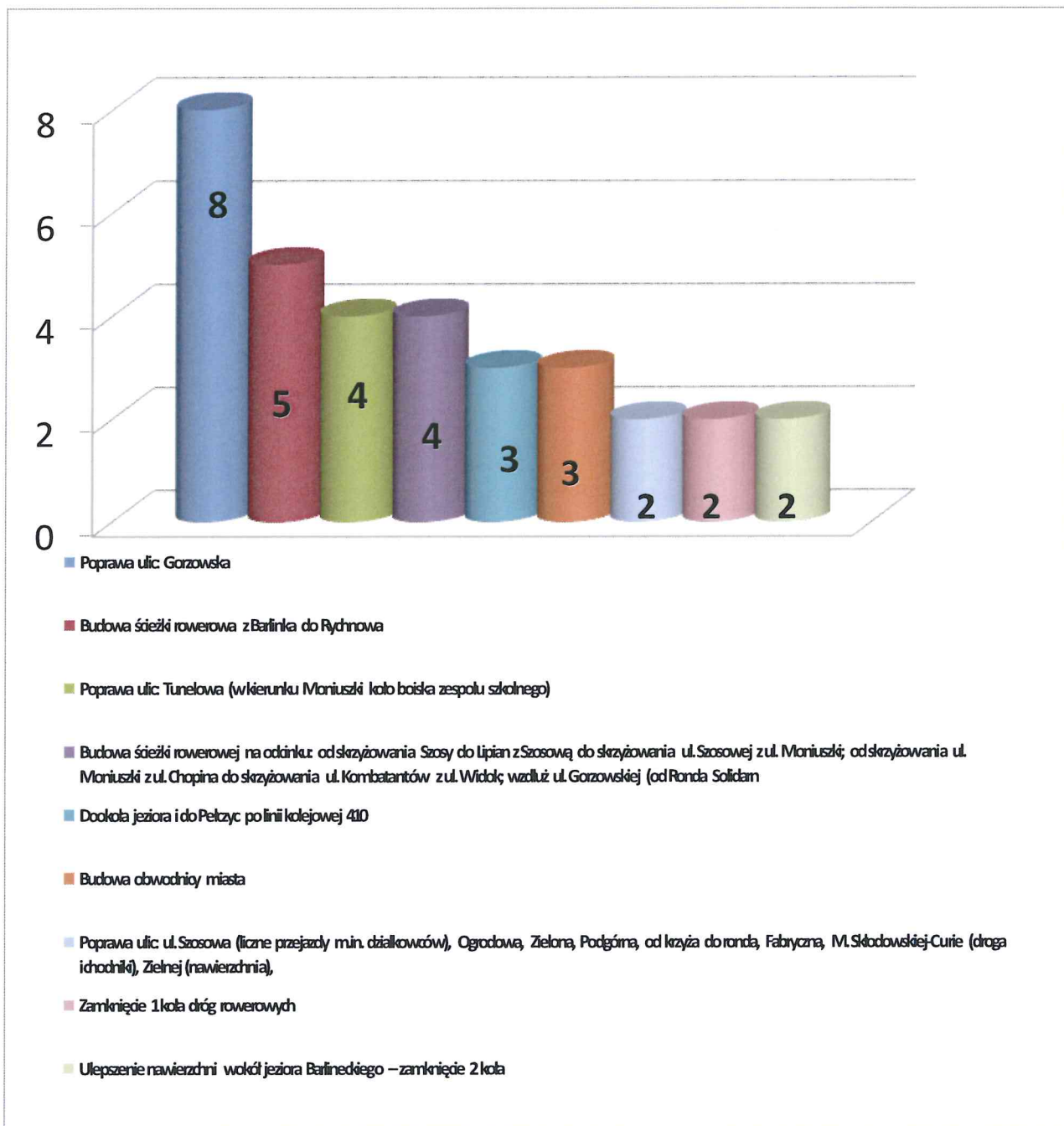
DANE OGÓLNE:

1. ANKIETY BYŁY WYPEŁNIANE W CIĄGU MIESIĄCA LISTOPADA 2015R.
2. ANKIETA BYŁA ANONIMOWA
3. WZIĘŁO UDZIAŁ 48 MIESZKAŃCÓW
4. ZADANO 13 PYTAŃ

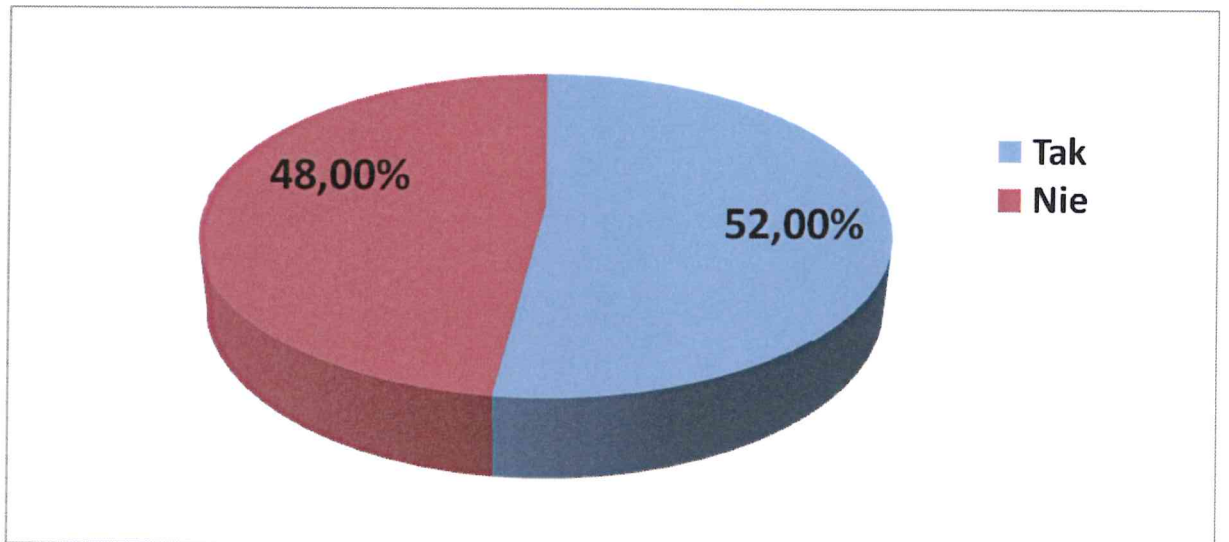
• Pytanie 1:

"Na jakie inwestycje drogowe w gminie oczekujesz?

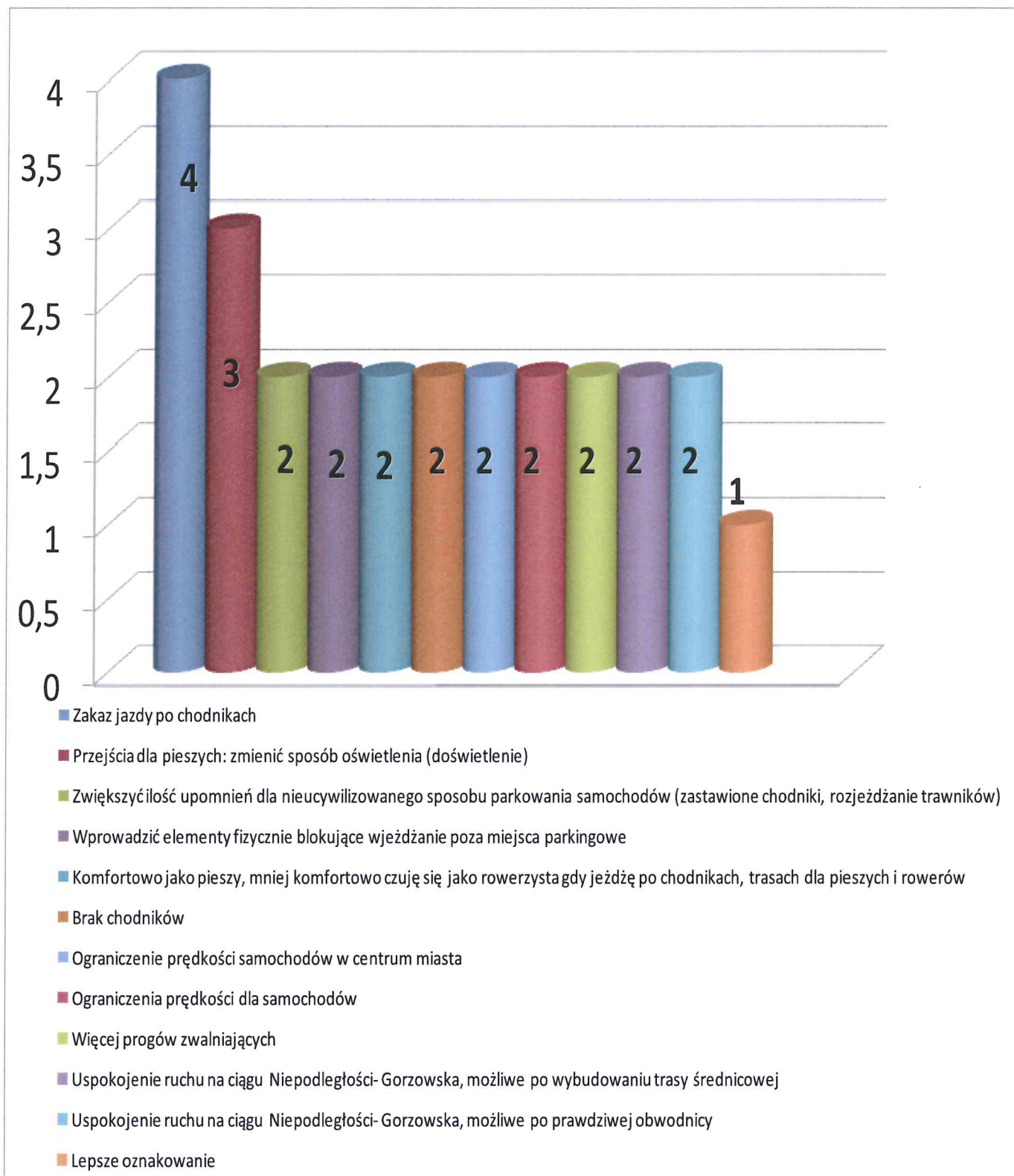
(podaj odcinek ulicy lub drogi, chodnika lub ścieżki rowerowej)"



