Plan Rozwoju Sieci Drogowej na terenie Gminy Kobylnica na lata 2027-2032





Opracowanie pt. Plan Rozwoju Sieci Drogowej na terenie Gminy Kobylnica na lata 2027-2032,

powstało na zlecenie:

Urzędu Miejskiego w Kobylnicy

ul. Główna 20

76-251 Kobylnica

Kobylnica

zostało opracowane przez firmę:

Kompleksowe Usługi Doradcze

Maciej Gabory

ul. Świebodzka 2B

50-046 Wrocław

K Kompleksowe
U Usługi
D Doradcze

Zespół autorski:

- Maciej Gabory - kierownik projektu
- Maciej Michnej
- Konrad Wróbel
- Oleksandra Korniichuk
- Zuzanna Kurowska
- Dominika Hyży

SPIS TREŚCI

1. Wstęp 5
1.1 Cel opracowania 5
1.2 Podstawa opracowania 5
1.3 Zakres opracowania 6
1.4 Metodyka opracowania 7
2. Charakterystyka Gminy Kobylnica 10
2.1 Położenie i podstawowe informacje 10
2.2 Struktura osadnicza 12
2.3 Powiązania transportowe i przestrzenne 13
2.4 Uwarunkowania społeczno-gospodarcze wpływające na rozwój sieci drogowej 16
3. Studium istniejącego układu drogowego 19
3.1 Charakterystyka istniejącej sieci drogowej 19
3.2 Klasyfikacja dróg 20
3.2.1 Droga ekspresowa S6 21
3.2.2 Drogi krajowe 23
3.2.3 Drogi wojewódzkie 23
3.2.4 Drogi powiatowe 24
3.2.5 Drogi gminne 26
3.2.6 Drogi wewnętrzne 34
3.3 Obiekty mostowe 35
3.3.1 Szczegółowa analiza stanu technicznego i identyfikacja zagrożeń 37
3.3.2 Bezpieczeństwo ruchu i wyposażenie obiektów 39
3.3.3 Identyfikacja głównych zagrożeń dla sieci drogowej 39
3.3.4 Zestawienie potrzeb remontowo-utrzymaniowych 40
3.3.5 Harmonogram realizacji i zalecenia dotyczące drogowych obiektów inżynierskich 40
3.4 Parametry techniczne sieci drogowej 42

3.5 Rodzaje nawierzchni 61
3.6 Stan techniczny nawierzchni 63
3.7 Ocena funkcjonowania układu drogowego 65
3.8 Powiązania z układem zewnętrznym 67
3.9 Obsługa komunikacją zbiorową 67
3.9.1 Znaczenie komunikacji zbiorowej dla sieci drogowej 69
3.10 Bezpieczeństwo ruchu drogowego 70
3.11 Identyfikacja głównych problemów istniejącego układu drogowego 71
4. Analiza uwarunkowań rozwoju sieci drogowej 77
4.1 Dokumenty strategiczne i planistyczne 77
4.2 Kierunki rozwoju przestrzennego gminy 79
4.3 Prognozowany rozwój zabudowy i liczby mieszkańców 81
4.4 Planowane inwestycje drogowe innych zarządców 83
4.4.1 Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad 83
4.4.2 Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku 84
4.4.3 Zarząd Dróg Powiatowych w Słupsku 84
4.5 Wnioski mieszkańców, rad sołeckich i radnych 86
5. Koncepcja rozwoju sieci drogowej 91
5.1 Założenia i cele rozwoju układu drogowego 91
5.2 Kierunki rozwoju sieci drogowej i standard inwestycji 92
5.2.1 Połączenia pomiędzy miejscowościami i z zewnętrznym układem drogowym 92
5.2.2 Rozwój układów ulicznych w miejscowościach 93
5.2.3 Poprawa bezpieczeństwa i rozwój infrastruktury towarzyszącej 93
5.2.4 Działania organizacyjne i edukacyjne 94
5.3 Drogi i obiekty wymagające poprawy stanu technicznego 95
5.3.1 Katalog dróg do budowy lub odtworzenia 99
5.3.2 Katalog dróg wymagających napraw i utrzymania zapobiegawczego ... 116
5.4 Nowe ulice i obsługa rozwijającej się zabudowy 121

