

Załącznik Nr 2 do Uchwały

Rady Miejskiej w Barlinku z dnia .....



**GMINA BARLINEK**  
*ul. Niepodległości 20*  
*74-320 Barlinek*

# MIASTO BARLINEK

## Program budowy ścieżek rowerowych 2016-2023

/PROJEKT/

**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**

<b>SPIS TREŚCI .....</b>	<b>2</b>
<b>1. CEL OPRACOWANIA .....</b>	<b>3</b>
<b>2. ZGODNOŚĆ Z DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI .....</b>	<b>4</b>
<b>3. ANALIZA ZGODNOŚCI Z DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI GMINY BARLINEK .....</b>	<b>5</b>
<b>4. CHARAKTERYSTYKA GMINY W KONTEKŚCIE ROZWOJU RUCHU ROWEROWEGO .....</b>	<b>7</b>
<b>5. CHARAKTERYSTYKA MIASTA BARLINEK W KONTEKŚCIE ROZWOJU RUCHU ROWEROWEGO .....</b>	<b>25</b>
<b>6. KONSULTACJE SPOŁECZNE .....</b>	<b>34</b>
<b>7. PRZEDMIOT PROGRAMU .....</b>	<b>47</b>
<b>8. TRASY ROWEROWE TRANZYTOWE .....</b>	<b>48</b>
<b>9. TRASY ROWEROWE MIEJSKIE .....</b>	<b>53</b>
<b>10. SZKIELET ŚCIEŻEK ROWEROWYCH. ....</b>	<b>55</b>
<b>11. KARTA RANKINGOWA ŚCIEŻKI ROWEROWEJ .....</b>	<b>56</b>
<b>12. LISTA RANKINGOWA .....</b>	<b>57</b>
<b>13. STREFY RUCHOWE .....</b>	<b>57</b>
<b>14. ROWER MIEJSKI .....</b>	<b>58</b>
<b>15. CENTRUM PRZESIADKOWE ORAZ DROGA DLA ROWERÓW Z BARLINKA DO PEŁCZYC – ODCINEK : BARLINEK - GRANICA GMINY .....</b>	<b>59</b>
<b>16. ANALIZA SWOT .....</b>	<b>60</b>
<b>17. DOBRE PRAKTYKI W DZIEDZINIE PROJEKTOWANIA SYSTEMU ŚCIEŻEK ROWEROWYCH .....</b>	<b>61</b>
<b>18. RYSUNKI .....</b>	<b>63</b>

## 1. CEL OPRACOWANIA

*Program budowy ścieżek rowerowych na lata 2016-2023 (PBSR) jest dokumentem programowym, 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.*

## **2. 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 infrastruktury drogowej 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,*
- *STRATEGIA ROZWOJU MIASTA I GMINY BARLINEK DO ROKU 2023*
- *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.*

### **3. ANALIZA ZGODNOŚCI Z DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI GMINY BARLINEK**

Program budowy ścieżek rowerowych dla miasta Barlinek jest spójny z polityką gminy Barlinek ujętą w następujących dokumentach:

#### ***STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA I GMINY BARLINEK***

---

Studium opisuje kwestie zasad kształtowania układu komunikacyjnego miasta:

- miasto powinno mieć dogodne połączenie z otoczeniem,
- przedłużenie dróg wojewódzkich stanowią ulice główne omijające centrum miasta,
- przedłużenie dróg powiatowych stanowią ulice zbiorcze i lokalne,
- należy maksymalnie ograniczyć ruch tranzytowy i ciężarowy w centrum, poprzez budowę obejścia drogowego Starego Miasta,
- należy wprowadzić strefę śródmiejską dla ruchu samochodowego,
- na terenach miejskich zespołów mieszkaniowych należy wprowadzić strefy ruchu uspokojonego,
- należy opracować program budowy miejsc parkingowych i garażowych,

#### ***PLAN GOSPODARKI NISKOEMISYJNEJ DLA MIASTA I GMINY BARLINEK NA LATA 2015 – 2020 , DŁUGOTERMINOWA STRATEGIA, CELE I ZOBOWIĄZANIA***

---

Wizja Gminy Barlinek w zakresie gospodarki niskoemisyjnej i ochrony klimatu będzie realizowana przez: redukcję emisji CO<sub>2</sub> na terenie Gminy o 20% do roku 2020 w stosunku do przyjętego roku bazowego 2010.

Realizacja tego celu poprzez działania związane z transportem:

- działania zmierzające do zmniejszenia zapotrzebowania na transport: połączenie różnych rodzajów transportu, efektywne zagospodarowanie przestrzeni, zwiększenie wykorzystania technologii komunikacyjnych i informacyjnych;

- zwiększenie atrakcyjności alternatywnych środków transportu: pieszego, rowerowego i publicznego poprzez, np. diagnozę potrzeb mieszkańców w zakresie transportu publicznego, optymalizację sieci połączeń, wsparcie programów zbiorowego transportu do szkół, dostęp do informacji o połączeniach, promowanie pożądanego sposobu transportu, zapewnienie optymalnej sieci ścieżek rowerowych, wypożyczalnie rowerów;
- zmniejszenie atrakcyjności jazdy samochodem poprzez odpowiedni system opłat za jazdę i parkowanie w wyznaczonych obszarach miasta.

### **STRATEGIA ROZWOJU MIASTA I GMINY BARLINEK DO ROKU 2023**

---

Celem Strategii Rozwoju Miasta i Gminy Barlinek do roku 2023 jest m.in.:

- wykreowanie Barlinka, jako ośrodka turystyki kwalifikowanej o znaczeniu ponadregionalnym w oparciu o zasoby naturalne w szczególności jezioro w centrum miasta oraz markę Europejska Stolica Nordic Walking.
  - a. stworzenie nowych całorocznych produktów turystycznych w oparciu o wyróżniającą się infrastrukturę turystyczną,
  - b. wykorzystanie zasobów kulturowych i przyrodniczych terenów wiejskich dla ich rozwoju oraz podniesienia stopnia spójności z miastem Barlinek.

Wieloletni Strategiczny Program Operacyjny Miasta i Gminy Barlinek na lata 2016 – 2023 będący załącznikiem nr 2 do strategii przewiduje m.in. projekt budowy ścieżek rowerowych do komunikacji na terenie miasta Barlinek, budowę obejścia miasta Barlinek od ulicy Gorzowskiej do ulicy Pełczyckiej, a także ścieżkę rowerową wokół Jeziora Barlineckiego.

### **PROGRAM OCHRONY ŚRODOWISKA DLA GMINY BARLINEK NA LATA 2013-2017, Z PERSPEKTYWĄ NA LATA 2018-2021**

---

Celem nadrzędnym Programu jest osiągnięcie trwałego i zrównoważonego rozwoju gminy oraz poprawa jej atrakcyjności przez działania społeczne i inwestycyjne w zakresie ochrony środowiska.

W ramach programu wyznaczono 9 priorytetów ekologicznych, a wśród nich:

- Priorytet 1. Poprawa jakości powietrza oraz wzrost wykorzystania energii z odnawialnych źródeł. Cele operacyjne: Ograniczenie niskiej emisji;
- Priorytet 5. Ochrona przed hałasem. Cel operacyjny:  
Ograniczenie uciążliwości systemu komunikacyjnego i poprawa jakości dróg na terenie Gminy Barlinek.

#### **LOKALNY PROGRAM REWITALIZACJI MIASTA BARLINEK NA LATA 2010 – 2020**

---

W Lokalnym Programie Rewitalizacji określony został cel nadrzędny dokumentu: Rozwiązywanie zidentyfikowanych na obszarach zdegradowanych problemów, w sferach: społecznej, gospodarczej oraz przestrzennej

Sfera przestrzenna:

- Poprawa stanu zagospodarowania przestrzeni publicznych i terenów zielonych,
- Poprawa stanu infrastruktury komunikacyjnej.

## **4. CHARAKTERYSTYKA GMINY W KONTEKŚCIE ROZWOJU RUCHU ROWEROWEGO**

### **POŁOŻENIE**

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

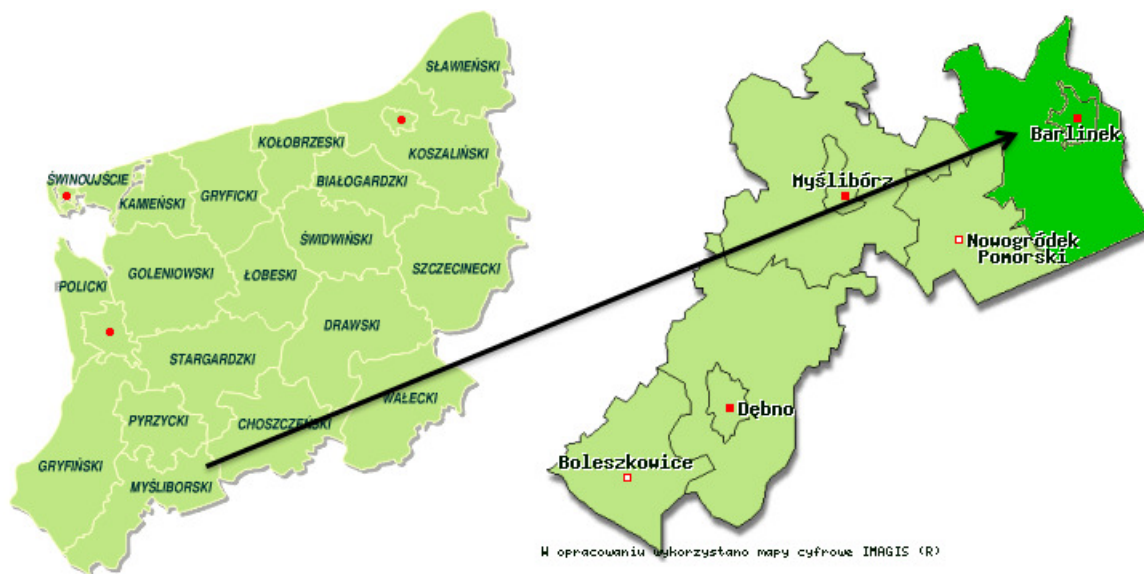
\*od północy z gminami: Lipiany i Przelewice (powiat pyrzycki);

\*od wschodu z gminą Pełczyce (powiat choszczeński);

\*od południa: z gminą Strzelce Krajeńskie (powiat strzelecko-drezdenecki, 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 zajmuje powierzchnię 258,77 km<sup>2</sup>, w tym miasto – 17,54 km<sup>2</sup>.

W skład gminy wchodzi: miasto Barlinek i 20 sołectw (Dziedzice, Dzikowo, Dzikówko, Jarząbki, Krzynka, Lutówko, Łubianka, Moczkowo, Moczydło, Mostkowo, Okunie, Osina, Ożar, Płonno, Równno, Rychnów, Stara Dziedzina, Strąpie, Swadzim i Żydowo), obejmujących 35 miejscowości (Błonie, Brunki, Janowo, Kryń, Laskówko, Niepołcko, Nowa Dziedzina, Okno, Podgórze, Rówienko, Słonki, Sucha, Wiewiórki, Więclaw, Wilcze oraz miejscowości sołeckie).





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/km<sup>2</sup>.

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 (Jezioro 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 Choszczna (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 Choszcznie(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	<b>brak</b>	-
2.	drogi wojewódzkie	<b>38</b>	<b>38</b>
3.	drogi powiatowe	<b>101</b>	<b>93</b>
4.	drogi gminne	<b>115</b>	<b>41</b>

*Źródło: Urząd Miasta i Gminy w Barlinku*

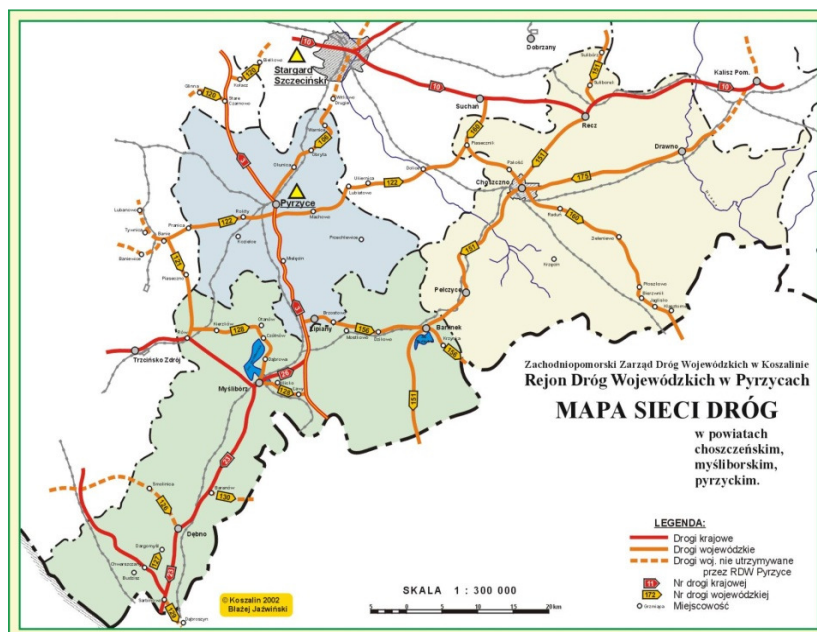
### **Drogi wojewódzkie:**

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: ZZDW Koszalin

Przez Barlinek przechodzą następujące drogi wojewódzkie:

\*droga wojewódzka nr 151 relacji Gorzów Wlkp.-Świdwin  
droga publiczna klasy głównej.