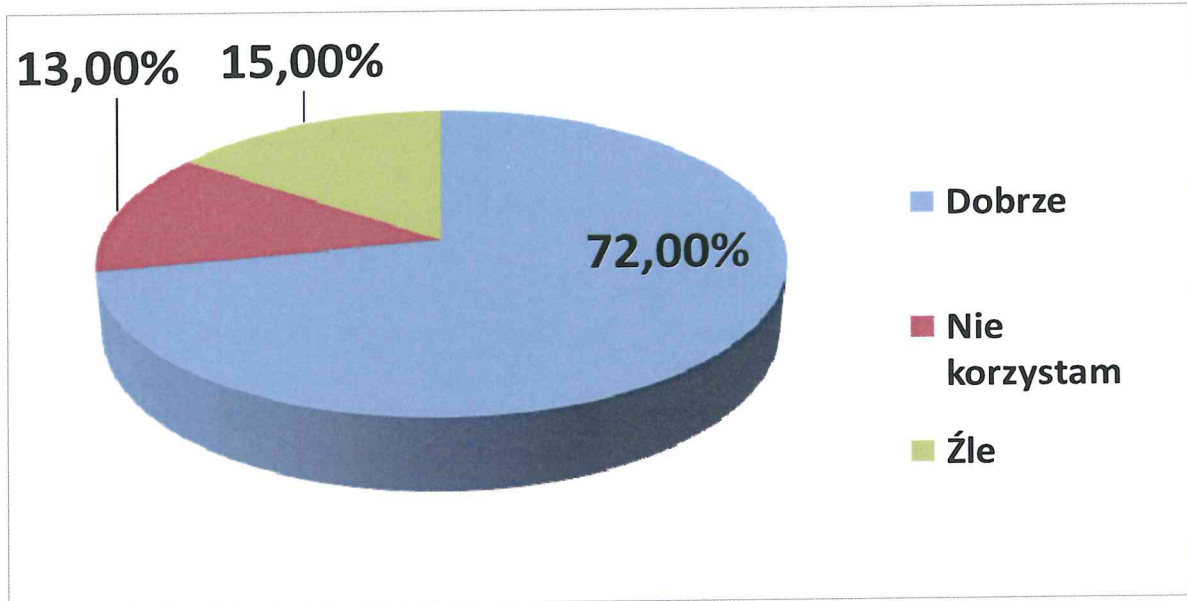
- Pytanie 2: „Czy jako pieszy czujesz się w swojej gminie bezpiecznie i komfortowo?”



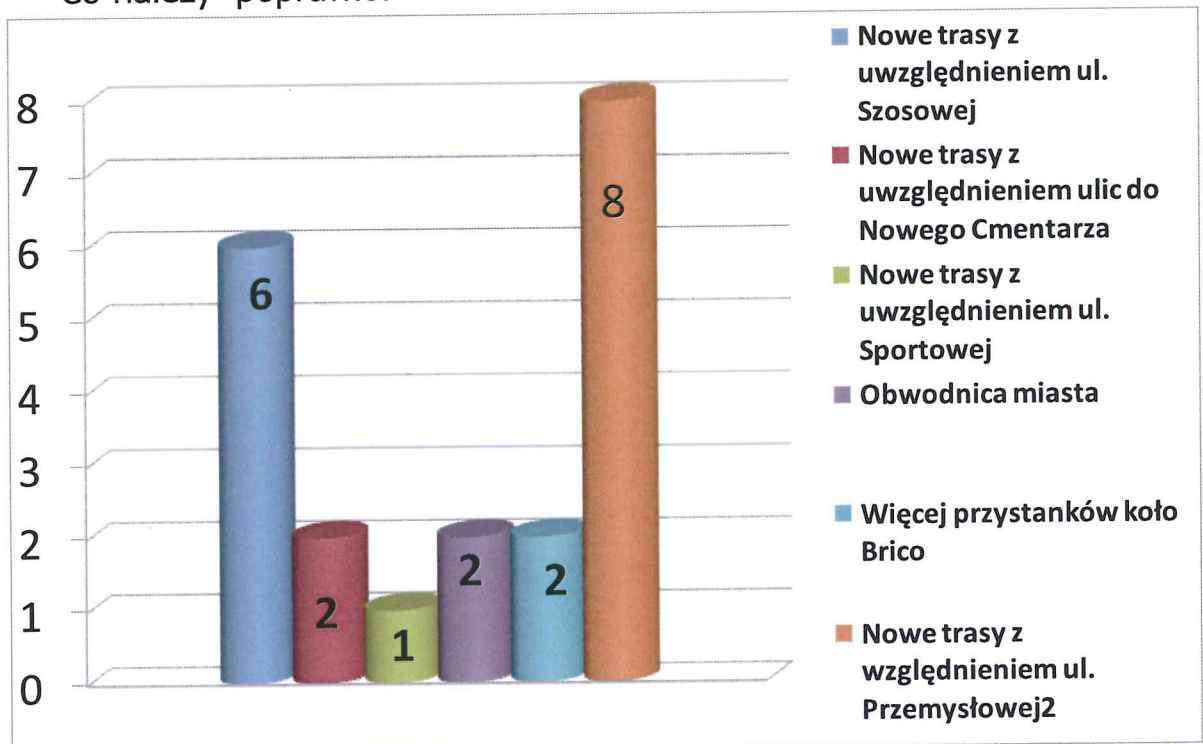
"Co powinno się zmienić?"



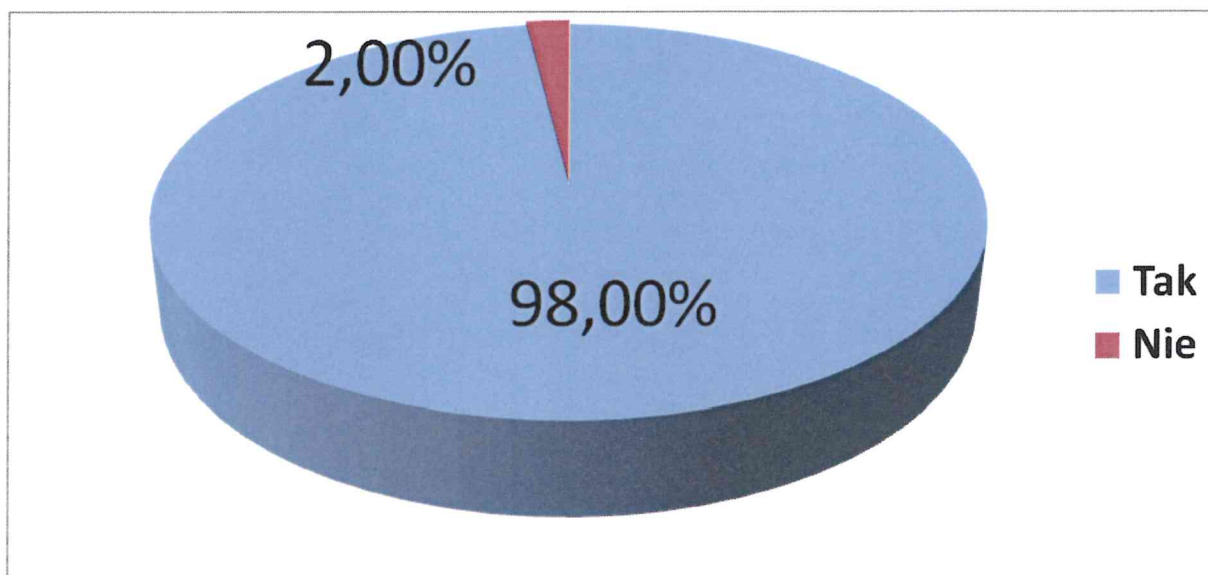
- Pytanie 3: „Jak oceniasz transport publiczny funkcjonujący w gminie?”