5.5 Przedsięwzięcia kluczowe dla funkcjonowania sieci 128
6. Plan inwestycyjny 133
6.1 Kryteria priorytetyzacji inwestycji 133
6.2 Zadania krótkoterminowe (2027–2032) 134
6.2.1 Zadania długoterminowe (po 2032 r.) 137
6.2.2 Przygotowanie i uruchamianie inwestycji 137
6.3 Możliwe źródła finansowania 139
6.4 Wdrażanie i monitorowanie planu 140
7. Spis tabel 142
8. Spis rysunków 143
9. Spis wykresów 144
10. Załączniki 145

1. Wstęp

1.1 Cel opracowania

Celem opracowania dokumentu jest określenie kierunków rozwoju, modernizacji oraz poprawy funkcjonowania infrastruktury drogowej na obszarze gminy, uwzględniając jej aktualne uwarunkowania przestrzenne i powiązania komunikacyjne.

Podstawowym założeniem opracowania jest stworzenie spójnych ram dla planowania działań związanych z budową, przebudową, remontami, modernizacjami, utrzymaniem oraz poprawą bezpieczeństwa infrastruktury drogowej pozostającej w zarządzie gminy Kobylnica. Plan ma służyć racjonalnemu ustalaniu priorytetów inwestycyjnych oraz wspierać podejmowanie decyzji dotyczących kolejności i zakresu realizacji poszczególnych przedsięwzięć. Istotnym celem opracowania jest poprawa dostępności komunikacyjnej poszczególnych miejscowości, zapewnienie efektywnych powiązań z drogami wyższych kategorii oraz dostosowanie sieci drogowej do istniejących i jednocześnie przewidywanych kierunków rozwoju przestrzennego gminy. W planowaniu działań uwzględniono również potrzebę poprawy warunków ruchu wszystkich jego uczestników, w tym pieszych i rowerzystów, a także zwiększenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Plan Rozwoju Sieci Drogowej na terenie Gminy Kobylnica na lata 2027-2032 stanowi dokument o charakterze planistycznym oraz pomocniczym, którego ustalenia mają wspierać gminę w prowadzeniu długofalowej polityki w zakresie rozwoju infrastruktury drogowej oraz w przygotowaniu i hierarchizacji przedsięwzięć inwestycyjnych.

1.2 Podstawa opracowania

Podstawę prawną opracowania dokumentu stanowią w szczególności przepisy ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, określające zasady zarządzania drogami publicznymi oraz obowiązki zarządców dróg. Zgodnie z art. 20 ustawy do zadań zarządcy drogi należy w szczególności opracowywanie projektów planów rozwoju sieci drogowej oraz projektów planów finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich.

W zakresie uwarunkowań przestrzennych i kierunków rozwoju zagospodarowania terenu opracowanie uwzględnia przepisy ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w szczególności dotyczące planowania przestrzennego na poziomie gminy. Aktualny system planowania przestrzennego

przewiduje sporządzanie planu ogólnego gminy, którego ustalenia stanowią istotne uwarunkowanie dla kształtowania przyszłej struktury przestrzennej, a tym samym również zapotrzebowania na infrastrukturę transportową. W opracowaniu dodatkowo uwzględniono obowiązujące przepisy i dokumenty dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego, ochrony środowiska oraz finansowania i realizacji inwestycji drogowych, w zakresie odpowiadającym przedmiotowi niniejszego dokumentu.

Podstawę merytoryczną opracowania stanowią aktualne dokumenty strategiczne, planistyczne i programowe dotyczące gminy Kobylnica, dokumentacja dotycząca sieci drogowej pozostającej w zarządzie gminy, dane ewidencyjne, a także informacje dotyczące stanu technicznego i funkcjonowania infrastruktury drogowej. W ramach opracowania wykorzystano w szczególności następujące materiały źródłowe:

- Raport o stanie Gminy Kobylnica za 2025 r.,
- Plan rozwoju sieci drogowej na terenie Gminy Kobylnica na lata 2021–2026,
- Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego Gminy Kobylnica na lata 2026-2035,
- Wieloletnia prognoza finansowa Gminy Kobylnica,
- Plan ogólny gminy Kobylnica wraz z uzasadnieniem,
- protokoły z okresowych kontroli rocznych obiektów inżynierskich,
- protokoły z okresowych kontroli rocznych dróg w zarządzie gminy Kobylnica.

Zgromadzone materiały posłużyły do przeprowadzenia analizy istniejącego stanu sieci drogowej, identyfikacji jej najważniejszych problemów i potrzeb oraz określenia kierunków dalszego rozwoju i działań inwestycyjnych.