\* droga wojewódzka nr 156 relacji Drezenko-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 pun ktu po mia r.	Nu mer dro gi	Opis odcinka				Po jazdy samo chod. ogó łem	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 przy cz.		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	SD R
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	CHOSZCZNO -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/ BARLINEK- ŁUBIANKA GR.WOJ.	10087	91	8332	1009	252	272	121	10
320 98	151	111, 4	125, 5	14,1		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	STAROGARD -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 Koszali

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	Cią gniki rolni cze	
		Po cz.	Ko ńc.							bez przy cz.	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	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 - RESKO	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.

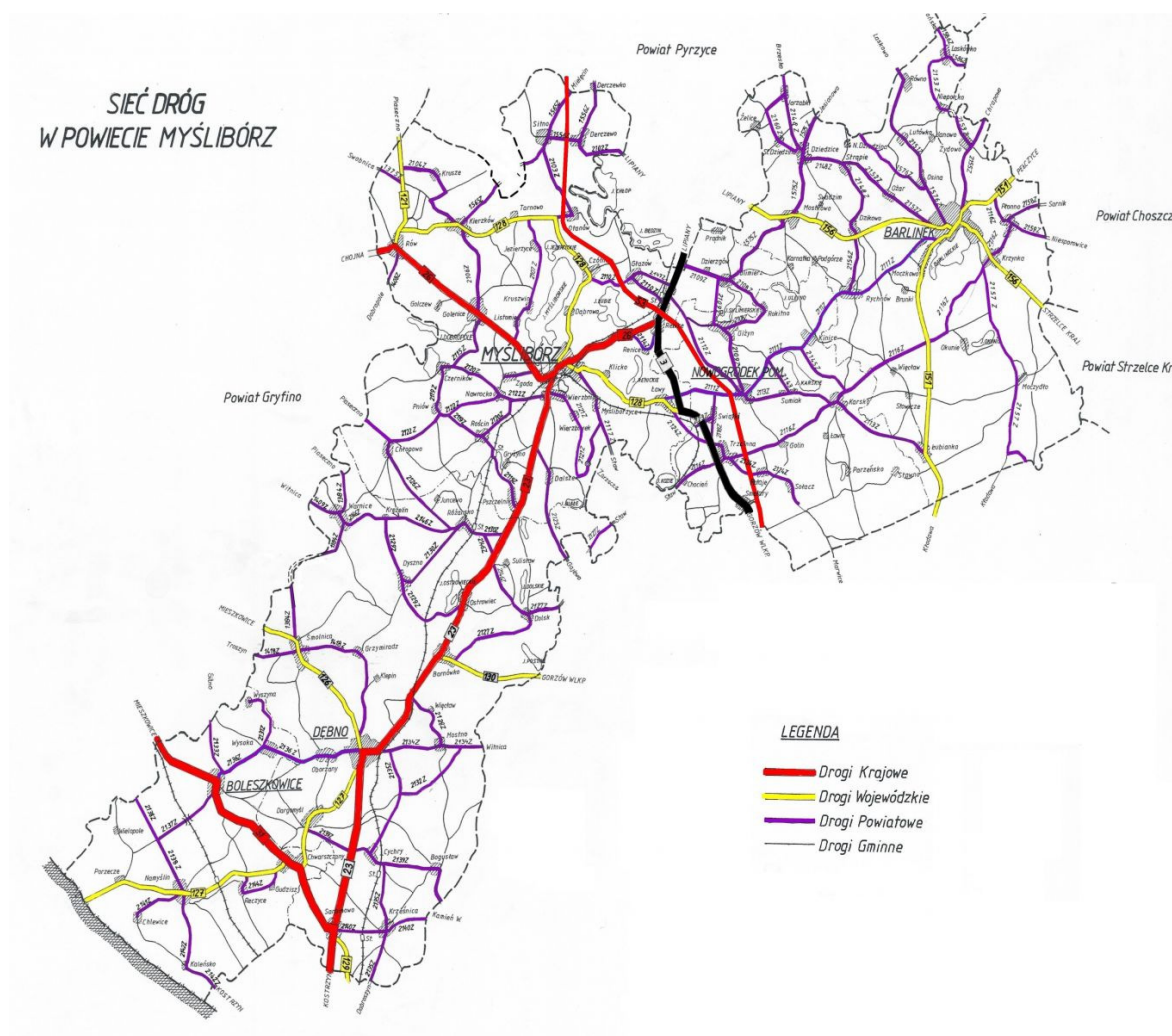
**Drogi powiatowe:**

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. Myśliborska),
- 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 – Dzikowo,
- 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 – Rychnowo,
- DP nr 2157Z Krzynka - Moczydło – Lubocierz,
- DP nr 2158Z Płonno – Sarnik – Niesporowice – Krzynki,
- DP nr 2159Z Płonno – Niesporowice,
- DP nr 2160Z Jarząbki - Żelice – Dziejzice

### **Drogi gminne:**

Wszystkie drogi gminne zostały zakwalifikowane do dróg klasy lokalnej. W szkieletcie 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.



Program budowy ścieżek rowerowych dla miasta Barlinek na lata 2016-2023

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	Ulica w ciągu drogi	Podst prawna nr	Podst prawna organ	Podst prawna data	Uwagi
750001Z	11-23-001	Barlinek		Równo-Laskówka-Słowińskie		16	Rozporządzenie Wojewody Gorzowskiego	1991-05-31	
750002Z	11-23-002	Barlinek		Równo-droga 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		/Jedlica/ granica gminy-droga powiatowa nr 2180Z		16	Rozporządzenie Wojewody Gorzowskiego	1991-05-31	/Lipiany - brak
750006Z	11-23-006	Barlinek		droga powiatowa 1576Z-Dziedzice-Nowa Dziedzina		16	Rozporządzenie Wojewody Gorzowskiego	1991-05-31	
750007Z	11-23-007	Barlinek		/Jesionowo/ 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 156-Swędzim-droga gminna 750008Z		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-Pusta-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-Wilcze		16	Rozporządzenie Wojewody Gorzowskiego	1991-05-31	/Pelczysce - brak
750017Z	11-23-017	Barlinek		droga pow. 2152Z-Nieraby-no-droga woj. 156-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	Gwiaździsta	Gwiaździsta	XXXIII/284/2001	Rada Miejska w Barlinku	2001-04-28	
750020Z		Barlinek	Moczkowo	Polna	Polna	XXXIII/284/2001	Rada Miejska w Barlinku	2001-04-28	
750021Z		Barlinek	Moczkowo	Wiosenna	Wiosenna	XXXIII/284/2001	Rada Miejska w Barlinku	2001-04-28	
750022Z		Barlinek	Moczkowo	Źródłana	Źródłana	XXXIII/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		16	Rozporządzenie Wojewody Gorzowskiego	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 2116Z		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 2110Z-granica gminy		16	Rozporządzenie Wojewody Gorzowskiego	1991-05-31	/Nowogródek Pomorski - brak
750029Z	11-23-031	Barlinek		droga powiatowa 2116Z-Więclaw-Słowicze-Lubianka		16	Rozporządzenie Wojewody Gorzowskiego	1991-05-31	
750030Z	11-23-023	Barlinek		/Karsko/ 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	11-23-026	Barlinek		droga powiatowa 2116Z-Okunie		16	Rozporządzenie Wojewody Gorzowskiego	1991-05-31	
750034Z	11-23-020	Barlinek		Barlinek-droga powiatowa nr 2116Z		16	Rozporządzenie Wojewody Gorzowskiego	1991-05-31	
750035Z	11-23-021	Barlinek		Barlinek-Krzyńka-droga powiatowa 2116Z		16	Rozporządzenie Wojewody Gorzowskiego	1991-05-31	
750036Z	11-23-022	Barlinek		Pionno-droga wojewódzka 156		16	Rozporządzenie Wojewody Gorzowskiego	1991-05-31	
750037Z	11-23-024	Barlinek		droga wojewódzka 156-Dąbrowa-Moczydło		16	Rozporządzenie Wojewody Gorzowskiego	1991-05-31	
750038Z	11-23-025	Barlinek		droga powiatowa 2157Z-Moczydło-droga powiatowa 2157Z		16	Rozporządzenie Wojewody Gorzowskiego	1991-05-31	
750039Z	11-23-034	Barlinek		/Stawno/ 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	1990-11-16	
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	Chopina	Chopina	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	Górna	Górna	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15	
755015Z		Barlinek	Barlinek	Jagleły	Jagleły	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15	
755016Z		Barlinek	Barlinek	Jasna	Jasna	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15	
755017Z		Barlinek	Barlinek	Jezierna	Jezierna	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15	
755018Z		Barlinek	Barlinek	Kasprowiczka	Kasprowiczka	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	1990-11-16	
755022Z		Barlinek	Barlinek	Kościelna	Kościelna	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15	
755023Z		Barlinek	Barlinek	Kołoszki	Kołoszki	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	Lubińska	Lubińska	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	Ogrodnia	Ogrodnia	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15	
755037Z		Barlinek	Barlinek	Okreżna	Okreżna	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	Polana Lecha	Polana Lecha	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-16	
755043Z		Barlinek	Barlinek	Pozomkowa	Pozomkowa	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	Staremiejska	Staremiejska	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	Szcolina	Szcolina	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15	
755057Z		Barlinek	Barlinek	Szpilana	Szpilana	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	była 22 Lipca
755060Z		Barlinek	Barlinek	Wielka nr 462 obręb Barlinek II	Wielka	XXXIII/264/2001	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			
755065Z		Barlinek	Barlinek	Zielna	Zielna	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15	
755066Z		Barlinek	Barlinek	Zabia	Zabia	V/48/90	Rada Gminy i Miasta w Barlinku	1990-11-15	

## **TRANSPORT PUBLICZNY**

Na obszarze miasta i gminy 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 i gminy realizowany jest drogami wojewódzkimi i powiatowymi zarówno w ruchu tranzytowym jak i lokalnym.

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

## **OCHRONA PRZYRODY**

Na terenie Gminy Barlinek znajdują się atrakcyjne tereny objęte różnymi formami ochrony przyrody:

### **Barlinecko – Gorzowski Park Krajobrazowy**

Park położony jest na terenie pięciu sąsiadujących gmin: Barlinek, Nowogródek Pomorski, Pełczyce, Strzelce Krajeńskie i Kłodawa.

Powierzchnia BGPK na terenie Gminy Barlinek wynosi 10 698,90 ha (w granicach województwa zachodniopomorskiego –11 840,14 ha), co stanowi 41,35% obszaru Gminy.

Barlinecko – Gorzowski Park Krajobrazowy utworzony został w celu zachowania i ochrony walorów krajobrazowych naturalnego środowiska, wartości kulturowych, historycznych, przyrodniczych oraz dydaktycznych, wypoczynku ludności, a także dla zachowania, popularyzacji i upowszechnienia tych wartości w warunkach zrównoważonego rozwoju.

Barlinecko – Gorzowski Park Krajobrazowy składa się z dwóch części. W północnej znajduje się malownicza dolina rzeki Płoni z licznymi zakolami, wąwozami, stromymi zboczami, krajobrazem rolniczo – leśnym. Zaś jego południowa część to obszar Równiny Gorzowskiej, którą prawie w całości pokrywają różne formacje leśne.

### **Obszar chronionego krajobrazu**

Obszar chronionego krajobrazu "C" położony jest na terenie gmin: Barlinek, Myślibórz, Nowogródek Pomorski, Kłodawa, Pełczyce, Strzelce Krajeńskie, Santok i Zwierzyń. Powierzchnia tego obszaru na terenie gminy Barlinek wynosi 430 ha, co stanowi 1,7% jej powierzchni.

Obszar ten zlokalizowany jest na zachodzie gminy, w okolicach Kornatki oraz jeziora Karskie Małe. Został on powołany w celu ochrony wartości przyrodniczych i wypoczynkowo – rekreacyjnych. Jest cenny pod względem krajobrazowym i przyrodniczym.

### **Rezerваты przyrody**

Rezerваты przyrody obejmują obszary, na których ekosystemy zachowane są w stanie naturalnym lub mało zmienionym. Istniejące materiały badawcze dowodzą dużego nagromadzenia w nich rzadkich gatunków roślin i ginących gatunków zwierząt, którym rezerwat może umożliwić przetrwanie.

Na terenie gminy Barlinek zostały powołane dwa rezerваты przyrody:

**“Skalisty Jar Libberta”**, położony jest on w sąsiedztwie miejscowości Równo, Nadleśnictwo Choszczno. Jest to rezerwat krajobrazowy, geologiczny i glebowy-leśny. Przedmiot i cel ochrony: zachowanie osobliwości geologicznych, bogatej flory, gatunków chronionych i rzadkich w zalesionym krajobrazie morenowym.

**“Markowe Błota”**, położony jest on w miejscowości Moczydło w Nadleśnictwie Barlinek. Przedmiot i cel ochrony: zachowanie ekosystemów wodnych, bagiennych i leśnych, z typową dla nich florą i fauną oraz drzewostanów bukowych i mieszanych.

### **Użytki ekologiczne**

Na terenie gminy Barlinek zlokalizowane są następujące użytki ekologiczne:

**“Mochortowskie Mokradła”**, obiekt położony pomiędzy Dzikowem a Rychnowem, Nadl. Barlinek. Przedmiotem ochrony jest zachowanie półnaturalnych i unaturalniających się ekosystemów wodnych, bagiennych i zaroślowych, w rynn timerze polodowcowej z zagłębieniami wytopiskowymi na obszarze moreny dennej.

**“Wyspy na Jez. Barlineckim”**, obiekt obejmujący cztery wyspy na jeziorze Barlineckim o pow. 3,7ha. Przedmiotem ochrony jest zachowanie walorów krajobrazowych typowych, leśnych i wodnych zbiorowisk roślinnych i ostoi zwierząt.