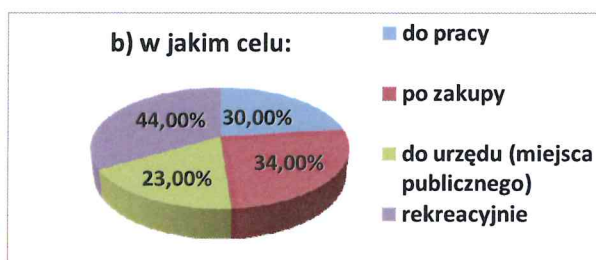
"Co należy poprawić?"



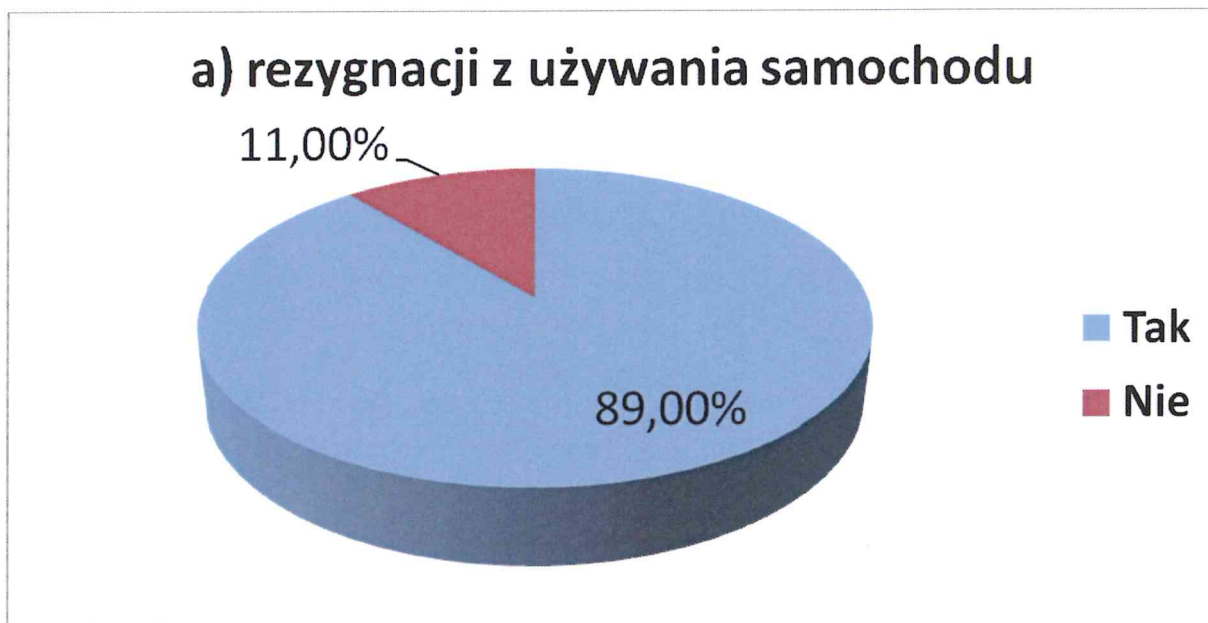
- Pytanie 4: „Czy uważasz, że budowa ścieżek rowerowych w gminie jest potrzebna?”



- Pytanie 5: Czy gdyby powstały drogi dla rowerów z miejscami bezpiecznego pozostawiania rowerów, to byłabyś (byłbyś) skłonna(y) do przejazdu rowerem:



- Pytanie 6: Czy budowa dróg rowerowych może się przyczynić do:

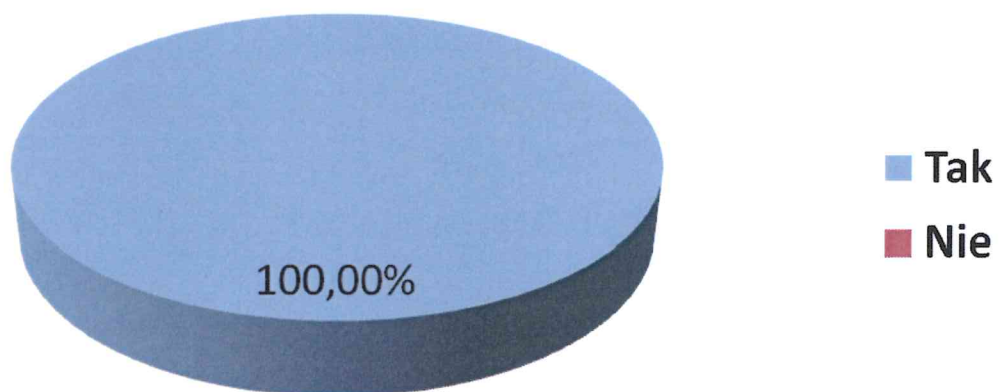


c) poprawy zdrowia mieszkańców



- Pytanie 7: Czy uważasz, że dobrze zorganizowana sieć dróg rowerowych w mieście i gminie będzie czynnikiem rozwoju dla:

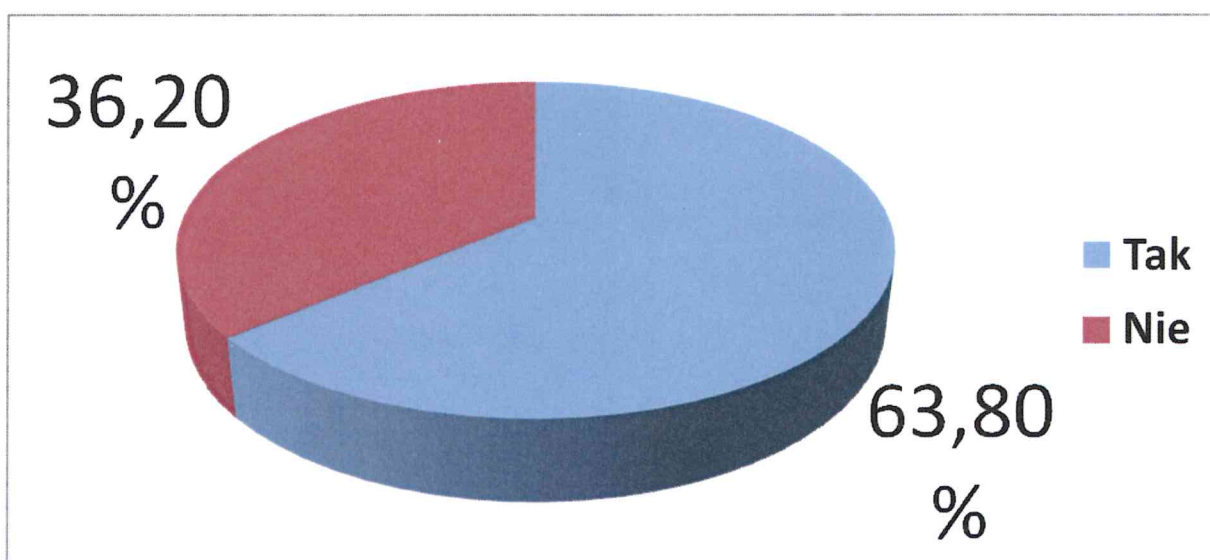
a) turystyki



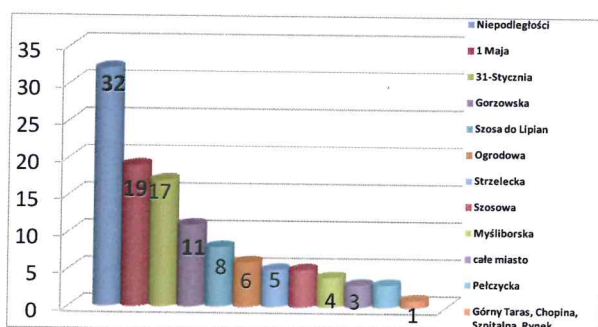




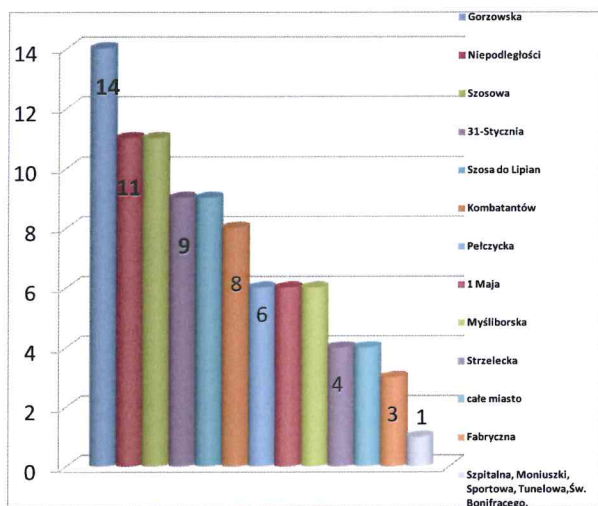
- Pytanie 8: Czy uważasz za zasadne wprowadzenie systemu korzystania z roweru miejskiego z możliwością wypożyczenia i pozostawienia go w wybranych miejscach:



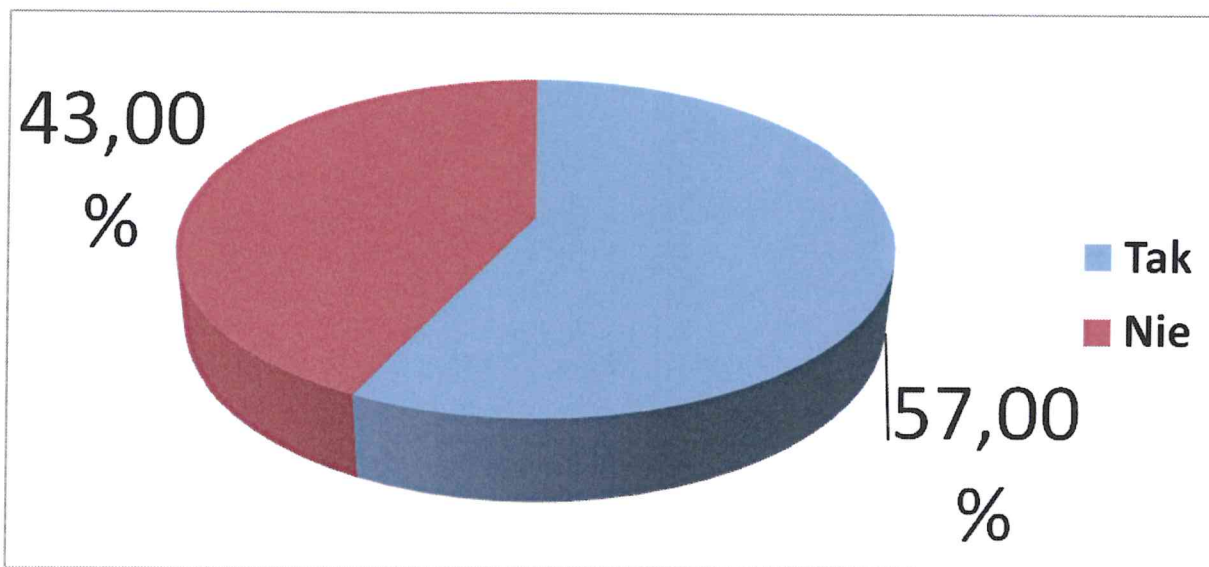
- Pytanie 9: „Wymień miejsca w obrębie dróg i ulic twojej gminy, gdzie odczuwasz uciążliwość hałasu, drgań od przejeżdżających pojazdów (podaj odcinek ulicy lub drogi).”



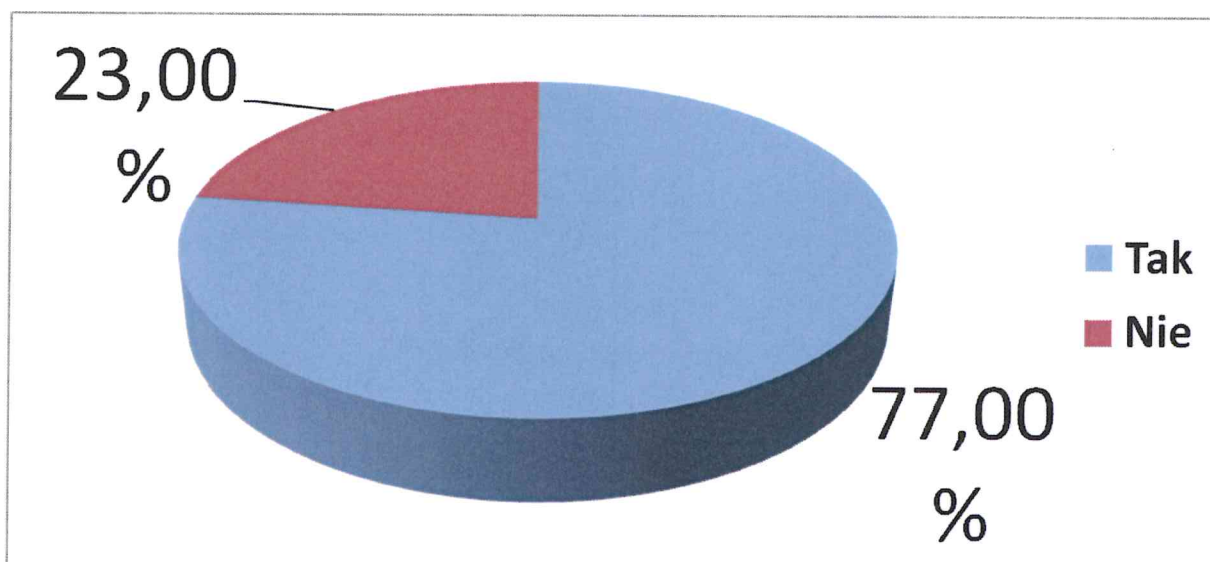
- Pytanie 10: „Wymień miejsca w obrębie dróg i ulic twojej gminy, gdzie odczuwasz zbyt dużą prędkość przejeżdżających pojazdów. (podaj odcinek ulicy lub drogi).”



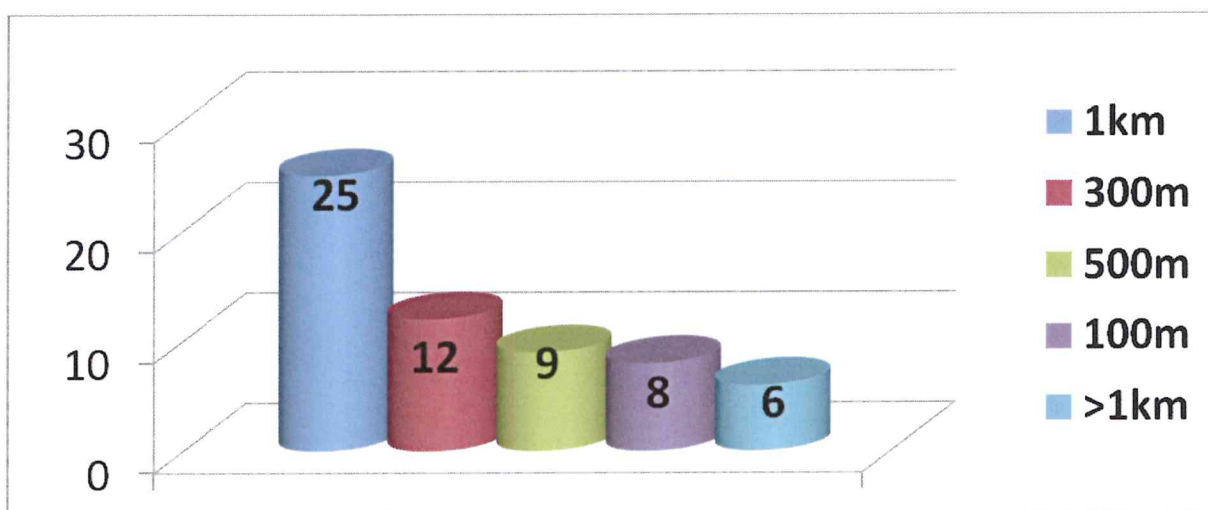
- Pytanie 11. Czy uważasz za celowe wyeliminowanie parkowania w obrębie rynku, tak aby stworzyć więcej przestrzeni dla pieszych i rowerzystów



- Pytanie 12. Czy uważasz że dobra jakość miejskiego transportu publicznego może skłonić cię do rezygnacji z korzystania z samochodu w poruszaniu się po Barlinku?