Przy opracowaniu dokumentu uwzględniono również aktualny przebieg granic administracyjnych gminy Kobylnica obowiązujący od dnia 1 stycznia 2026 r., wynikający z Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 31 lipca 2025 r. w sprawie ustalenia granic niektórych gmin i miast, nadania niektórym miejscowościom statusu miasta oraz zmiany nazwy gminy.

1.3 Zakres opracowania

Zakres opracowania obejmuje analizę istniejącego układu komunikacyjnego gminy Kobylnica oraz określenie kierunków jego rozwoju w perspektywie obowiązywania niniejszego planu. Analiza została przeprowadzona z uwzględnieniem aktualnego i prognozowanego stanu zagospodarowania przestrzennego gminy, jej struktury

osadniczej, uwarunkowań społeczno-gospodarczych oraz istniejących powiązań komunikacyjnych z sąsiednimi jednostkami samorządu terytorialnego.

W ramach opracowania analizie poddano w szczególności:

- istniejący układ drogowy na terenie gminy Kobylnica,
- strukturę i funkcje poszczególnych dróg na terenie gminy,
- stan techniczny dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich,
- wyposażenie dróg w elementy infrastruktury drogowej,
- warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- dostępność komunikacyjną poszczególnych miejscowości i obszarów gminy,
- powiązania dróg gminnych z drogami wyższych kategorii,
- obsługę komunikacyjną istniejących i planowanych terenów zabudowy oraz terenów aktywności gospodarczej,
- potrzeby w zakresie infrastruktury przeznaczonej dla pieszych i rowerzystów,
- istniejące i przewidywane uwarunkowania rozwoju sieci drogowej wynikające z dokumentów planistycznych i strategicznych,
- planowane oraz możliwe do realizacji przedsięwzięcia inwestycyjne w zakresie infrastruktury drogowej.

W ramach niniejszego opracowania przewiduje się dokonania hierarchizacji potrzeb inwestycyjnych, uwzględniając znaczenie poszczególnych odcinków dróg dla funkcjonowania gminy, ich stan techniczny, znaczenie komunikacyjne, poziom bezpieczeństwa ruchu, obsługę terenów zabudowanych oraz powiązanie z drogami wyższych kategorii. Wyniki przeprowadzonych analiz stanowią podstawę do wskazania działań inwestycyjnych i utrzymaniowych oraz określenia ich priorytetów w ramach rozwoju sieci drogowej gminy Kobylnica.

Zakres przestrzenny opracowania obejmuje gminę Kobylnica w granicach administracyjnych obowiązujących od 1 stycznia 2026 r. Granice te stanowią podstawę wszystkich analiz sieci drogowej, zestawień długości dróg, ocen stanu technicznego oraz określania potrzeb i kierunków rozwoju infrastruktury drogowej. Powiązania z drogami położonymi, poza tym obszarem uwzględniono w zakresie niezbędnym do oceny funkcjonowania układu komunikacyjnego gminy.

1.4 Metodyka opracowania

Metodyka opracowania niniejszego dokumentu opierała się na kompleksowej analizie istniejącego stanu sieci drogowej gminy Kobylnica oraz identyfikacji uwarunkowań

przestrzennych, technicznych, komunikacyjnych i społeczno-demograficznych wpływających na jej funkcjonowanie i dalszy rozwój. Przyjęte podejście umożliwiło rozpoznanie najważniejszych problemów i potrzeb w zakresie infrastruktury drogowej, a następnie określenie kierunków działań inwestycyjnych i utrzymaniowych, służących poprawie funkcjonalności, dostępności i bezpieczeństwa sieci drogowej gminy.

W pierwszym etapie opracowania przeprowadzono analizę materiałów źródłowych, obejmujących w szczególności dokumenty strategiczne i planistyczne gminy Kobylnica, dokumentację dotyczącą istniejącej sieci drogowej, dane ewidencyjne, informacje dotyczące realizowanych i planowanych inwestycji oraz dostępne dane dotyczące zagospodarowania przestrzennego, struktury demograficznej i rozwoju poszczególnych obszarów gminy. Analizie poddano również wyniki okresowych kontroli stanu technicznego dróg i obiektów inżynierskich oraz inne dostępne informacje dotyczące funkcjonowania infrastruktury drogowej. Materiały źródłowe sporządzone przed 1 stycznia 2026 r., w szczególności ewidencję dróg oraz protokoły okresowych kontroli dróg i obiektów mostowych, wykorzystano w zakresie dotyczącym infrastruktury położonej w granicach gminy obowiązujących od tej daty. W przypadku dróg przecinających granicę gminy w zestawieniach długości i analizach ilościowych uwzględniono wyłącznie odcinki znajdujące się w jej obecnych granicach.