**“Rychnowskie Bagno”**, położone jest na północ od drogi Rychnów – Barlinek, Nadl. Barlinek. Przedmiotem ochrony jest zachowanie unaturalniających się ekosystemów bagiennych i zaroślowych w rynn timerze polodowcowej z zagłębieniami wytopiskowymi na obszarze moreny czołowej.

**“Okuńska Rynna”**, położona na północ od wsi Okunie, Nadl. Barlinek. Przedmiotem ochrony jest zachowanie półnaturalnych i unaturalniających się ekosystemów wodnych, bagiennych i zaroślowych w środkowej rynn timerze roztopowej na obszarze sandrowym.

**“Mochordowskie Mokradło”**, położone koło leśniczówki Machardów, Nadl. Barlinek. Przedmiotem ochrony jest zachowanie unaturalniających się ekosystemów wodnych, bagiennych torfowiskowych i leśnych w obrębie środkowego zagłębienia.

**“Mokradło Okno”**, położone na półn.-zach od leśniczówki Okno, Nadl. Barlinek. Przedmiotem ochrony jest zachowanie środkowego mokradła, ostoi fauny.

**„Zadrzewienia Rychnowskie”**, położone na południe od Rychnowa, Nadl. Barlinek. Przedmiotem ochrony jest zadrzewienie na terenie dawnych, śródleśnych łąk.

**„Łubianka”**, położona jest na północny wschód od Łubianki, Nadl. Barlinek Oddz. 324g, o powierzchni 0,50 ha. Przedmiotem ochrony jest zachowanie śródleśnego mokradła.

**„Roztopowa Rynna”**, położona jest na południe od jez. Libenka, Nadl. Barlinek. Przedmiotem ochrony jest zachowanie śródleśnego mokradła.

**„Okunie i Moczydło”**, położone są na terenie gminy Barlinek w obrębach ewidencyjnych: Okunie i Moczydło. Przedmiotem ochrony są pozostałości ekosystemów zachowujących unikatowe zasoby genowe-bagna.

## **OCHRONA ZABYTKÓW**

Na terenie Gminy Barlinek znajdują się atrakcyjne obiekty objęte ochroną konserwatora zabytków:

Miejscowość	Obiekt	Adres
Barlinek	Średniowieczny układ Starego Miasta	Stare Miasto
	Kościół parafialny pw. Niepokalanego Serca NMP	ul. Kościelna 3
	Kościół parafialny pw. św. Bonifacego	ul. św. Bonifacego 13a
	Zbór ewangelicki, ob. cerkiew	ul. Górna 8
	Fragmenty murów miejskich	ul. Górna, Jeziorna, Grodzka
	„Villa Dulfera”, tzw. Pałacyk Cebulowy	ul. Strzelecka 23
	Dom	ul. 1 Maja 13-13a
	Willa	ul. Pełczycka 3
	Zespół kąpieliska miejskiego	ul. Sportowa 2a
	Blok A w zespole szpitala	ul. Szpitalna 11
	Młyn Papiernia	ul. św. Bonifacego 37-38
	Młynarzówka w zespole Młyna Papierni	jw.

*Program budowy ścieżek rowerowych dla miasta Barlinek na lata 2016-2023*

	Budynek administracyjny Fabryki Maszyn Rolniczych	ul. Fabryczna 12
	Młyn Dworcowy	ul. Fabryczna 3
	Trafostacja w zespole młyna dworcowego	jw.
	Młynarzówka w zespole młyna dworcowego	ul. Fabryczna 4
<b>Dziedzice</b>	Kościół filialny pw. Matki Bożej Częstochowskiej	
<b>Dzikowo</b>	Kościół filialny pw. św. Stanisława BM	
<b>Niepołcko</b>	Dwór	
	Park dworski	
<b>Płonno</b>	Kościół filialny pw. Podwyższenia Krzyża Świętego	
<b>Równno</b>	Ruina kościoła	
<b>Rychnów</b>	Kościół filialny pw. Wniebowzięcia NMP	
<b>Stara Dziejzina</b>	Budynek magazynowo-inwentarski w zespole folwarcznym	
	Dwór	
<b>Stara Dziejzina</b>	Park dworski	
	Owczarnia-obora w zespole folwarcznym	
<b>Strąpie</b>	Dwór	
	Park dworski	
	Warsztat z gołębnikiem w zespole folwarcznym	
	Stodoła (II) w zespole folwarcznym	
	Stodoła (I) w zespole folwarcznym	
	Stajnia-obora w zespole folwarcznym	
	Budynek inwentarski w zespole folwarcznym	
	Budynek gospodarczy w zespole folwarcznym	
	Budynek wielofunkcyjny w zespole folwarcznym	
	Gorzelnia w zespole folwarcznym	
	Oficyna	Strąpie 2

Źródło: Urząd Miasta i Gminy Barlinek

## **TURYSTYKA I BAZA TURYSTYCZNA**

Gmina Barlinek to region o dużym potencjale turystycznym i wyjątkowych walorach przyrodniczo-krajobrazowych. Na terenie gminy dominują lasy, wody i atrakcje świata przyrodniczego. Ponad 80% powierzchni gminy wchodzi w skład Barlinecko - Gorzowskiego Parku Krajobrazowego i jego otuliny. Największymi atrakcjami Parku są kompleksy leśne Puszczy Barlineckiej oraz Dolina Rzeki Płoni. Dla celów rekreacyjnych na obszarze Parku wytyczone zostały: 2 ścieżki dydaktyczne, 3 ścieżki przyrodniczo-leśne, ścieżka kondycyjna, trasy rowerowe oraz kilka atrakcyjnych pieszych szlaków turystycznych prowadzących do ciekawych miejsc: rezerwatów przyrody, źródeł rzeki Płoni, użytków ekologicznych, itp.

Walory przyrodniczo-krajobrazowe gminy stwarzają doskonałe warunki dla uprawiania turystyki pieszej, rowerowej i konnej, a także ofertę dla miłośników żeglarstwa, łowiectwa, wędkarstwa i kąpieli wodnych. Uzupełnieniem tych możliwości spędzania wolnego czasu są licznie organizowane na terenie gminy imprezy cykliczne, np.: Jarmark Ceramiczny, czerwcowe Dni Barlinka „Barlineckie Świętojanki”, podczas których odbywają się wybory Królowej Puszczy Barlineckiej, Ogólnopolskie Regaty Żeglarskie, wybór Królowej Spiżarni.

Od 2004 roku przy Barlineckim Ośrodku Kultury działa Centrum Informacji Turystycznej, co zdecydowanie ułatwia turystom dostęp do usług i atrakcji turystycznych Gminy Barlinek. Ponadto na terenie gminy Barlinek funkcjonuje Klub PTTK „Barlineckie Bobrusie”, znajdujący się w strukturach PTTK Województwa Zachodniopomorskiego oraz Lokalna Organizacja Turystyczna.

Gmina posiada rozwijającą się bazę hotelarską, gastronomiczną, usługową oraz handlową.

### **Szlaki turystyczne:**

Szlak zielony – „Dookoła Jeziora Barlineckiego” o dł. 10,2 km. Szlak prowadzi aleją spacerową wokół Jeziora Barlineckiego, wiedzie niemal w całości lasami Puszczy Barlineckiej.

Szlak żółty „Do źródeł rzeki Płoni” o dł. 6,5 km. Szlak prowadzi częściowo doliną rzeki Płoni – biegnąc aż do jej źródeł położonych w lasach Puszczy Barlineckiej.

Szlak niebieski A – „Do Skalistego Jaru Libberta” o dł. 22 km. Niezwykle malowniczy szlak prowadzący przez tereny doliny Płoni do Jaru Libberta – rezerwatu florystyczno – krajobrazowego obejmującego ochroną wąwóz i wzniesienia morenowe oraz skały wapienne – niezwykle rzadkie na Pomorzu Zachodnim.

Szlak niebieski B – „Przez Puszcę Barlinecką” o dł. 25 km. Biegnący trasą Barlinek – Jezioro Okunie – Moczydło. Prowadzi terenami Barlinecko – Gorzowskiego Parku Krajobrazowego do rezerwatu „Markowe Błota”, w którym spotkamy wiele gatunków chronionych zwierząt i roślin.

Szlak czerwony „Przez Puszcę Barlinecką”. Barlinek – Krzynka – Płonno – Barlinek o dł. 10 km. Biegnący przez wiejskie miejscowości położone w okolicach Barlinka.

### **Trasy rowerowe:**

SZLAK ZACHODNI – trakt biegnący terenami leśnymi ukazujący malownicze wiejskie plaże, Nr ZMY- 103n; (długość 40 km).

SZLAK BARLINECKI - znakowany szlak rowerowy ZMY-102c (długość trasy 42,3 km). Trasa przebiega z Przelewic (Ogród Dendrologiczny) przez Dolinę Płoni i Barlinek do Lip (tu znajduje się Leśna Stacja Dydaktyczna Barlinecko-Gorzowskiego Parku Krajobrazowego).

### **ZAPOMNIANE MIEJSCA**

Barlinek- Brunki- Dzikowo- Mostkowo- Swadzim- Dziejzice- Stara Dziejzina- Żelice- Strąpie- Lutówko- Równno- Niepołcko- Żydowo- Młyn Papiernia- Barlinek

### **BARLINEK-KRZYINKA**

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.



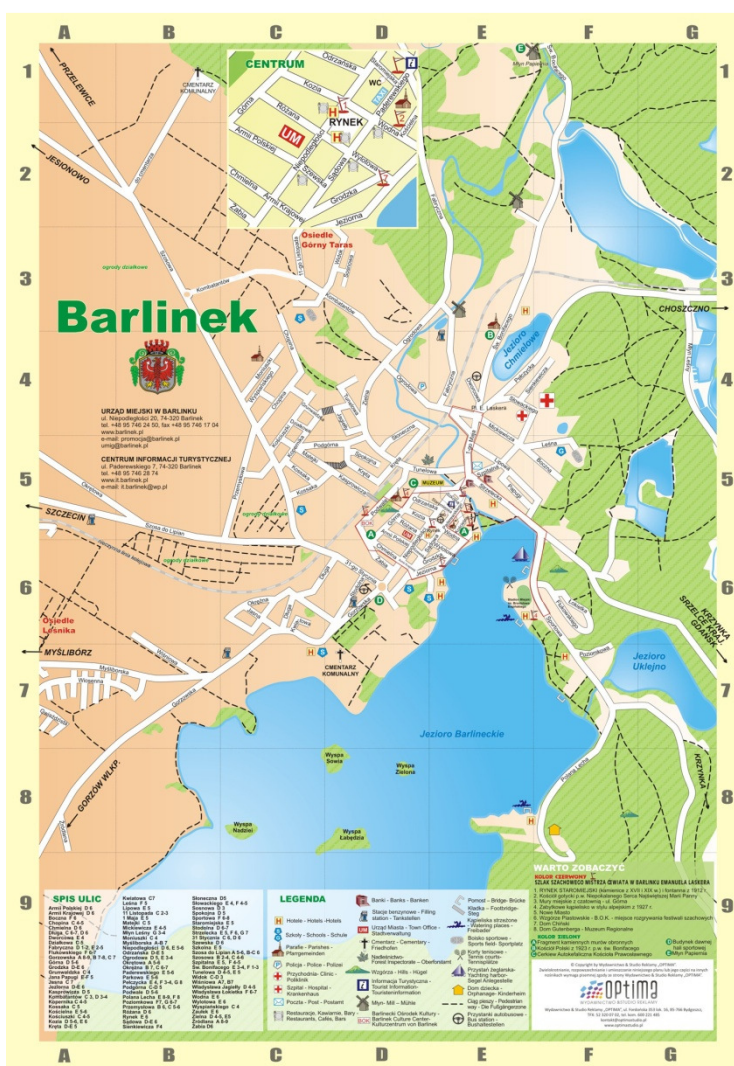
## 5. CHARAKTERYSTYKA MIASTA BARLINEK W KONTEKŚCIE ROZWOJU RUCHU ROWEROWEGO

### 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 wodnych przepływających przez centrum warunkują rozwój przestrzenny i charakter miasta.

Rysunek 6. 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.

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

## **PODSTAWOWE CELE I FORMY MOBILNOŚCI**

W Barlinku na stosunkowo niedużym obszarze zlokalizowane są obiekty realizujące funkcje miejskie, 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. Przyczyn takiej sytuacji jest wiele, głównie związane z konfiguracją terenu, klimatem, brakiem odpowiedniej infrastruktury, brakiem tradycji, mentalnością społeczeństwa.