- Pytanie 13. Czy gdyby powstały komfortowe miejsca do pozostawienia samochodu poza centrum i bezpieczne, wygodne chodniki to byłabyś(byłbyś) skłonna(y) do poruszania się pieszo maksymalnie na odcinku do:



Wyniki ankiety były zbieżne z tym co obserwowali autorzy planu zarówno w terenie jak i podczas bezpośrednich rozmów z mieszkańcami.

Mieszkańcy nie są zadowoleni z aktualnej sytuacji związanej ze stanem jakości infrastruktury drogowej.

Odczuwają dużą uciążliwość pochodzącą z nadmiernego ruchu drogowego, głównie na ulicach i drogach tranzytowych.

Wyrażają potrzebę budowy obwodnicy, dróg, chodników, ścieżek rowerowych, poprawy bezpieczeństwa ruchu.

Na szczególną uwagę zasługuje poparcie mieszkańców dla budowy dróg rowerowych (98%). Mieszkańcy są świadomi wykorzystania rowerów jako środka komunikacji poprawiających ich kondycje fizyczną (100%). Przy dobrze zorganizowanej sieci dróg rowerowych są skłonni do rezygnacji z poruszania się samochodem (89%) oraz pokonywać dystans powyżej 3 km (63%).

Ciekawym wynikiem jest też zainteresowanie wprowadzenia w Barlinku systemu roweru miejskiego (64%) tj. systemu taniego, prostego wypożyczenia i pozostawienia roweru w wybranych miejscach. Przy deklaracji o możliwych dystansach do pokonania (>3 km) oraz koncentracji miejsc docelowych (jezioro, centrum, osiedla) może stanowić istotny argument do wprowadzenia systemu.

Mieszkańcy widzą potrzebę regulacji parkowania i uwolnienia centrum od wjazdu samochodem w przypadku rozwoju sieci komfortowych ciągów pieszych i komunikacji publicznej.

7. WIZJA PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA BARLINKA

MIASTO BARLINEK

"MIEJSCE GDZIE NAJWAŻNIEJSZĄ SPRAWĄ JEST JAKOŚĆ ŻYCIA MIESZKAŃCÓW W ASPEKTACH BEZPIECZNEGO, ZDROWEGO, ATRAKCYJNEGO, DOSTĘPNEGO PRZEMIESZCZANIA SIĘ".

8. PRIORYTETY PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA BARLINKA

- Ograniczyć prędkość pojazdów – strefy 40, 30, SZ(20),
- Dążyć do wyłączenia ruchu ciężkiego z centrum (obwodnica),
- Izolować ruch rowerowy i pieszy na ciągach dróg głównych,
- Uspokajać ruch,
- Przebudowywać ulice pod kątem przestrzeni przyjaznej pieszym i rowerzystom,
- Tworzyć atrakcyjne strefy piesze i pieszo-rowerowe,
- Uregulować parkowanie z tendencją poza centrum,
- Tworzyć niskoemisyjny transport publiczny oparty na dostępności, efektywności, komforcie,
- Lokalizować systemy Park&Ride,
- Likwidować bariery architektoniczne,
- Tworzyć przestrzeń przyjazną dla osób niepełnosprawnych, starszych i dzieci,
- Tworzyć obywatelskie zaangażowanie wokół planu,
- Propagować i zachęcać do korzystania z niskoemisyjnych środków transportu,
- Propagować i informować o planach realizacyjnych,
- Realizować konsekwentnie plan pod kątem spójności, standardu wykonania, efektywności.

9. CELE PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA BARLINKA

C1 Transport publiczny

Celem zgodnym z zasadami zrównoważonego rozwoju jest podwyższenie jakości, zwiększenie bezpieczeństwa i dostępności usług transportu publicznego oraz uściślenie integracji, obejmuje infrastrukturę, tabor i usługi.

Działania:

- Zakup komfortowych środków transportu (autobusy, busy) dostosowane do przewozu osób niepełnosprawnych, niskoemisyjne (spaliny, hałas),
- Budowa komfortowych miejsc obsługi transportu publicznego – przystanki, miejsca postoju i zawracania, perony dostosowane do potrzeb pasażerów w tym niepełnosprawnych,
- Promocja transportu publicznego poprzez środki zachęt korzystania z usług, ceny, dostępność biletów,
- Lokalizacja miejsc obsługi podróży w punktach kluczowych (centrum, dzielnice mieszkaniowe, plaża) w integracji z innymi środkami transportu.

C2 Transport niezmotoryzowany

Cel zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju uwzględnia zwiększenie atrakcyjności i bezpieczeństwa poruszania się pieszo i rowerem.

Rozwój nowej infrastruktury powinien uwzględniać budowę specjalnej bezpiecznej przestrzeni dla rowerzystów i pieszych, aby oddzielić ich od intensywnego ruchu zmotoryzowanego oraz, w stosownych przypadkach, zmniejszyć pokonywane przez nich odległości.

Działania:

- Poprawa jakości istniejących chodników i ścieżek rowerowych,
- Likwidacja barier architektonicznych dla niepełnosprawnych,
- Budowa nowych ścieżek rowerowych i chodników,
- Tworzenie miejsc rekreacyjnych, parków, skwerów,
- Budowa i przebudowa ulic pod kątem poprawy atrakcyjności przestrzeni publicznej w formie priorytetu dla pieszych, elementów małej architektury, zieleni ozdobnej,
- Uspokojenie ruchu w celu ochrony pieszych i rowerzystów,
- Tworzenie stref ruchowych.

C3 Intermodalność

Cel zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju powinien przyczynić się do ściślejszej integracji różnych rodzajów transportu oraz zawierać środki ukierunkowane na ułatwienie mobilności i transportu, które cechuje sprawność i multimodalność.

Działania:

- Budowa miejsc park&ride: pojazd osobowy&pieszy, pojazd osobowy&rowerzysta, rowerzysta&pieszy, pojazd osobowy&komunikacja publiczna,
- Budowa miejsc przesiadkowych przy strategicznych przystankach komunikacji publicznej: pomiędzy różnymi liniami komunikacji publicznej, pomiędzy komunikacją publiczną i osobową.

C4 Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Cel zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju uwzględnia działania polegające na zwiększeniu bezpieczeństwa ruchu drogowego, oparte na analizie głównych problemów w zakresie bezpieczeństwa i stref ryzyka na danym obszarze miejskim.

Działania:

- Wprowadzenie stref ruchu w celu zrównoważenia prędkości wszystkich użytkowników,
- Wprowadzenie środków uspokojenia ruchu w celu zrównoważenia prędkości wszystkich użytkowników,
- Wprowadzenie środków poprawy brd w miejscach kolizyjnych,
- Separacja użytkowników o dużej różnicy mas i prędkości,
- Edukacja brd,
- Promocja brd.

C5 Transport drogowy (płynny i znacznie spowolniony):

Celem zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju jest kwestia płynnego i znacznie spowolnionego ruchu transportu drogowego. Środki mają na celu zoptymalizowanie użytkowania istniejącej infrastruktury drogowej oraz poprawę sytuacji w obrębie stwierdzonych „białych plam”, a także ogólnej sytuacji w tym zakresie. Należy zbadać możliwości w zakresie zmiany alokacji przestrzeni drogowej na potrzeby innych rodzajów transportu lub innych funkcji publicznych niezwiązanych z transportem.

Działania:

- Kierowanie transportu na trasy wydzielone (obwodnica)
- Wprowadzenie stref ruchu w celu zrównoważenia prędkości wszystkich użytkowników, zmianę sposobu użytkowania istniejącej infrastruktury,
- Wprowadzenie środków uspokojenia ruchu w celu zrównoważenia prędkości wszystkich użytkowników i poprawy atrakcyjności przestrzeni komunikacyjnej,
- Tworzenie nowego zagospodarowania istniejących miejsc publicznych.

C6 Logistyka miejska:

Celem jest zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju poprawiona zostanie wydajność logistyki miejskiej, w tym miejskich systemów dostarczania towarów, przy ograniczeniu powiązanych efektów zewnętrznych, takich jak emisje gazów cieplarnianych, zanieczyszczeń i hałasu;

Działania:

- Tworzenie porozumienia wokół ograniczenia ruchu towarowego w strefach pobytu ludzi,
- Tworzenie ograniczeń czasowych ruchu towarowego,
- Tworzenie miejsc przejazdu ruchu towarowego,
- Promocja inwestycji ukierunkowanej na zmianę taboru towarowego na niskoemisyjny.