W drugim etapie dokonano charakterystyki i oceny istniejącej sieci drogowej, z uwzględnieniem przebiegu i funkcji poszczególnych dróg, ich parametrów technicznych, stanu nawierzchni, wyposażenia oraz roli w obsłudze komunikacyjnej poszczególnych miejscowości i obszarów gminy. Analizie poddano także wzajemne powiązania dróg gminnych z drogami pozostającymi w zarządzie innych podmiotów, w szczególności w kontekście zapewnienia ciągłości i sprawności podstawowych połączeń komunikacyjnych.

Kolejnym etapem była identyfikacja problemów, ograniczeń i potrzeb związanych z funkcjonowaniem sieci drogowej. W analizie uwzględniono w szczególności stan techniczny infrastruktury, znaczenie poszczególnych ciągów komunikacyjnych, poziom dostępności komunikacyjnej terenów istniejącej i planowanej zabudowy, uwarunkowania wynikające z rozwoju przestrzennego gminy, bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz potrzeby związane z ruchem pieszym i rowerowym. Uwzględniono również konieczność zapewnienia odpowiednich powiązań pomiędzy poszczególnymi miejscowościami oraz sprawnej obsługi obszarów o znaczeniu dla rozwoju gminy.

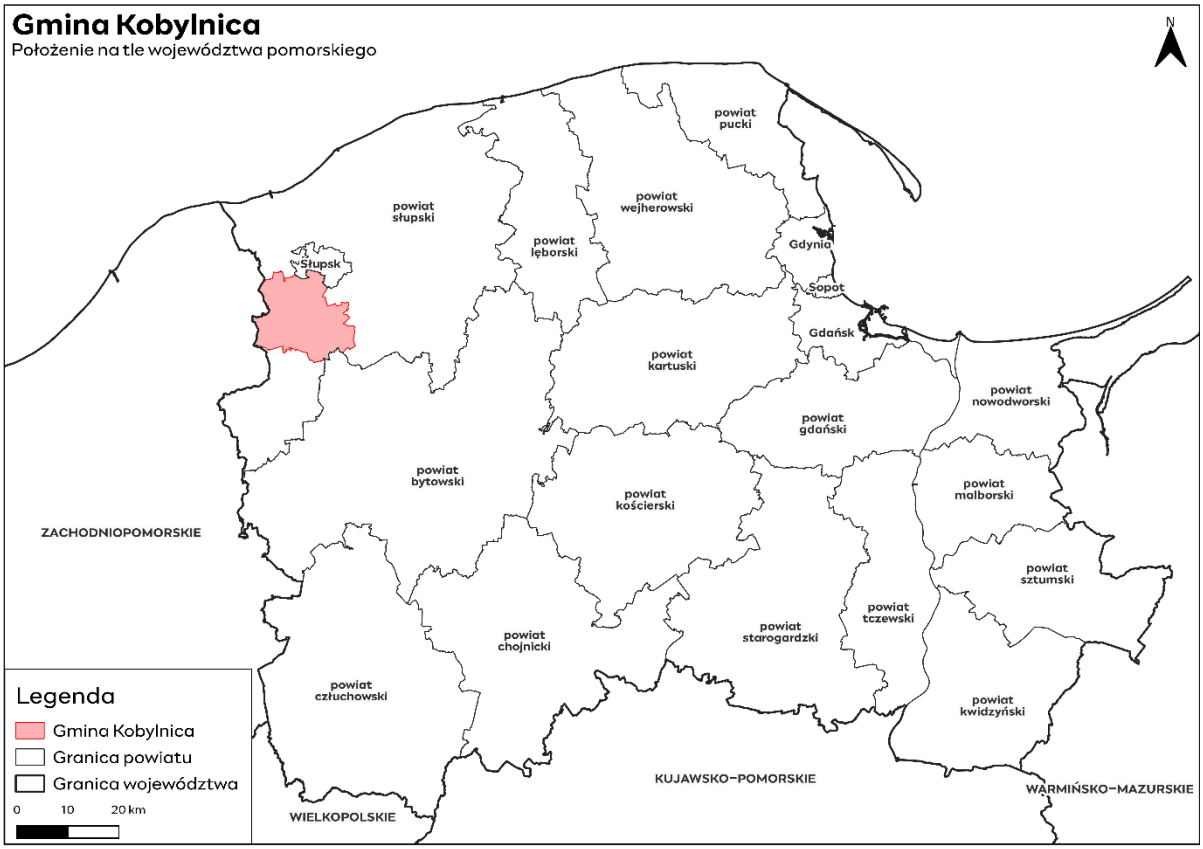
Na podstawie przeprowadzonych analiz dokonano hierarchizacji zidentyfikowanych potrzeb oraz określono kierunki działań dla poszczególnych elementów sieci drogowej. Priorytetyzacja zadań została przeprowadzona z uwzględnieniem przede wszystkim znaczenia komunikacyjnego poszczególnych dróg, ich stanu technicznego, wpływu planowanych działań na poprawę bezpieczeństwa i dostępności komunikacyjnej, znaczenia dla obsługi istniejącej i planowanej zabudowy, a także uwarunkowań technicznych, własnościowych, przestrzennych i finansowych realizacji inwestycji.