## **ULICE**

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

Sieć tę 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 Maja, Niepodległości, 31 Stycznia, Gorzowska, Szosa do Lipian; powiatowych: Okrętowa, Szosowa, Św. Bonifacego, Myśliborska; gminnych: Przemysłowa, Kombatanatów, 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.*

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 Wlot 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 duża ilość 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 ruchu na ul. Niepodległości mogą być wyeliminowane poprzez budowę obejścia miasta zaprojektowanego 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,*

- *zagoszpodarowanie ulic nie jest przyjazne dla pieszych i rowerzystów ze względu na brak uporządkowanego parkowania, duże szerokości jezdni, brak fizycznych reduktorów prędkości, niska estetyka,*
  - *parametry geometryczne ulic sprzyjają dużej swobodzie ruchu.*
- 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 przy ulicach, wystarczające oświetlenie, zieleni 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 wystarczającej infrastruktury do masowego rozwoju ruchu rowerowego z racji braku ciągłości, a tym samym bezpieczeństwa.



przykłady:



fot.7 Ul. Szosowa



fot.8 Ul. Jeziorna

## 6. KONSULTACJE SPOŁECZNE

W ramach realizacji PBSR dla Barlinka odbyły się konsultacje społeczne. Konsultacje polegały na wypowiedziach mieszkańców gminy w ankiecie o niektórych problemach związanych 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 ŚCIEŻEK ROWEROWYCH  
I PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ  
DLA MIASTA BARLINKA**

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

2

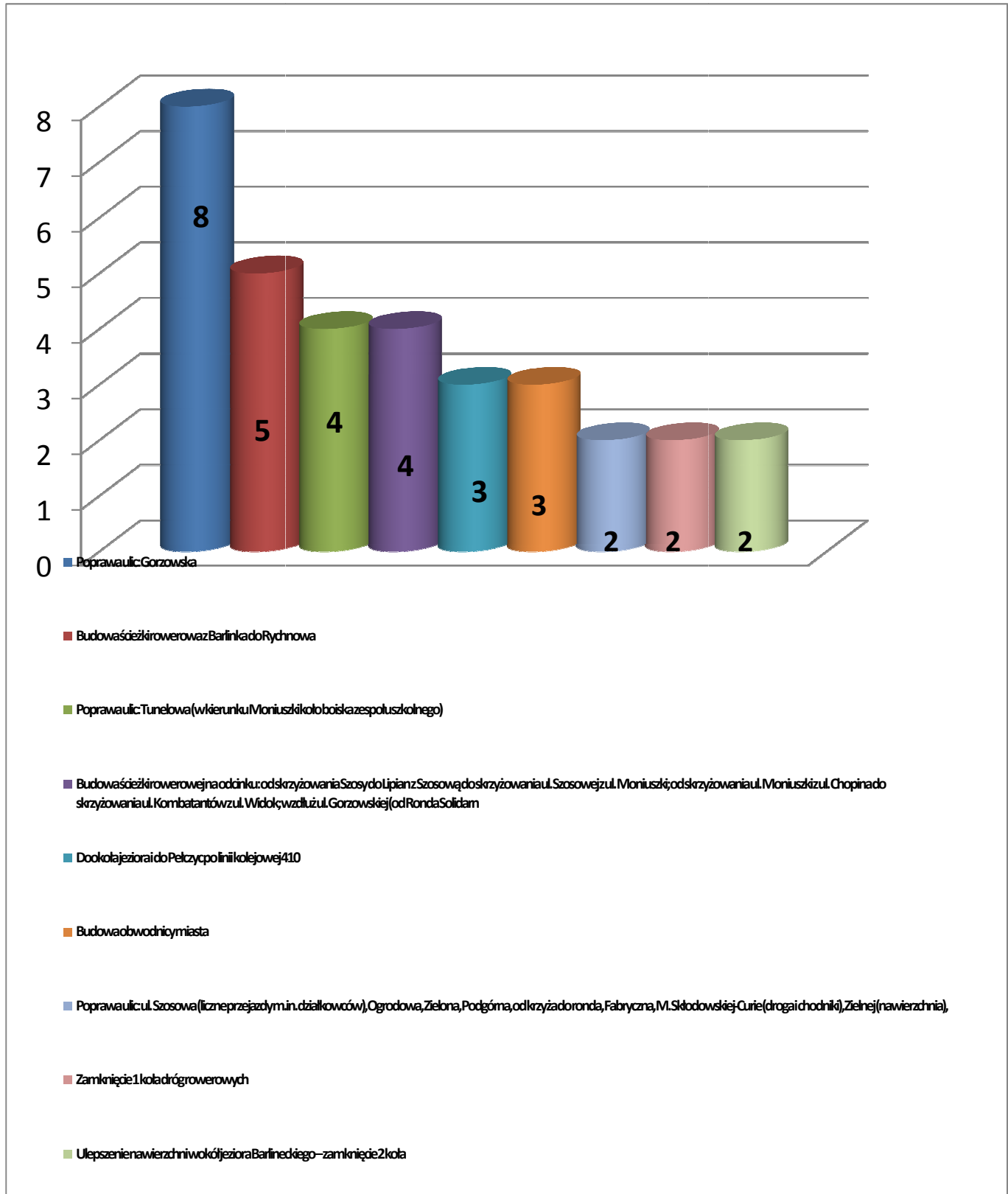
**DANE OGÓLNE:**

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

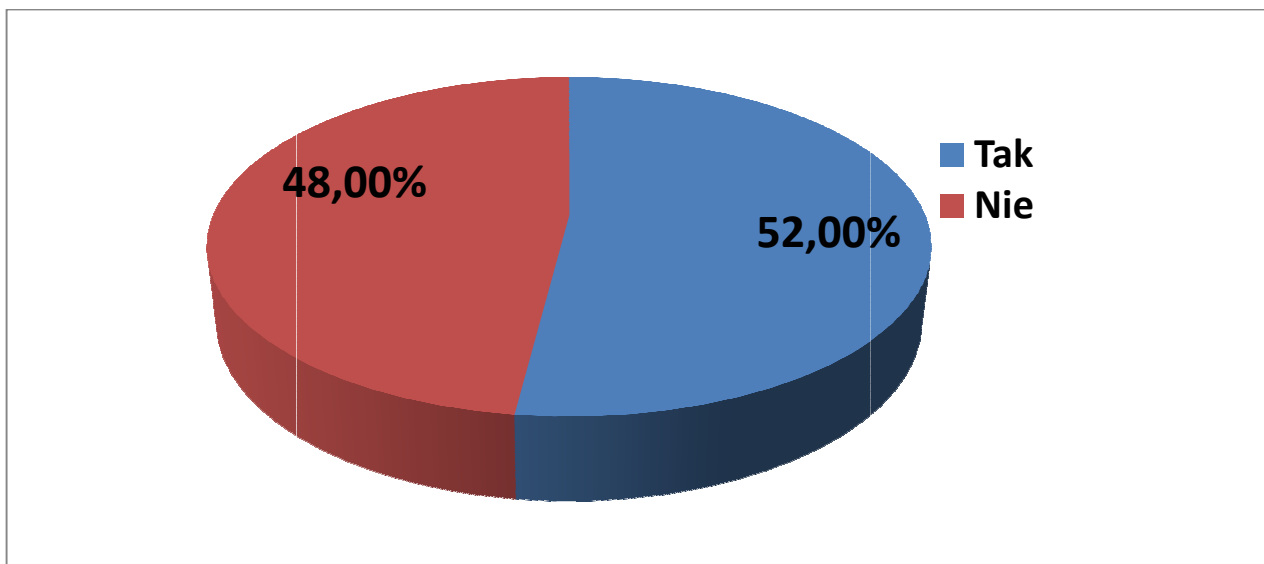
• Pytanie 1:

"Na jakie inwestycje drogowe w gminie oczekujesz?

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

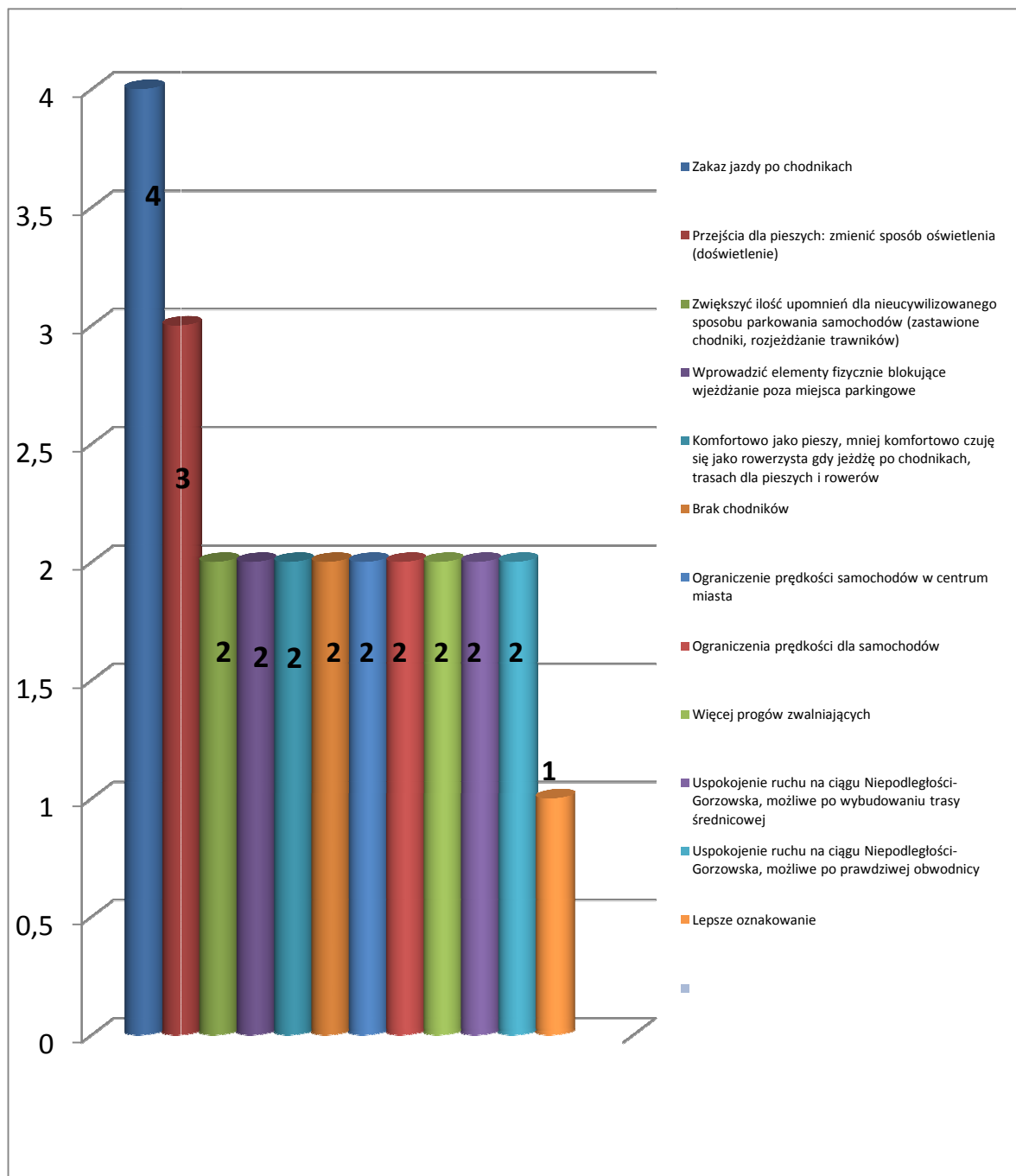


- Pytanie 2: „Czy jako pieszy czujesz się w swojej gminie bezpiecznie i komfortowo?”



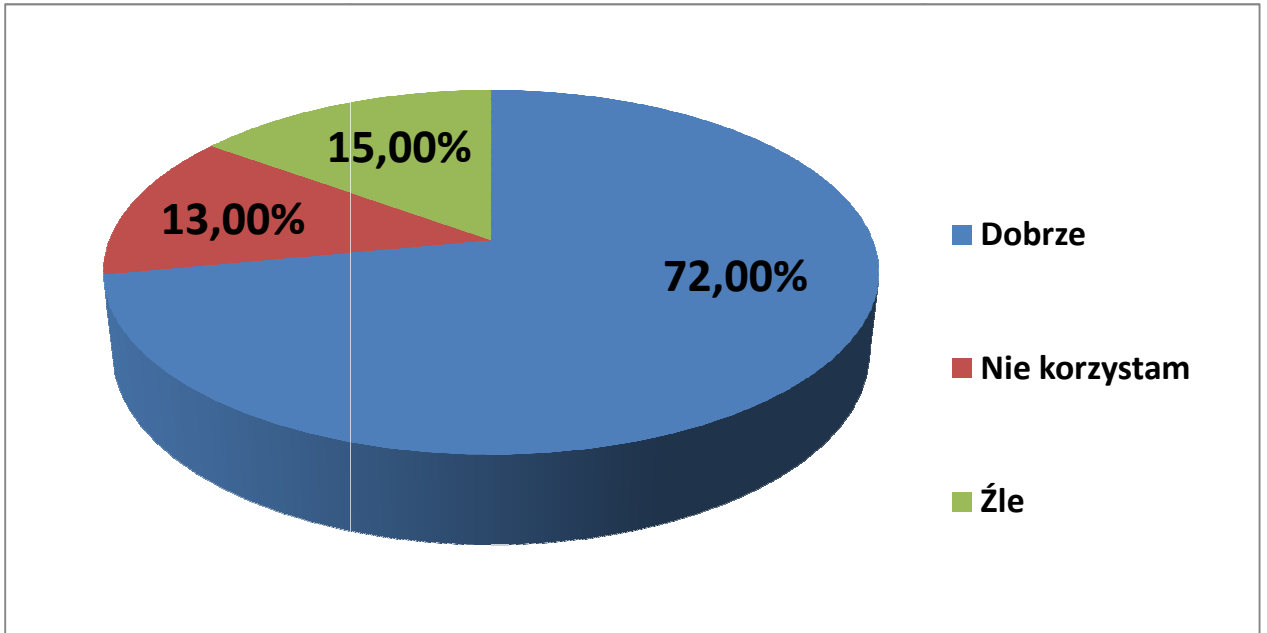
"Co powinno się zmienić?"