C7 Zarządzanie mobilnością:

Celem zgodnym z zasadami zrównoważonego rozwoju są działania sprzyjające przechodzeniu na bardziej zrównoważone wzorce mobilności. Należy zaangażować mieszkańców miasta, pracodawców, szkoły i inne odpowiednie podmioty.

Działania:

- Promocja publicznej, rowerowej i pieszej mobilności,
- Tworzenie porozumienia wokół tworzenia miejsc przyjaznych dla pieszych i rowerzystów przy obiektach publicznych, zakładach pracy itp.

C8 Inteligentne systemy transportowe:

ITS mające zastosowanie do wszystkich rodzajów transportu i usług w zakresie mobilności, zarówno osób, jak i towarów.

Działania:

- Wprowadzenie systemu elektronicznej płatności za przejazdy publicznymi środkami komunikacji,
- Wprowadzenie systemu zarządzania ruchem – znaki zmiennej treści, monitoring głównych tras,
- Zarządzanie komunikacją publiczną – wyposażenie pojazdów, wyposażenie przystanków,
- Wprowadzenie systemu roweru miejskiego,
- Poprawa dostępności w formie transportowej informacji mobilnej .

10. INTEGRACJA PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA BARLINKA

Wdrażanie planu mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju opiera się na zintegrowanym podejściu przy wysokim poziomie współpracy, koordynacji i konsultacji między różnymi szczeblami władzy i odpowiednimi organami i podmiotami. Lokalny organ do spraw planowania powinien ustanowić odpowiednie struktury i procedury.

Zintegrowane planowanie i wdrażanie obejmuje:

1) międzywydziałowe konsultacje i współpracę na szczeblu lokalnym mające na celu zapewnienie spójności i komplementarności przedmiotowego planu z lokalnymi politykami, strategiami i środkami w powiązanych obszarach polityki (takich jak transport, użytkowanie gruntów i gospodarka przestrzenna, usługi społeczne, energia, zdrowie, edukacja, egzekwowanie prawa, utrzymywanie porządku itp.);

Podmiot prowadzący – Gmina Barlinek

2) bliskie kontakty z odpowiednimi organami na różnych szczeblach administracji i władzy (np. okręgu, gminy, aglomeracji, regionu i państwa członkowskiego) oraz na sąsiadujących obszarach miejskich. Kontakty te powinny być utrzymywane w szczególności z jednostkami i organami odpowiadającymi za usługi i infrastrukturę w zakresie mobilności i transportu, w obrębie obszaru miejskiego lub wzdłuż trasy prowadzącej do tego obszaru;

Podmioty zaangażowane - Gmina Barlinek, Powiat Myśliborski, Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego, Komendant Powiatowy Policji, Gmina Pełczyce, Gmina Lipiany, Gmina Przelewice, Gmina Myślibórz, Gmina Nowogródek Pom., Gmina Strzelce Kraj., Gmina Kłodawa,

3) przejrzyste i partycypacyjne podejście.

Lokalny organ do spraw planowania powinien zaangażować odpowiednie podmioty – mieszkańców miasta, przedstawicieli społeczeństwa obywatelskiego i podmioty gospodarcze – w proces wdrażania planu, od momentu jego rozpoczęcia i na późniejszych etapach, aby zapewnić wysoki poziom akceptacji i wsparcia.

Działania: konsultacje społeczne - ankiety, spotkania z podmiotami zainteresowanymi .

Podmiot prowadzący – Gmina Barlinek

11. MONITOROWANIE PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA BARLINKA

Wdrażanie planu mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju powinno być objęte ścisłym monitorowaniem.

Postępy dokonywane w realizacji celu głównego i celów szczegółowych planu oraz zgodność z poziomami docelowymi należy oceniać regularnie w oparciu o wybrane wskaźniki. Należy podjąć odpowiednie działania, aby zapewnić dostęp do istotnych danych i statystyk w odpowiednim czasie. Sprawozdanie z monitorowania powinno stanowić podstawę przeglądu procesu wdrażania przedmiotowego planu.

Lokalne organy do spraw planowania powinny dysponować mechanizmami mającymi na celu zapewnienie jakości planu mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju oraz stwierdzić zgodność tego planu z wymogami określonymi w dotyczącej go koncepcji.

Podmiot prowadzący – Gmina Barlinek

12. WYBRANE ZAGADNIENIA DOTYCZĄCE MOBILNOŚCI ZRÓWNOWAŻONEJ DLA MIASTA BARLINKA

PROGRAM BUDOWY ŚCIEŻEK ROWEROWYCH NA LATA 2016-2023

Gmina Barlinek przyjęła do realizacji program budowy ścieżek rowerowych na lata 2016-2023.

Jest to dokument programowy, w oparciu o który samorząd będzie realizował zadanie budowy ścieżek rowerowych. Ma na celu wskazanie kolejności inwestowania w infrastrukturę drogową związaną z ruchem rowerowym na terenie miasta Barlinka w okresie 2016-2023. Jest również narzędziem do efektywnego zarządzania, pomocnym w planowaniu inwestycji drogowych dedykowanych rozwojowi ruchu rowerowego. Program budowy ścieżek rowerowych jest też dokumentem ułatwiającym zdefiniowanie potrzeb gminy w zakresie pozyskiwania środków na budowę ścieżek rowerowych z programów pomocowych Unii Europejskiej w perspektywie 2014-2020 oraz programów pomocowych krajowych.

TRASA ROWEROWA "POJEZIERNIA"

Projektowana trasa rowerowa ujęta w strategii przestrzennej województwa zachodniopomorskiego dł. ok. 220 km - 160 km.

Szlak ma dwie odnogi w zachodniej części województwa - jedną biegnącą od granicy z Niemcami przez Szczecin i Stargard Szczeciński w kierunku Pojezierza Ińskiego; drugą od granicy z Niemcami w okolicach Cedyni przez Myślibórz, Barlinek, Choszczno w kierunku Ińska, gdzie łączy się z odnogą „szczecińską”. Dalej trasa przebiega przez Drawsko Pomorskie, Złocieniec, Czaplinek do Szczecinka i w gminie Biały Bór dochodzi do granicy z województwem pomorskim. Trasa łączy główne ośrodki miejskie (Szczecin, Stargard Szczeciński) z największym miastem leżącym przy wschodniej granicy województwa – Szczecinkiem. Trasa łączy Parki Krajobrazowe (Cedyński, Barlinecko - Gorzowski, Iński i Drawski) oraz obszary o wysokich walorach krajobrazowych.

CIAGI DRÓG WOJEWÓDZKICH, POWIATOWYCH

Drogi główne i zbiorcze miasta są obciążone największym ruchem samochodowym, w tym ruchem ciężarowym. Stanowią jednocześnie najkrótsze połączenia z sąsiednimi gminami, licznymi miejscowościami gminy, a Barlinkiem.

Ze względów bezpieczeństwa przewiduje się szczególną ochronę pieszych i rowerzystów, lokalizację ścieżek rowerowych i chodników wzdłuż dróg tranzytowych jako niezależne, wydzielone z ruchu samochodowego obiekty. W miejscach kolizji wskazane jest przystosowanie istniejących dróg i ulic do ruchu rowerowego i pieszego. Dotyczy to głównie regulacji prędkości dopuszczalnej, tworzenia stref ruchu, budowie urządzeń uspokojenia ruchu.

BUDOWA CENTRUM PRZESIADKOWEGO ORAZ DROGI DLA ROWERÓW Z BARLINKA DO PEŁCZYC – ODCINEK BARLINEK - GRANICA GMINY

Projekt obejmuje budowę centrum przesiadkowego oraz drogi dla rowerów. Początkiem drogi dla rowerów, która bieć będzie do granicy gminy, gdzie połączy się z drogą dla rowerów planowaną przez Gminę Pełczyce, będzie centrum przesiadkowe w Barlinku. Trasa uzupełni projektowany i istniejący system ścieżek rowerowych.

Kluczowym elementem projektu jest centrum przesiadkowe dostosowane do potrzeb komunikacji autobusowej miejskiej i pozamiejskiej oraz oczekiwań rowerzystów. W ramach centrum przesiadkowego powstanie przystanek autobusowy obsługujący miejską (w Barlinku funkcjonuje prywatna firma świadcząca usługi w tym zakresie) komunikację zbiorową i zbiorową komunikację pozamiejską, parking dla samochodów osobowych i autobusów oraz infrastruktura pozwalająca na bezpieczne zaparkowanie rowerów.

Ponadto w celu usprawnienia transportu zbiorowego oraz poprawy warunków korzystania z jego oferty, planuje się w ramach projektu budowę zatoki wraz z rozbudową przystanku dla autobusów komunikacji miejskiej na największym osiedlu mieszkaniowym Górny Taras w Barlinku.

Droga dla rowerów składać będzie się z dwóch wzajemnie uzupełniających się odcinków planowanych do realizacji przez Gminy Barlinek i Pełczyce.

Skomunikuje strefy inwestycyjne istniejące zarówno w Pełczycach jak oraz Barlinku i tym samym dwie podstrefy Kostrzyńsko Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (KSSSE). W Barlinku jest to obszar wyznaczony na podstawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, gdzie obecnie funkcjonują m.in. firmy Barlinek S.A. i Caparo. W Pełczycach rozwija się natomiast podstrefa KSSSE o powierzchni ponad 23 hektarów, na której będą lokalizować swoją działalność przedsiębiorcy.

Powstanie połączenie rowerowe konsolidujące obszar funkcjonalny obejmujący dwa miasta, liczący 14 241 mieszkańców Barlinek i liczące 2 649 mieszkańców Pełczyce (dane za 2014 źródło BDL). Trasa przebiegać będzie również przez miejscowości Wierzchno i Łyskowo, które łącznie zamieszkuje ok. 200 osób. Na odcinku miejskim zaplanowano jej przebieg wzdłuż ulic, na odcinku szlakowym (granica miasta – granica gminy) po trasie nieczynnej linii kolejowej łączącej Barlinek z Pełczycami. Wykorzystanie nieczynnego torowiska stanowi silną stroną projektu. Pozwala na stworzenie bezpiecznego, bezkolizyjnego, „płaskiego” – tj. o małym pochyleniu poziomym ciągu komunikacyjnego. Przyjęte rozwiązanie ogranicza potencjalny negatywny wpływ inwestycji na środowisko i krajobraz.

Projekt zakłada realizację kompleksowych rozwiązań dla całego miasta. Projekt usprawni funkcjonowanie komunikacji miejskiej, skonsoliduje jej ofertę z oferta dla rowerzystów. Połączy obszary funkcjonalne dwóch miast. Jego zadaniem jest ograniczenie indywidualnego transportu samochodowego w ruchu wewnątrz miejskim poprzez zwiększenie udziału transportu niezmotoryzowanego.

STREFY RUCHOWE

Wprowadzenie stref ruchowych w obszarze zabudowanym miasta Barlinka powinny być priorytetem przy realizacji planu z uwagi na ochronę pieszych i rowerzystów, tworzenie w obrębie miasta warunków zachęcających do poruszania się pieszo, rowerem lub komunikacją publiczną, rezygnację lub ograniczenie używania samochodu.

Wprowadzenie stref wiąże się z koniecznością zmiany organizacji ruchu na całym obszarze jej obowiązywania. W szczególności należy dążyć do ograniczania i uporządkowania parkowania, zastosowania ruchu jednokierunkowego, zastosowania środków uspokojenia ruchu dostosowanych do warunków określonej strefy.

Realizację objęcia ulic strefą ruchową podzielono na etapy:

1. etap przejściowy - zakładający wprowadzenia stref ruchowych na drogach/ulicach w stanie istniejącym, korzystając z niskonakładowych środków tj.: oznakowania poziomego, pionowego, urządzeń bezpieczeństwa ruchu,

2. etap docelowy - zakładający wprowadzenie stref przy okazji budowy lub przebudowy drogi/ulicy w formie celowo wybudowanych elementów zagospodarowania tj. środków uspokojenia ruchu, zieleni.

Strefy przyjęto w zależności od klasy drogi i jej znaczenia tj.:

dla dróg wojewódzkich i powiatowych - strefy: "40" i "30",

dla dróg gminnych - strefy: "30", zamieszkania, pieszo-rowerowe.

Propozycje objęcia miasta strefami ruchowymi zostały pokazane na rysunkach 3 (etap przejściowy) i 4 (etap docelowy).

13. RYSUNKI

Wykonano 4 rysunki poglądowe:

RYS1 PODSTAWOWE ISTNIEJĄCE CELE I TRASY RUCHU

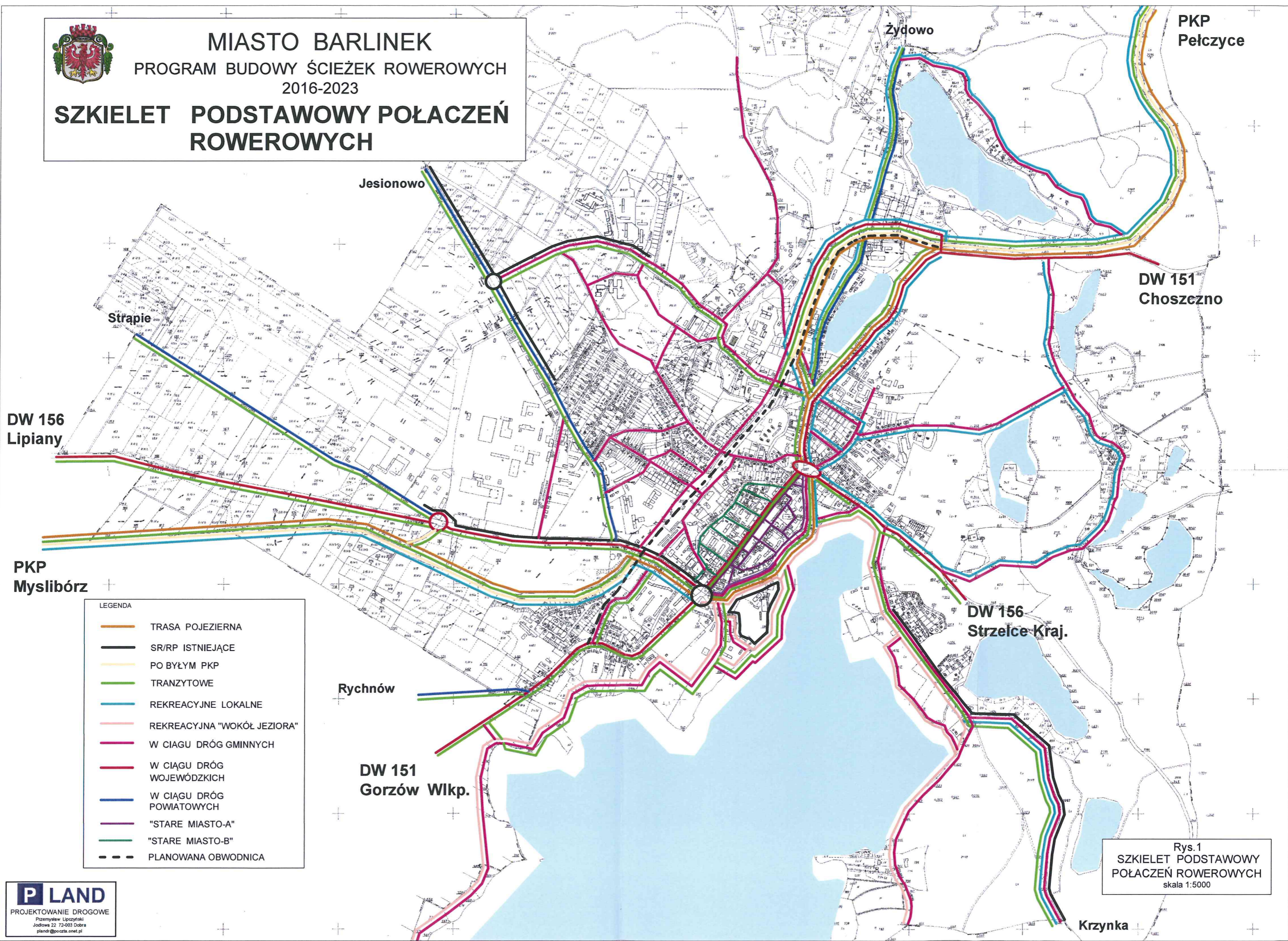
RYS2 PRIORYTETY I CELE PZMM

RYS3 STREFY RUCHOWE PRZEJŚCIOWE

RYS4 STREFY RUCHOWE DOCELOWE



MIASTO BARLINEK
PROGRAM BUDOWY ŚCIEŻEK ROWEROWYCH
2016-2023
**SZKIELET PODSTAWOWY POŁĄCZEŃ
ROWEROWYCH**



LEGENDA

	TRASA POJEZIERNIA
	SR/RP ISTNIEJĄCE
	PO BYŁYM PKP
	TRANZYTOWE
	REKREACYJNE LOKALNE
	REKREACYJNA "WOKÓŁ JEZIORA"
	W CIĄGU DRÓG GMINNYCH
	W CIĄGU DRÓG WOJEWÓDZKICH
	W CIĄGU DRÓG POWIATOWYCH
	"STARE MIASTO-A"
	"STARE MIASTO-B"
	PLANOWANA OBWODNICA