- Pytanie 3:

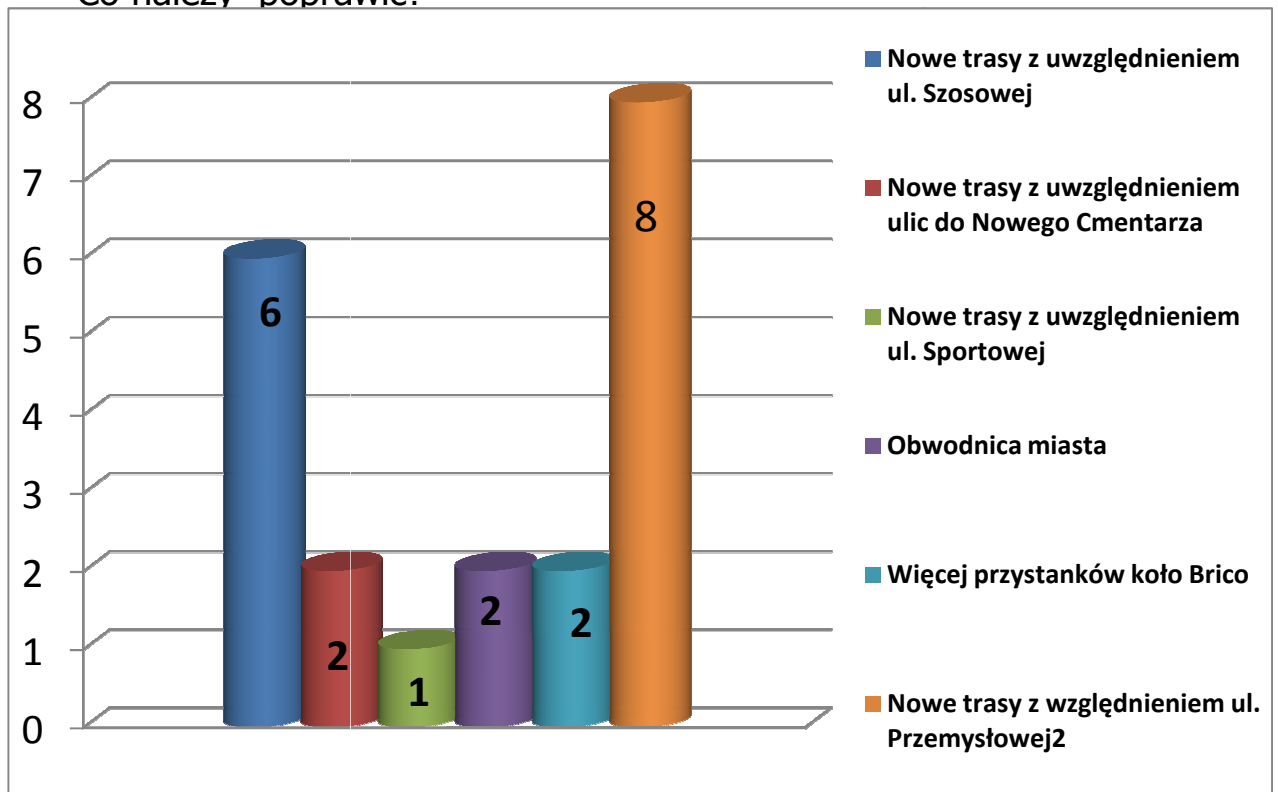


• Pytanie 3:

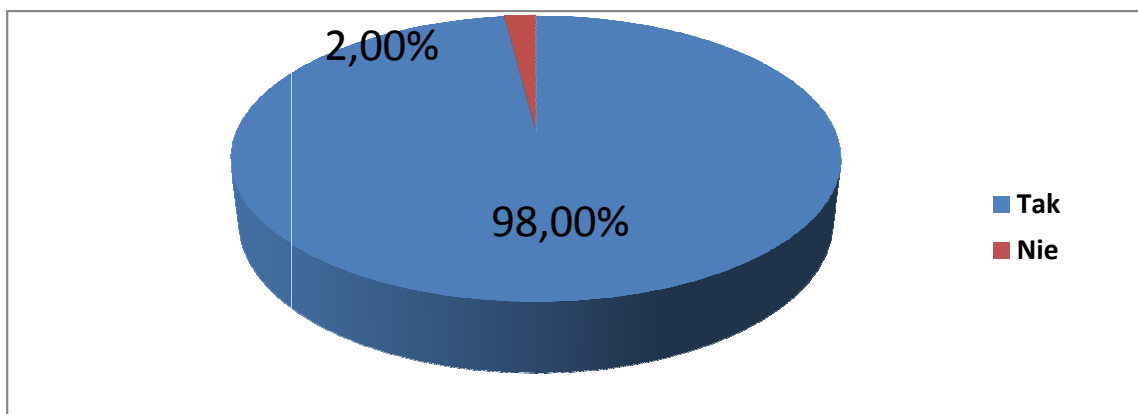
„Jak oceniasz transport publiczny funkcjonujący w gminie?”



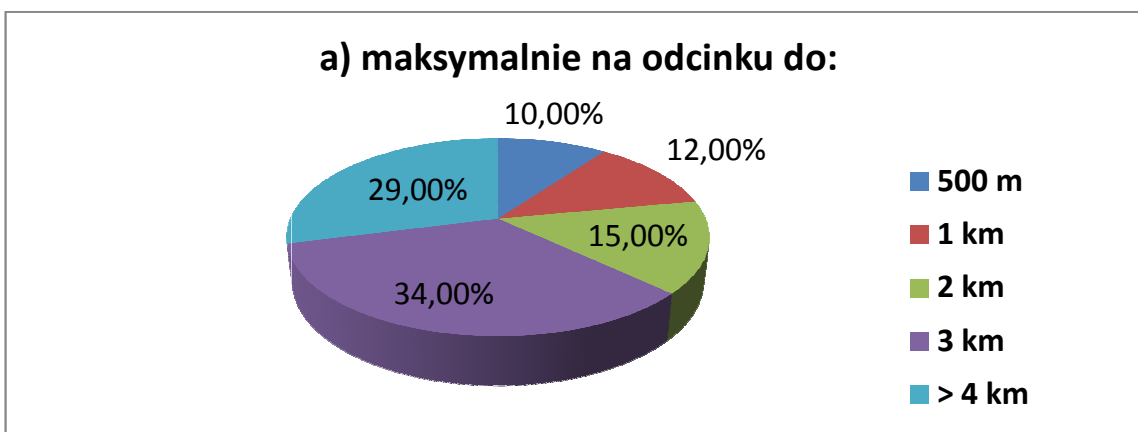
"Co należy poprawić?"

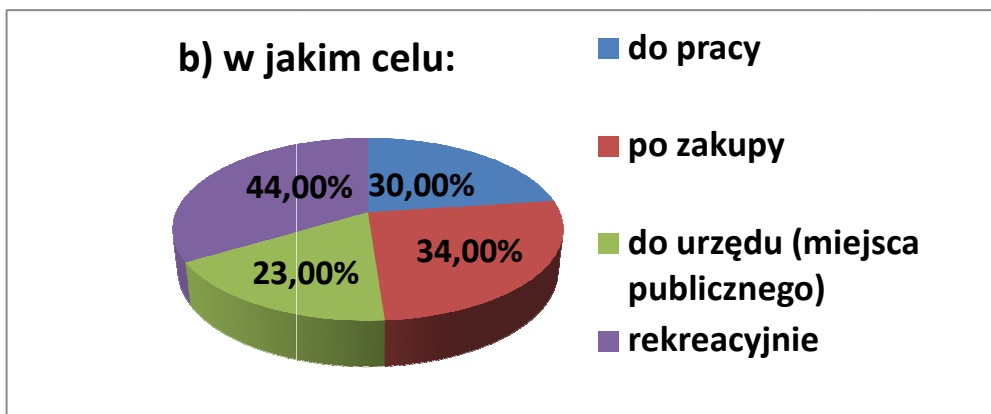


- Pytanie 4: „Czy uważasz, że budowa ścieżek rowerowych w gminie jest potrzebna?”

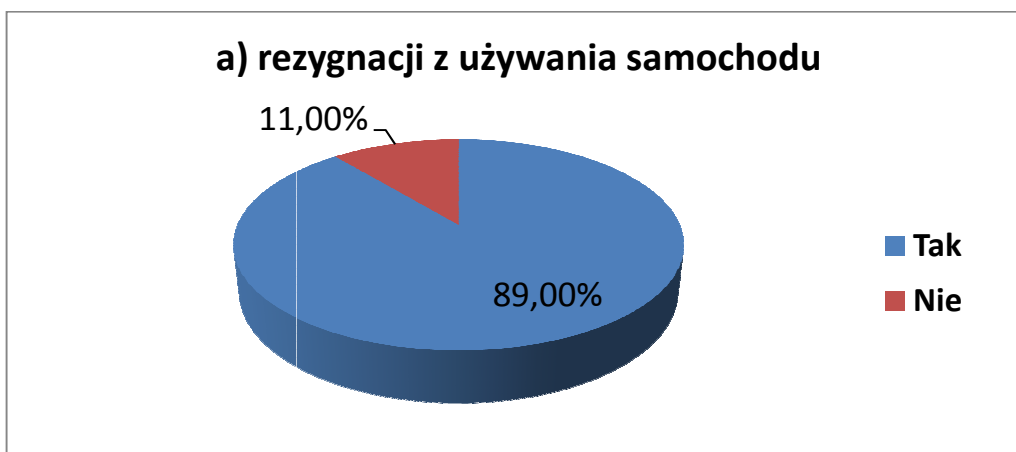


- Pytanie 5: Czy gdyby powstały drogi dla rowerów z miejscami bezpiecznego pozostawiania rowerów, to byłabyś (byłbyś) skłonna(y) do przejazdu rowerem:





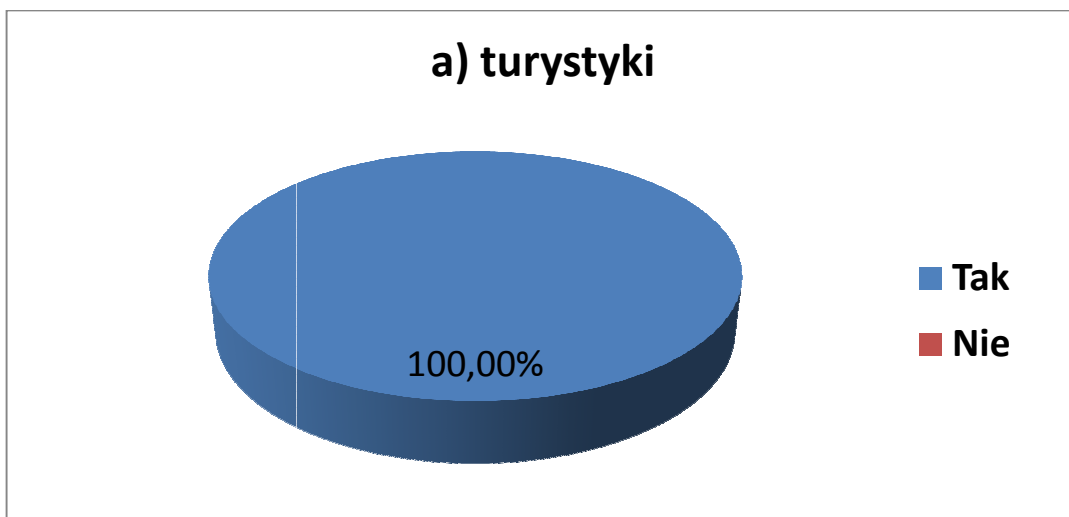
- Pytanie 6: Czy budowa dróg rowerowych może się przyczynić do:

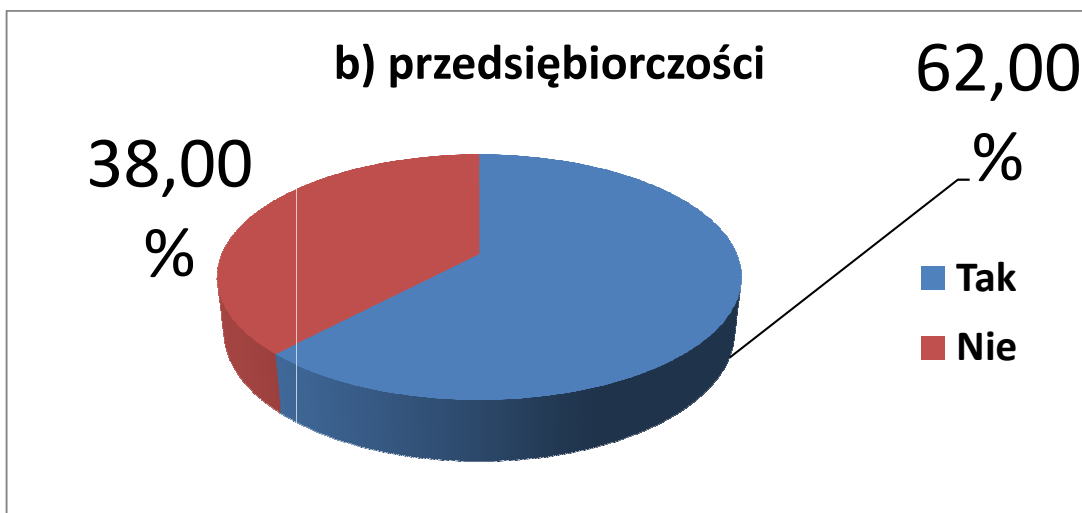






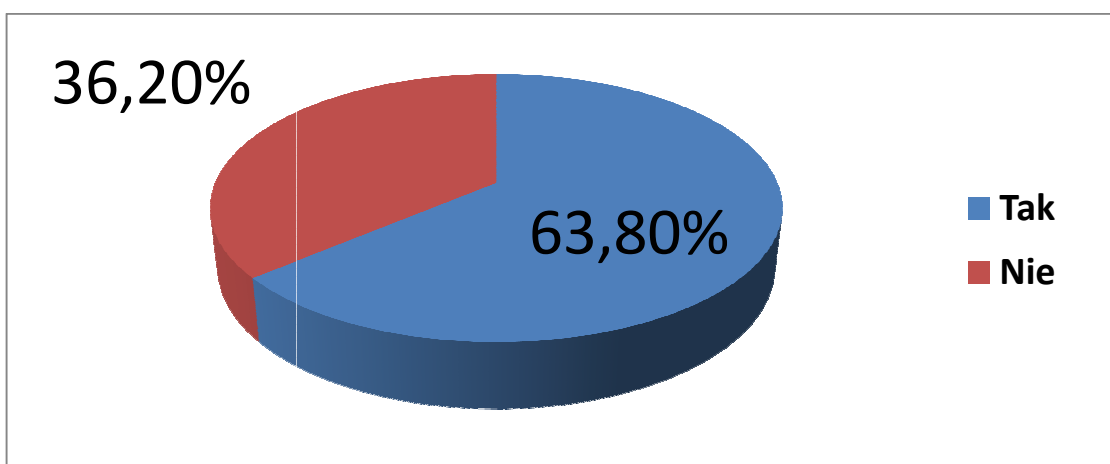
- Pytanie 7: Czy uważasz, że dobrze zorganizowana sieć dróg rowerowych w mieście i gminie będzie czynnikiem rozwoju dla:



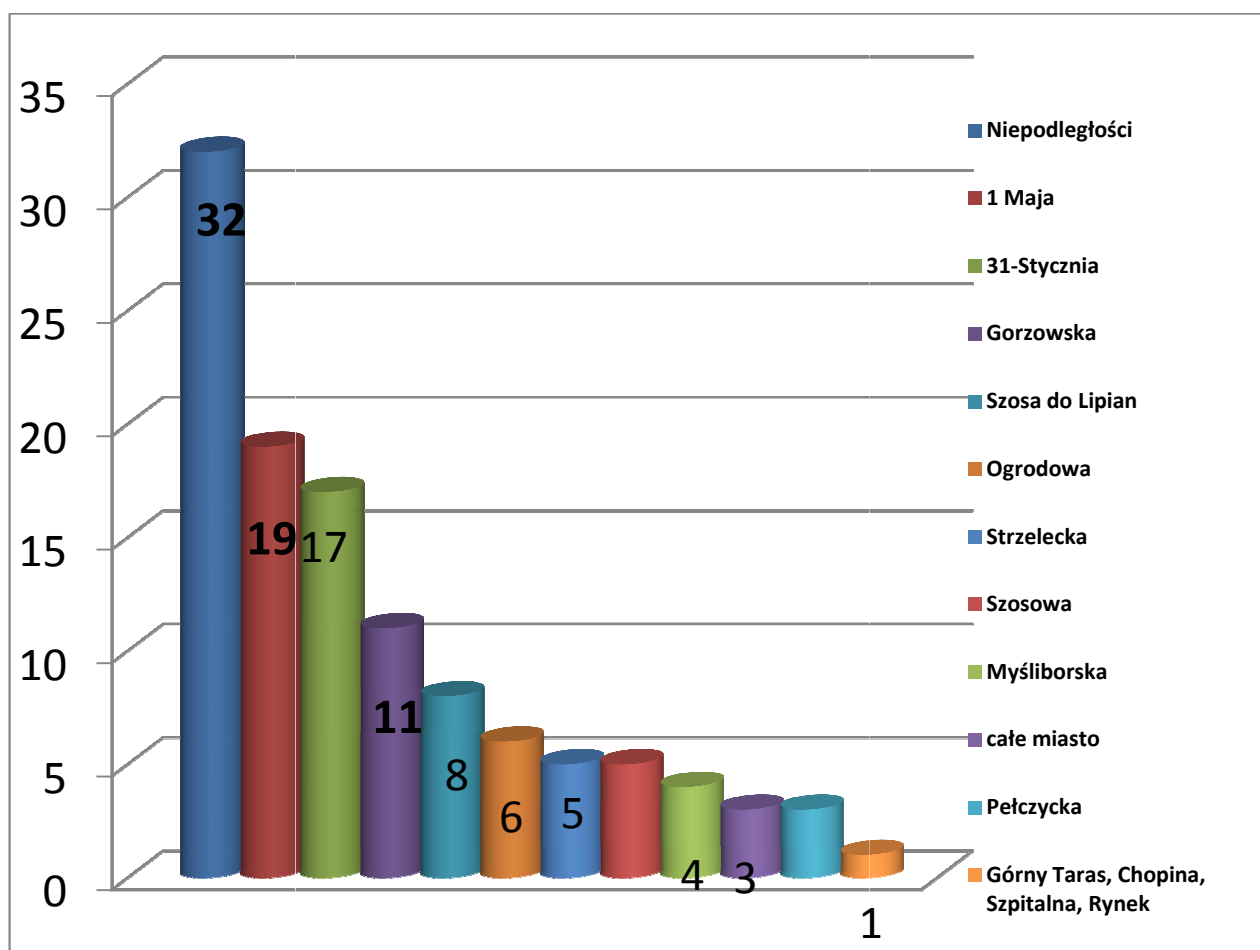




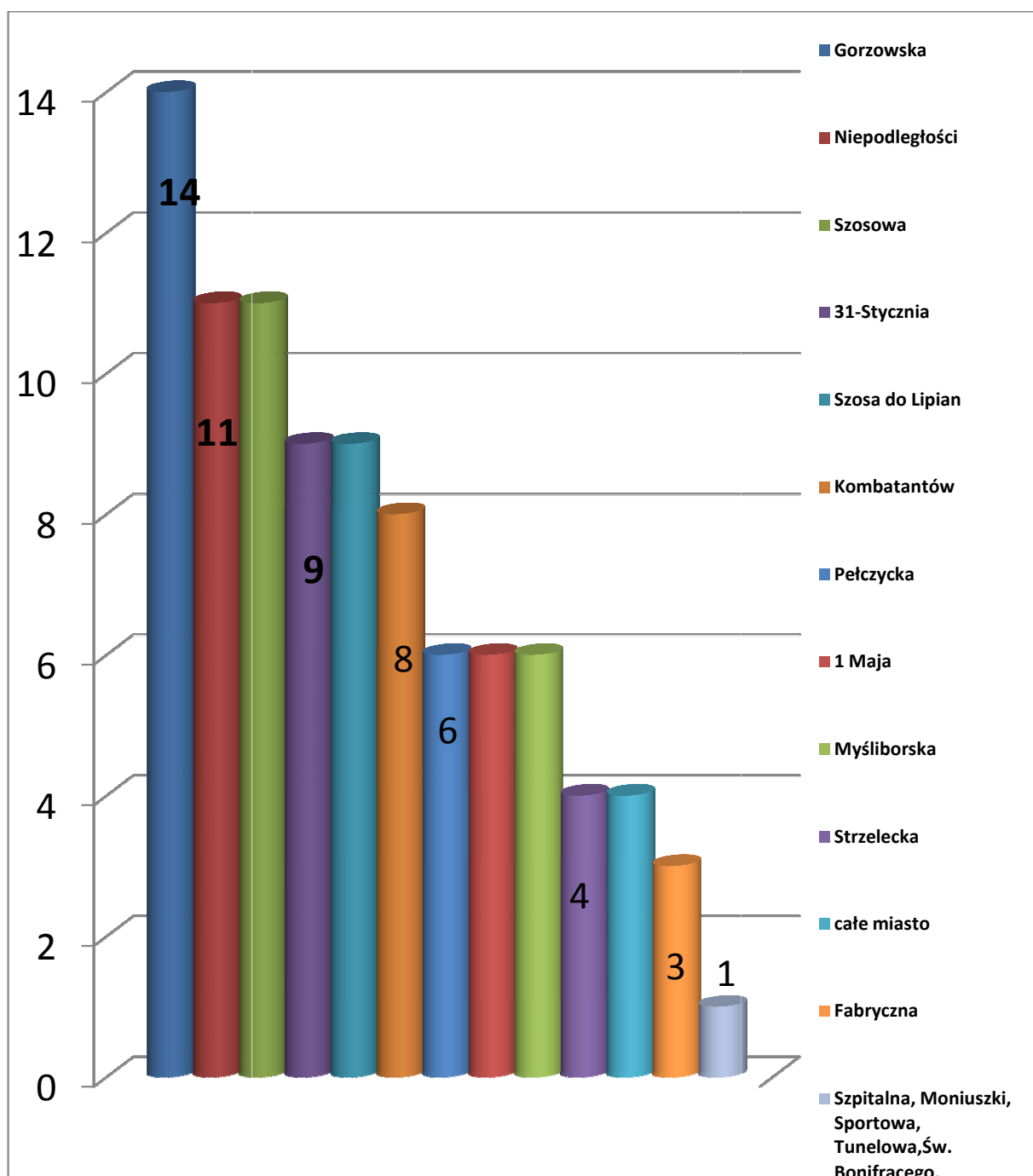
- Pytanie 8: Czy uważasz za zasadne wprowadzenie systemu korzystania z roweru miejskiego z możliwością wypożyczenia i pozostawienia go w wybranych miejscach:



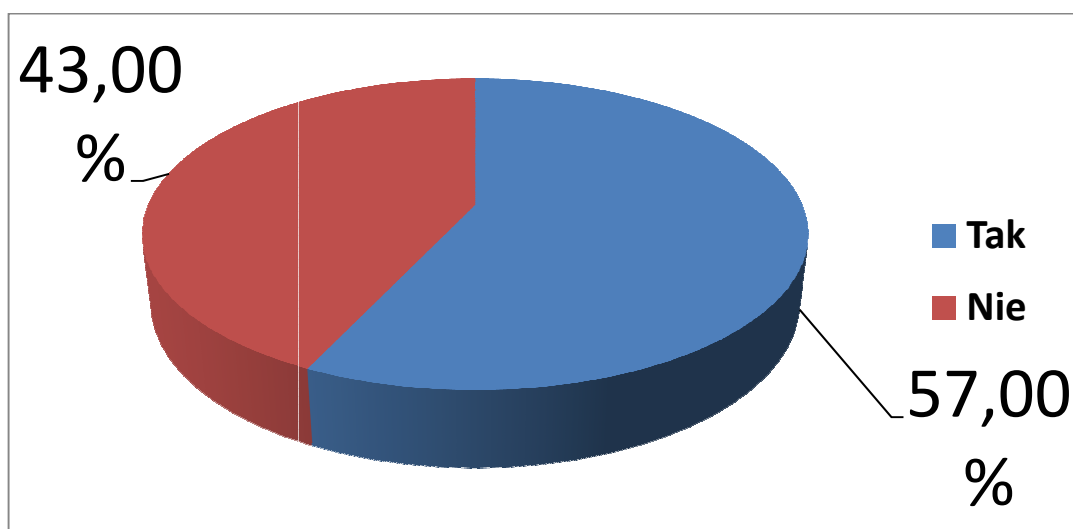
- Pytanie 9: „ Wymień miejsca w obrębie dróg i ulic twojej gminy, gdzie odczuwasz uciążliwość hałasu, drgań od przejeżdżających pojazdów (podaj odcinek ulicy lub drogi).”



- 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



Wyniki ankiety były zbieżne z tym co obserwowali autorzy 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. PRZEDMIOT PROGRAMU**

Program określa podstawową sieć dróg rowerowych dla Miasta Barlinka, opartą na połączeniach związanych z:

- szlakami rowerowymi tranzytowymi,
- szlakami rowerowymi o znaczeniu lokalnym (gminnym),

Rezultatem programu jest przygotowanie szkieletu tras rowerowych dla Miasta Barlinek oraz stworzenie inwestycyjnej listy rankingowej - narzędzia ułatwiającego podjęcie decyzji o wyborze danego odcinka sieci rowerowej do celów realizacji budowy, przebudowy, zabiegów organizacyjnych.

Lista rankingowa uzależnia bezpośrednio pozycję odcinka na liście od ilości funkcji generujących ruch rowerowy. Dodatkowo dla każdego odcinka określono wskaźnik efektywności, pokazujący zależność długości odcinka ścieżki rowerowej od jego funkcji komunikacyjnych.

Program wskazuje także w jakiej formie lokalizacyjnej może zostać dany odcinek zrealizowany.

## 8. TRASY ROWEROWE TRANZYTOWE

### **"ZNAKOWANY SZLAK ROWEROWY" /załącznik - Rys.2/**

Dwa szlaki liniowe w układzie północ - południe. W wyniku porozumienia władz, samorządowych Barlinka i gminy Przelewice dla obu szlaków punktem początkowym (końcowym) jest Ogród Dendrologiczny w Przelewicach. Oba szlaki posiadają, duże walory przyrodniczo-krajobrazowe. W powiązaniu z historią i zabytkami, stanowią atrakcję dla coraz bardziej rozwijającej się i powszechnej turystyki rowerowej. Projektowane znakowane szlaki rowerowe przebiegają terenami Barlinecko Gorzowskiego Parku Krajobrazowego. Szczególnie szlak „Barlinecki” (kolor czerwony), którego północny odcinek swoją trasą przechodzi również przez kulturowo-krajobrazowy park „Dolina Płoni”. Szlak „Zachodni (kolor niebieski) po opuszczeniu Barlinecko - Gorzowskiego Parku Krajobrazowego wprowadza turystów na trasę o niewielkim pochyleniu przez miejscowości zazwyczaj położone nad jeziorami polodowcowymi z reguły z przeszłością historyczną.