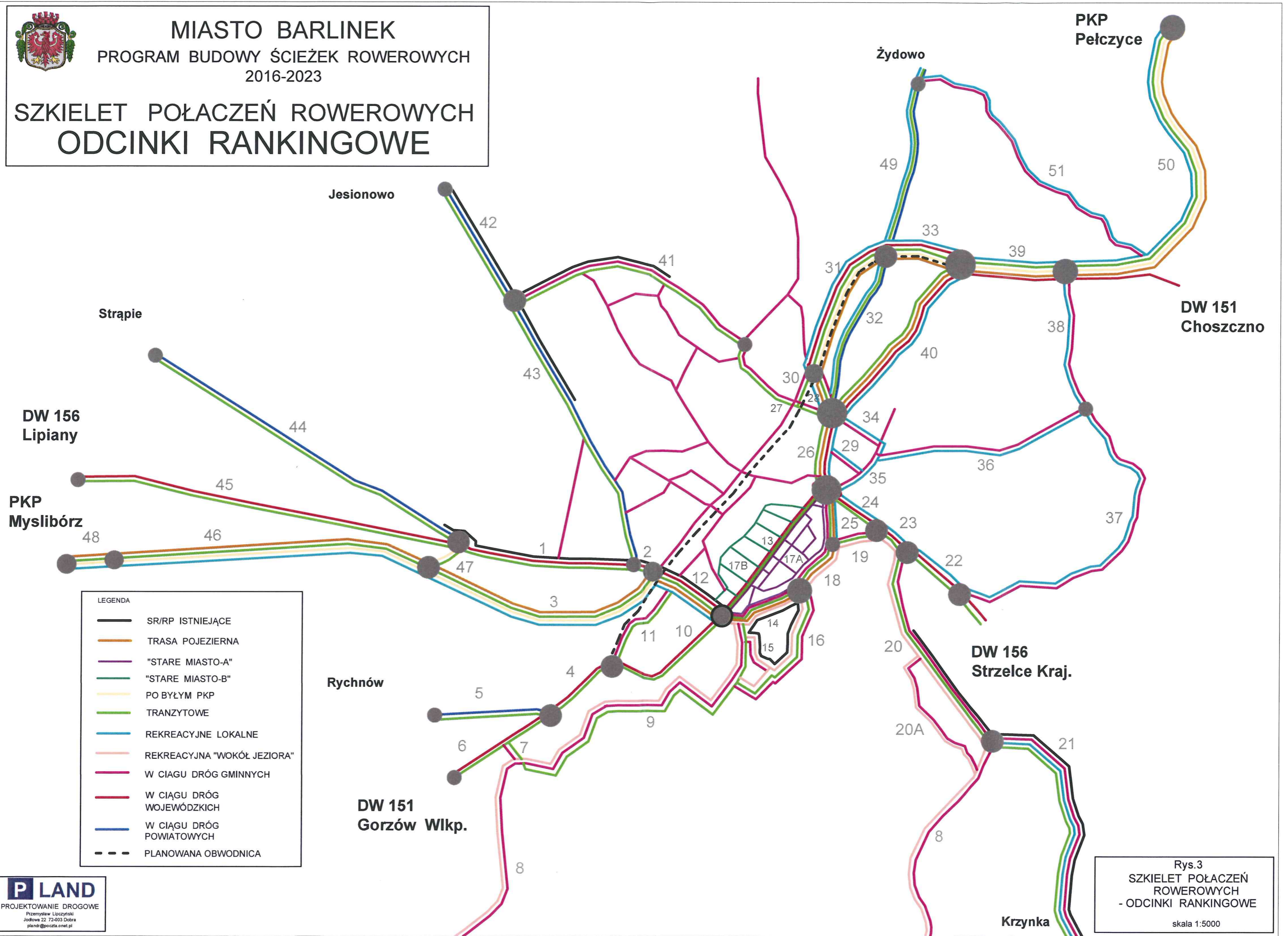
Rys.1
SZKIELET PODSTAWOWY
POŁĄCZEŃ ROWEROWYCH
skala 1:5000



MIASTO BARLINEK

PROGRAM BUDOWY ŚCIEŻEK ROWEROWYCH
2016-2023

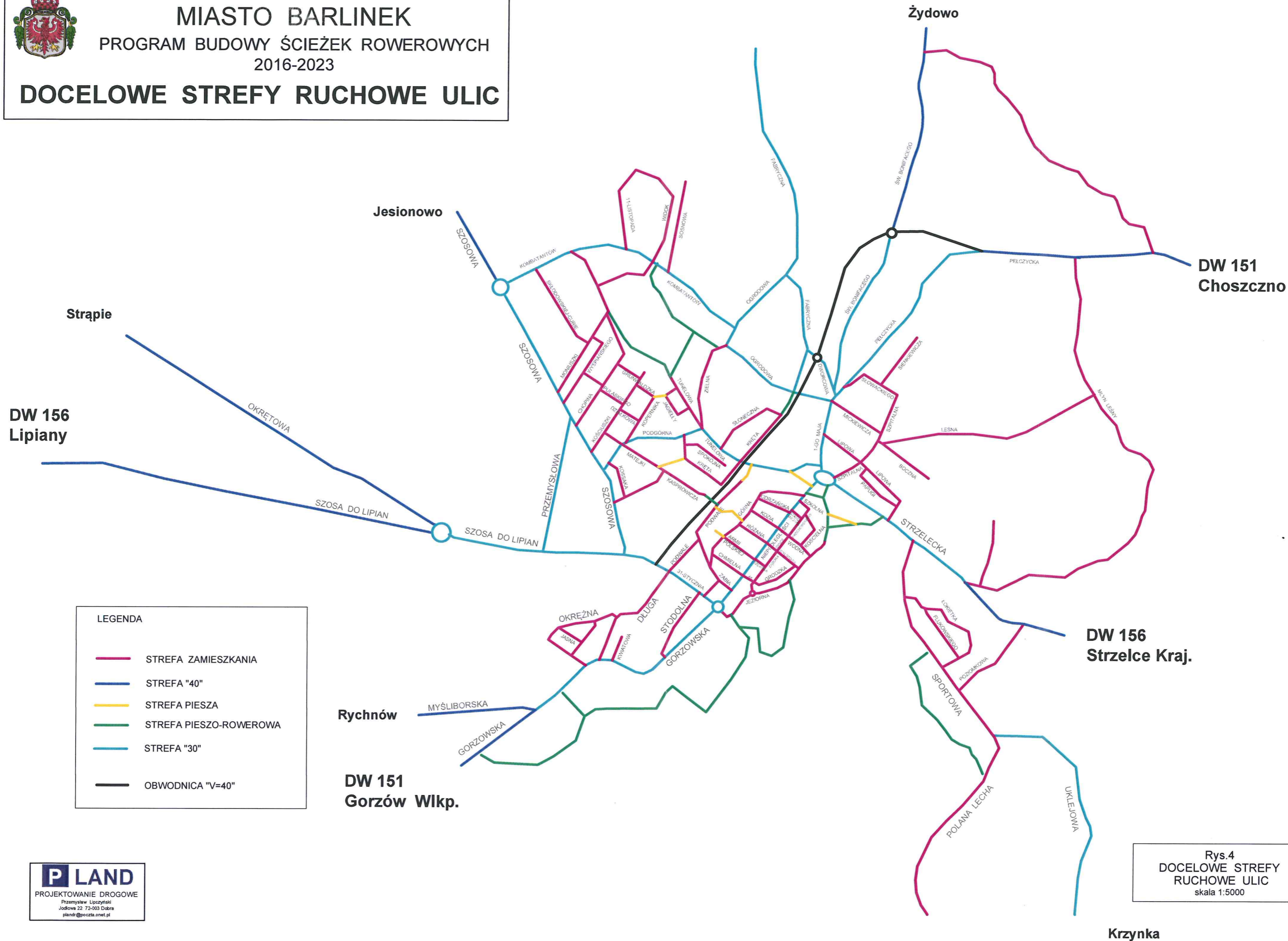
SZKIELET POŁĄCZEŃ ROWEROWYCH ODCINKI RANKINGOWE





MIASTO BARLINEK
PROGRAM BUDOWY ŚCIEŻEK ROWEROWYCH
2016-2023

DOCELOWE STREFY RUCHOWE ULIC



LEGENDA

	STREFA ZAMIESZKANIA
	STREFA "40"
	STREFA PIESZA
	STREFA PIESZO-ROWEROWA
	STREFA "30"
	OBWODNICA "V=40"



Rys.4
DOCELOWE STREFY
RUCHOWE ULIC
skala 1:5000

Krzyńka