*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



Rysunek 7. Szlaki rowerowe znakowane w gminie Barlinek



## **"POJEZIERNA" /załączniki – Rys. 1 i 2/**

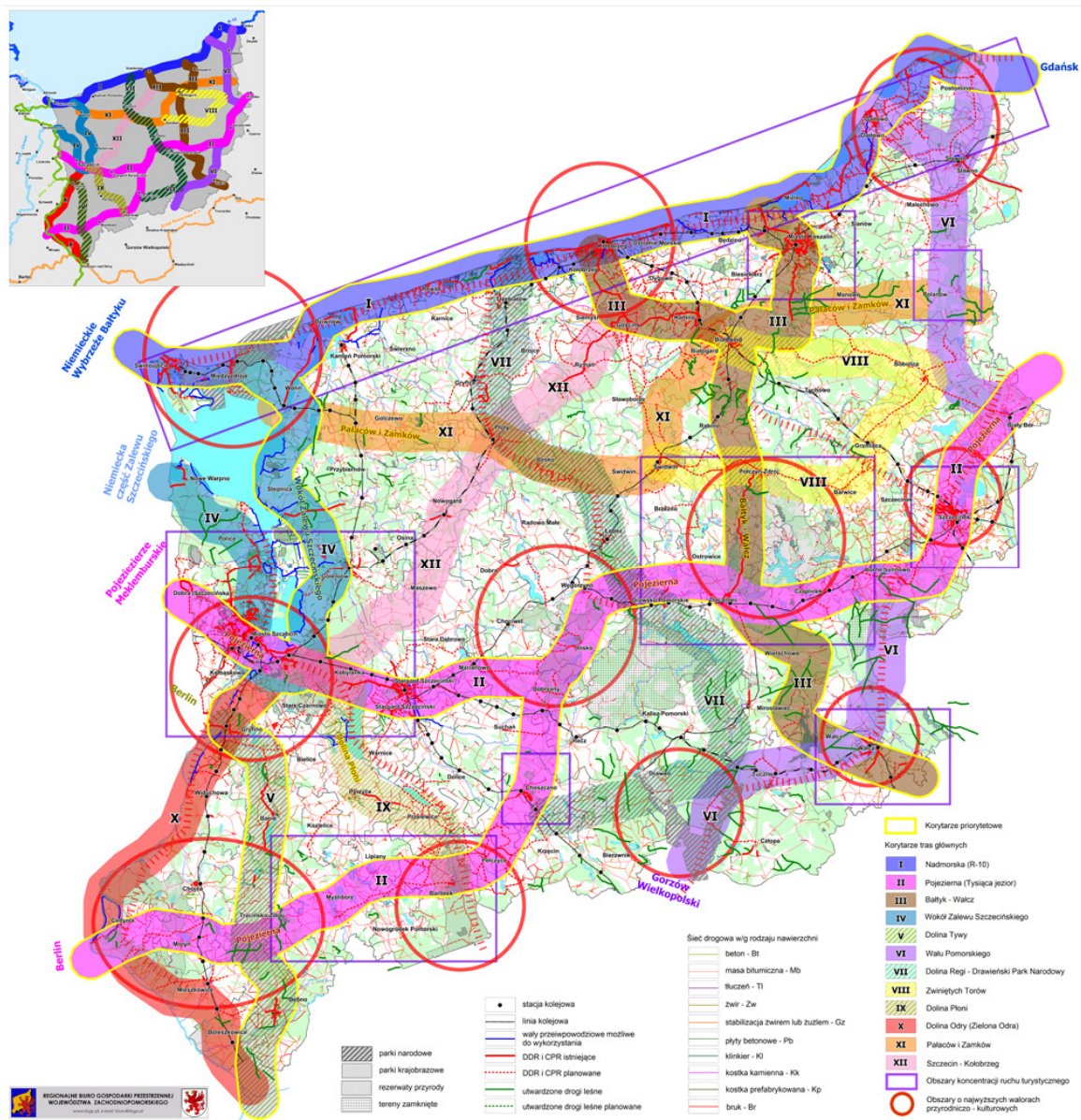
Projektowana terasa rowerowa ujęta w strategii przestrzennej województwa zachodniopomorskiego dł. ok. 220 km - 160 km.

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, Choszczyno w kierunku Ińska, gdzie łączy się z odnogą „szczecińską”. Dalej trasa przebiega przez Drawsko Pomorskie, Złocieniec, Czaplonek 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.

Szlak wytyczony jest na etapie korytarzy. Korytarz przez teren gminy Barlinek przebiega równoleżnikowo. W PBSR dla Miasta Barlinek przebieg trasy Pojeziernej jest uwzględniony na trasie po byłym torze kolejowym Sulimierz-Barlinek-Pełczyce.

Na odcinku przejścia przez miasto Barlinek trasa prowadzona jest ulicami 31 Stycznia, Jeziorną i wariantowo ul. Pełczycką lub wzdłuż planowanego obejścia.

Rysunek 8. Mapa - trasa szlaku rowerowego „Pojezierna” - korytarze ruchu



**"PO PKP " /załącznik – Rys. 1 i 2/**

Przebieg tras rowerowych związany jest z lokalizacją na terenach po dawnych torach kolejowych. Propozycja wykorzystania dawnych dróg kolejowych jest uzasadniona ekonomicznie z uwagi na bardzo dobre przygotowanie terenu pod budowę w postaci korpusu, elementów podbudowy, obiektów drogowych oraz ujednoliconą własność. Trasy te są idealne na połączenia międzygminne oraz na trasy turystyczne i rekreacyjne, mogą stanowić bardzo dobre połączenie niektórych miejscowości z Barlinkiem, przede wszystkim z Pełczycami, położonymi 10 km od Barlinka.

Na terenie gminy Barlinek trasa po byłych torach kolejowych przebiega następująco:

gr. gminy Lipiany, Mostkowo, Dzikowo, Barlinek, gr. gminy Pełczyce.

Należy dążyć do jak najbardziej efektywnego wykorzystania terenów na potrzeby ruchu rowerowego zarówno po byłym torowisku jak i infrastruktury kolejowej takiej jak dworce, przystanki i perony.

Ciągłość trasy na odcinku przez miasto została przerwana z powodu zaprojektowanemu po śladzie torowiska obejścia miasta.

**"W CIAGU DRÓG WOJEWÓDZKICH I POWIATOWYCH" /załącznik – Rys. 1,2/**

Drogi główne i zbiorcze gminy są obciążone największym ruchem samochodowym, w tym ruchem ciężarowym. Stanowią jednocześnie najkrótsze połączenia z sąsiednimi gminami, licznymi miejscowościami gminy a miastem Barlinek. Ze względów bezpieczeństwa przewiduje się lokalizację ścieżek rowerowych wzdłuż dróg tranzytowych jako niezależnych, wydzielonych z ruchu samochodowego obiektów. W miejscach kolizji wskazane jest przystosowanie istniejących dróg do ruchu rowerowego. Dotyczy to głównie regulacji prędkości dopuszczalnej, budowie urządzeń uspokojenia ruchu.

## 9. TRASY ROWEROWE MIEJSKIE

### **"W CIĄGU ULIC PO DROGACH GMINNYCH" /załącznik – Rys. 1/**

Wszystkie ulice w ciągu dróg gminnych powinny być przystosowane do prowadzenia ruchu rowerowego. W głównej mierze są to ulice o ruchu ogólnym, gdzie przeważnie nie ma miejsca na wydzielone ciągi rowerowe. Należy dążyć na tych ulicach do zrównoważenia warunków ruchu wszystkich użytkowników, tak aby faworyzowały pieszych i rowerzystów. Przewiduje się, że podstawowymi zabiegami dostosowania ulic gminnych do ruchu rowerowego jest:

- \* tworzenie stref pieszo-rowerowych - tras, obszarów wyłączonych z ruchu samochodowego,
- \* tworzenie prędkościowych stref ruchowych w postaci strefy zamieszkania i strefy "30",
- \* regulacja parkowania - redukcja i wyznaczanie miejsc postoju pojazdów,
- \* uspokojenie ruchu - zabiegi podkreślające ograniczenie prędkości i uprzywilejowanie ruchu pieszo-rowerowego.
- \* poprawa estetyki i likwidacja barier - zabiegi zachęcające rowerzystów do korzystania z przestrzeni publicznej w postaci zastosowania odpowiednich materiałów nawierzchni, nasadzeń zieleni ozdobnej, redukcji barier architektonicznych (krawężniki, schody, pochylnie), dobrego oświetlenia, miejsca odpoczynku (ławki, stojaki rowerowe).

Rolą tych połączeń są codzienne dojazdy do obiektów miejskich, jednocześnie mogą stanowić odcinki tras turystyczno-rekreacyjnych.

## **"W CIAGU ULIC PO DROGACH WOJEWÓDZKICH I POWIATOWYCH"**

### **/załącznik – Rys. 1/**

Wszystkie ulice w ciągu dróg wojewódzkich i powiatowych powinny być przystosowane do prowadzenia ruchu rowerowego.

Trasy te są obciążone największym ruchem samochodowym, stanowią najkrótsze połączenia miejskie, jednocześnie cele podróży znajdują się przy tych trasach. Rolą tych połączeń są dojazdy do pracy, szkoły, na sprawunki, jednocześnie mogą stanowić odcinki tras turystyczno-rekreacyjnych.

Ze względów bezpieczeństwa przewiduje się lokalizację ścieżek rowerowych jako niezależne, wydzielone z ruchu samochodowego obiekty. W miejscach kolizji wskazane jest przystosowanie istniejących ulic do ruchu rowerowego. Dotyczy to głównie regulacji prędkości dopuszczalnej poprzez tworzenie stref ruchu, budowie urządzeń uspokojenia ruchu.

## **"REKREACYJNE LOKALNE " /Rys.1/**

Zaproponowano połączenia miejskie związane z szeroko rozumianą rekreacją. Prowadzone są trasami po byłej linii kolejowej, drogami gruntowymi przebiegającymi odcinkami leśnymi, atrakcyjne krajobrazowo. Trasy zostały wytyczone na zasadzie zamkniętej pętli z początkiem i końcem trasy w Barlinku. Na odcinkach tych należy dążyć do ograniczania ruchu samochodowego.

## **"STARE MIASTO " /Rys.1/**

Obszar starego miasta w Barlinku z powodu swojej atrakcyjności stanowi bardzo ważny cel podróży. Należy dążyć aby obszar ten był uwolniony od ruchu samochodowego na korzyść ruchu pieszego i rowerowego. Dotyczy to przejazdu samochodami i parkowania. Przekształcenie starego miasta może następować etapami:

- utworzenie strefy ograniczonej prędkości (zamieszkania), uporządkowanie parkowania,
- przebudowa ulic pod kątem rewitalizacji przestrzeni średniowiecznego centrum z ograniczoną dostępnością dla ruchu samochodowego.

Proponowane przekształcenie może stanowić wizytówkę turystyczno-rekreacyjną miasta. Powinna zachęcać mieszkańców i przyjezdnych do krótkich spacerów i przejazdów wśród atrakcyjnej, historycznej zabudowy.

### **"WOKÓŁ JEZIORA"**

Trasa przebiega wokół Jeziora Barlineckiego. Stanowi szlak o największych walorach turystyczno-krajoznawczych. Została wybrana przez mieszkańców jako najbardziej pożądana inwestycja rowerowa.

Niewątpliwie realizacja ścieżki rowerowej wokół jeziora, stanowić będzie poważną ofertę turystyczną miasta i gminy. Może na jej bazie powstać szereg inicjatyw gospodarczych związanych z obsługą użytkowników szlaku tj. rozwój bazy noclegowej, restauracyjnej, handlowej, usług turystycznych i krajoznawczych, usług specjalistycznych jak wypożyczalnie i serwis rowerów.

Oprócz walorów krajobrazowych związanych z jeziorem na trasie położone są bezpośrednio lub w małej odległości ciekawe obiekty krajoznawcze.

Przy szczegółowym tyczeniu szlaku należy dążyć do jego lokalizacji w jak najbliższym sąsiedztwie wody, wydzieleniu od intensywnego ruchu samochodowego, wskazaniu miejsc odpoczynku-widokowych.

## **10. SZKIELET ŚCIEŻEK ROWEROWYCH.**

W wyniku analizy połączeń rowerowych tranzytowych i lokalnych powstał szkielet funkcjonalny ścieżek rowerowych miejskich.

W charakterystycznych miejscach, gdzie funkcje połączeń ulegały zmianie ustalono punkty węzłowe szkieletu ścieżek rowerowych. W ten sposób uzyskano podział szkieletu na odcinki nazwane odcinkami rankingowymi.

## 11. KARTA RANKINGOWA ŚCIEŻKI ROWEROWEJ

Dla każdego odcinka rankingowego została przygotowana karta ścieżki rowerowej. Są na niej zbierane informacje, służące do oceny priorytetu inwestycyjnego. O atrakcyjności danego odcinka decyduje ilość funkcji i punktacja przydzielona każdej z funkcji.

Starano się aby ilość punktów dla danej funkcji była obiektywna i wiązała się ze znaczeniem danej funkcji dla miasta i gminy w kontekście bezpieczeństwa ruchu, atrakcyjności i dostępności szlaku.

Suma punktów wskazuje miejsce odcinka ścieżki rowerowej w rankingu inwestycyjnym.

Dodatkowo obliczono wskaźnik efektywności dla każdego odcinka tj. liczbę wskazującą relację ilości funkcji i długości przedmiotowego odcinka.

$$RI = \sum Pr / Ld$$

$\sum Pr$  - suma punktów rankingowych

$Ld$  - długość odcinka w km

### WZÓR KARTY RANKINGOWEJ

#### **KARTA ODCINKA ŚCIEŻKI ROWEROWEJ**

##### A. OPIS

1	NAZWA ODCINKA	
2	NUMER ODCINKA	
3	ORIENTACYJNA DŁUGOŚĆ	
4	STAN ZAINWESTOWANIA	

##### B. FUNKCJE

1	Trasa zewnętrzna "POJEZIERNA" (100 pkt.)	
2	TRANZYTOWA Trasy tranzytowe ogólne (50 pkt.)	



3	REKREACYJNE Ogólne, "Stare Miasto B", (70 pkt.)	
4	REKREACYJNE "Wokół jeziora", "Stare Miasto A" (100 pkt.)	
5	LOKALIZACYJNA w ciągu dróg wojewódzkich (200pkt.), powiatowych (150pkt.), gminnych (50pkt.), po nieczynnej linii kolejowej (150pkt.)	
6	SUMA PUNKTÓW	
7	WSKAŹNIK RANKINGOWY SUMA PUNKTÓW/DŁ. ODCINKA	

### C. ZLECENIA INWESTYCYJNE

1	SUGEROWANA LOKALIZACJA	
2	SPOSÓB ORGANIZACJI RUCHU	
3	ZALECENIA ZAGOSPODAROWANIA	

## 12. LISTA RANKINGOWA

Dane z części B zgromadzone na kartach rankingowych zostały pokazane tabelarycznie. W efekcie powstała lista rankingowa:

### 1. RANKING ODCINKÓW ŚCIEŻEK ROWEROWYCH MIEJSKICH

## 13. STREFY RUCHOWE

W części C karty rankingowej zgromadzono dane umożliwiające przyszłe zdefiniowanie sposobu zagospodarowania odcinka ścieżki rowerowej jej ew. lokalizację w odpowiedniej strefie ruchowej (ograniczonej prędkości).

Wprowadzenie stref ruchowych w obszarze zabudowanym miasta Barlinka powinno być priorytetem przy realizacji programu 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 środków uspokojenia ruchu dostosowanych do warunków określonej strefy.

Strefy w obszarze zabudowanym 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.

Propozycję objęcia ulic miejskich, strefami ruchu pokazano na rys.4.

Wprowadzenie stref w mieście można etapować w zależności od posiadanych środków i celów inwestycyjnych:

- korzystając z niskonakładowych środków bezpieczeństwa ruchu drogowego tj.: oznakowania poziomego, pionowego, urządzeń bezpieczeństwa,
- przy okazji budowy lub przebudowy drogi/ulicy w formie dedykowanej ruchowi rowerowemu, celowo wybudowanych elementów zagospodarowania odpowiednich dla danej strefy ruchowej np. środków uspokojenia ruchu (progi zwalniające, wyspy kanalizujące, ronda, zieleń).

#### **14. ROWER MIEJSKI**

Barlinek jest miastem, które posiada warunki do stworzenia efektywnej sieci połączeń rowerowych. Sprzyja temu stosunkowo niewielki obszar, brak znaczących różnic wysokości, charakterystyczne cele podróży takie jak centrum (urzędy, szkoły, sklepy), plaża i tereny rekreacyjne, osiedla mieszkaniowe. Wskazaniem jest aby oprócz budowy dobrych tras rowerowych prowadzić działania dodatkowe skierowane na inwestycje w tworzenie infrastruktury rowerowej takiej jak: dostosowanie transportu publicznego do przewozu roweru, parkingi park&ride, oznakowanie, stojaki rowerowe, miejsca wypoczynku oraz edukację i promocję ruchu rowerowego.

Idea roweru miejskiego ma również odzwierciedlenie w wynikach ankiet, gdzie mieszkańcy w zdecydowanej większości oczekują na rozwój sieci rowerowej i są świadomi korzyści płynących z jej działania.

Zainteresowanie społeczne, aspekty ekologiczne, zdrowotne, praktyczne dają pozytywne wskazania na realizację miejskiego systemu wypożyczeń roweru. Możliwość taniego, dostępnego i łatwego w obsłudze wypożyczenia roweru i zwrócenia go może w bardzo dużym stopniu być czynnikiem rozwojowym dla ruchu rowerowego miasta i okolic.

## **15. PLANOWANE CENTRUM PRZESIADKOWE ORAZ DROGA DLA ROWERÓW Z BARLINKA DO PEŁCZYC – ODCINEK : BARLINEK - GRANICA GMINY**

Kluczowym elementem projektu jest centrum przesiadkowe dostosowane do potrzeb komunikacji autobusowej miejskiej i pozamiejskiej oraz oczekiwań rowerzystów. Początkiem drogi dla rowerów, która bieg będzie do granicy gminy, gdzie połączy się z drogą dla rowerów planowaną przez Gminę Pełczyce, będzie centrum przesiadkowe w Barlinku.

W ramach centrum przesiadkowego powstanie przystanek autobusowy obsługujący miejską komunikację zbiorową i zbiorową komunikację pozamiejską, parking dla samochodów osobowych i autobusów oraz infrastruktura pozwalająca na bezpieczne zaparkowanie rowerów.

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 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. 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 szlaku (granica miasta – granica gminy) po trasie nieczynnej linii kolejowej łączącej Barlinek z Pełczycami. Wykorzystanie nieczynnego torowiska stanowi silną stronę 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.

## 16. ANALIZA SWOT

Przygotowano analizę mocnych i słabych stron miasta Barlinek w zakresie rozwoju ruchu rowerowego, a także szans i zagrożeń (analiza SWOT).

<b>MOCNE STRONY</b>	<b>SŁABE STRONY</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>◆ Potencjał turystyczny Jeziora Barlineckiego,</li><li>◆ Potencjał turystyczny miasta Barlinek,</li><li>◆ Występowanie atrakcyjnych form ochrony przyrody,</li><li>◆ Obecność terenów po byłych liniach kolejowych,</li><li>◆ Funkcjonowanie tematycznych szlaków turystycznych,</li><li>◆ Niewielki obszar miasta i gminy,</li><li>◆ Dobrze rozwinięta strefa gospodarcza,</li><li>◆ Charakterystyczne cele podróży takie jak: centrum (urzędy, szkoły, sklepy), plaża i tereny rekreacyjne, osiedla mieszkaniowe, obiekty produkcyjno-usługowe,</li><li>◆ Szlaki rowerowe przebiegające przez gminę,</li><li>◆ Podejmowanie działań z sąsiednimi jednostkami,</li><li>◆ Dobre położenie komunikacyjne, w tym droga krajowa S3,</li><li>◆ Gotowy projekt obwodnicy śródmiejskiej Barlinka,</li><li>◆ Utrzymywanie kontaktów z zagranicznymi partnerami,</li><li>◆ Przynależność do Euroregionu Pomierania,</li><li>◆ Prowadzenie współpracy z lokalnymi grupami działania,</li><li>◆ Istnienie organizacji pozarządowych na terenie gminy,</li><li>◆ Działalność klubów sportowych,</li><li>◆ Organizacja imprez cyklicznych,</li><li>◆ Bliskość granicy z Niemcami,</li><li>◆ Bliskość aglomeracji szczecińskiej i gorzowskiej.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>◆ Nieduża ilość istniejących ścieżek rowerowych,</li><li>◆ Duży ruch drogowy przechodzący przez centrum miasta w ciągu dróg wojewódzkich,</li><li>◆ Brak obwodnicy miasta,</li><li>◆ Ograniczenia terenowe - wzniesienia terenu, cieki wodne,</li><li>◆ Słaby stan techniczny dróg i ulic, głównie gminnych i powiatowych,</li><li>◆ Duże prędkości pojazdów,</li><li>◆ Brak stref ruchu (ograniczenia prędkości i dostępności),</li><li>◆ Niewystarczająca sieć noclegowa,</li><li>◆ Niewystarczająca sieć gastronomiczna,</li><li>◆ Niewystarczająca sieć usług dla rowerzystów,</li><li>◆ Słaba infrastruktura dla rowerów (parkingi, stojaki),</li><li>◆ Ograniczony dostęp do terenów odciętych od miasta obejściem (linią kolejową).</li></ul>

<b>SZANSE</b>	<b>ZAGROŻENIA</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>◆ Rozwój kultury zdrowego trybu życia,</li><li>◆ Możliwość pozyskania środków UE na drogi rowerowe w perspektywie 2014-2020,</li><li>◆ Rozwój turystyki rowerowej,</li><li>◆ Budowa obejścia,</li><li>◆ Tendencja do korzystania z roweru jako środka komunikacji miejskiej.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>◆ Nieokreślona perspektywa budowy obwodnicy,</li><li>◆ Prognozowana zmniejszająca się liczba ludności,</li><li>◆ Starzenie się lokalnej społeczności,</li><li>◆ Kryzys gospodarczy,</li><li>◆ Inne zdarzenia losowe.</li></ul>

## **17. DOBRE PRAKTYKI W DZIEDZINIE PROJEKTOWANIA SYSTEMU ŚCIEŻEK ROWEROWYCH**

Infrastruktura rowerowa to zbiór, w skład którego wchodzi wiele elementów umożliwiających ruch rowerowy. Aby infrastruktura ta była atrakcyjna dla cyklisty, powinna spełniać wymogi bezpieczeństwa, minimalizować straty energii oraz zapewniać komfortowy przejazd przez określony rejon. Wzrost liczby elementów infrastrukturalnych dobrej jakości, zgodnych z potrzebami rowerzystów, z czasem przekłada się na wzrost liczby użytkowników, a tym samym na atrakcyjność mobilną miasta i regionu. W miarę rozwoju ruchu turystycznego wzdłuż określonych szlaków pojawiają się również nowe potrzeby związane z bazą noclegową oraz gastronomią i bezpieczeństwem.

Przy realizacji połączeń należy brać pod uwagę:

\* Spójność - szlaki muszą tworzyć spójną całość i powinny być połączone ze wszystkimi źródłami i celami podróży rowerowych,

\* Bezpośredniość - szlaki powinny oferować rowerzystom możliwie najkrótsze połączenia,

\* Atrakcyjność - powinny prowadzić w sposób zapewniający jazdę wśród atrakcyjnych miejsc,

\* Bezpieczeństwo - powinny gwarantować bezpieczeństwo ruchu,

\* Wygoda - powinny umożliwiać szybką i wygodną jazdę rowerem.

Rowerzysta podczas jazdy nieustannie pokonuje opory toczenia, jest narażony na podmuchy wiatru, zmienne warunki pogodowe i ukształtowania terenu. Wszystkie te elementy sprawiają, że tor jazdy nie jest idealnie równy i rowerzysta do komfortowego i bezpiecznego poruszania się potrzebuje przestrzeni znacznie większej niż szerokość roweru. Dlatego też szlak przyjazny dla rowerzysty, w przypadku przebiegu drogami przeznaczonymi również dla ruchu samochodowego, powinien uwzględniać ten fakt i powinien być wytyczany jako wydzielony z tego ruchu lub prowadzić drogami o niewielkim natężeniu ruchu samochodowego.

Nawierzchnia ścieżki rowerowej i jej stan są podstawowymi czynnikami mającymi bezpośredni wpływ na komfort, wygodę i prędkość jazdy rowerem. Jest ona znacznie ważniejsza niż oznakowanie szlaków. Najczęściej stosowanymi rodzajami nawierzchni są:

- nawierzchnie bitumiczne lub betonowe,
- nawierzchnie z kostki betonowej lub kamiennej,
- nawierzchnie z kruszyw utwardzanych mechanicznie,
- nawierzchnie gruntowe ulepszone.

Wybór określonego typu nawierzchni uzależniony powinien być od otoczenia lokalizacji ścieżki rowerowej. Zaleca się przy realizacji ścieżek rowerowych tranzytowych jezdnię bitumiczną, w obszarach ochrony przyrody jezdnię z kruszywa, w obszarach miejskich jezdnię bitumiczną i kostkową.

O przyjazności określonego szlaku decyduje również sposób i jakość oznakowania. Za dobrze oznakowany szlak uważa się taki, po którym można podróżować bez posiłkowania się mapą. Właściwe rozlokowanie znaków gwarantuje prawidłowe reakcje zapewniające bezpieczeństwo w ruchu na trasach dostępnych także dla samochodów.

Prawidłowo oznakowany szlak rowerowy powinien po każdej zmianie kierunku potwierdzać właściwe wybranie drogi przez umieszczenie za skrzyżowaniem stosownej tabliczki z oznakowaniem szlaku.

Drogi przyjazne rowerzyście to szlaki spełniające określoną grupę kryteriów, między innymi:

- są wydzielone z ruchu samochodowego lub prowadzone drogami o małym natężeniu ruchu samochodowego,
- w miejscach kolizji lub zbliżenia z ruchem samochodowym prędkość tego ruchu musi być ograniczona do 30 km/h (maksymalnie 40 km/h),
- są wyposażone w dobrą infrastrukturę, zapewniającą komfortową podróż i odpoczynek,
- ich przebieg zapewnia wygodę dojazdu do szlaku środkami komunikacji publicznej i prywatnej, którymi można również przewieźć rower.

## 18. RYSUNKI

Wykonano 4 załączniki graficzne:

1. SZKIELET PODSTAWOWY POŁĄCZEŃ ROWEROWYCH
2. SZKIELET POŁĄCZEŃ ROWEROWYCH POZAMIEJSKICH
3. SZKIELET POŁĄCZEŃ ROWEROWYCH ODCINKI RANKINGOWE
4. DOCELOWE STREFY RUCHOWE ULIC