Ostatnim etapem opracowania było sformułowanie propozycji działań inwestycyjnych, modernizacyjnych i utrzymaniowych oraz określenie ich priorytetów w przyjętym horyzoncie czasowym. Wskazane zadania stanowią podstawę do planowania dalszych działań gminy w zakresie rozwoju i utrzymania sieci drogowej. Ich realizacja powinna być poprzedzona, w zależności od charakteru przedsięwzięcia, przeprowadzeniem niezbędnych analiz szczegółowych, opracowaniem dokumentacji projektowej, uzyskaniem wymaganych decyzji, uzgodnień i pozwoleń budowlanych oraz zapewnieniem odpowiednich środków finansowych.

2. Charakterystyka Gminy Kobylnica

2.1 Położenie i podstawowe informacje

Gmina Kobylnica położona jest w północno-zachodniej części województwa pomorskiego, w powiecie słupskim, w bezpośrednim sąsiedztwie województwa zachodniopomorskiego (rysunek 1). Jej położenie charakteryzuje się bliskością miasta Słupsk, z którym gmina graniczy od północy, co stanowi istotny czynnik kształtujący jej strukturę przestrzenną oraz powiązania komunikacyjne. Poza Słupskiem Gmina Kobylnica graniczy od północy z gminą Redzikowo, od wschodu z gminą Dębnica Kaszubska, od południa z gminami Trzebielino (powiat bytowski) i Kępice, natomiast od zachodu z gminami Sławno i Postomino (powiat sławieński), , w województwie zachodniopomorskim.



Rysunek 1. Gmina Kobylnica - położenie na tle województwa pomorskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PRG

Gmina Kobylnica ma charakter miejsko-wiejski, a jej siedzibą jest miasto Kobylnica, które uzyskało prawa miejskie z dniem 1 stycznia 2025 r. Nadanie Kobylnicy statusu miasta nastąpiło na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 31 lipca 2024 r. w sprawie ustalenia granic niektórych gmin i miast, nadania niektórym

miejscowościom statusu miasta oraz zmiany siedziby władz gminy. Kobylnica położona jest w północnej części gminy, bezpośrednio przy granicy z miastem Słupsk. Bliskie sąsiedztwo Słupska oraz funkcjonalne powiązania obu jednostek mają istotne znaczenie dla funkcjonowania gminy, w szczególności w zakresie transportu i codziennych przemieszczeń mieszkańców, dojazdów do pracy i szkół, dostępu do usług publicznych i komercyjnych, a także kierunków rozwoju przestrzennego oraz lokalizacji nowych terenów zabudowy.

Położenie gminy w bezpośrednim sąsiedztwie Słupska determinuje również charakter i natężenie powiązań komunikacyjnych, w tym znaczenie głównych tras dojazdowych łączących poszczególne miejscowości gminy ze Słupskiem oraz innymi ośrodkami miejskimi regionu. Jednocześnie położenie gminy w północno-zachodniej części województwa pomorskiego, w sąsiedztwie województwa zachodniopomorskiego, sprzyja rozwojowi ponadlokalnych powiązań transportowych i wpływa na sposób kształtowania oraz rozwój sieci drogowej.

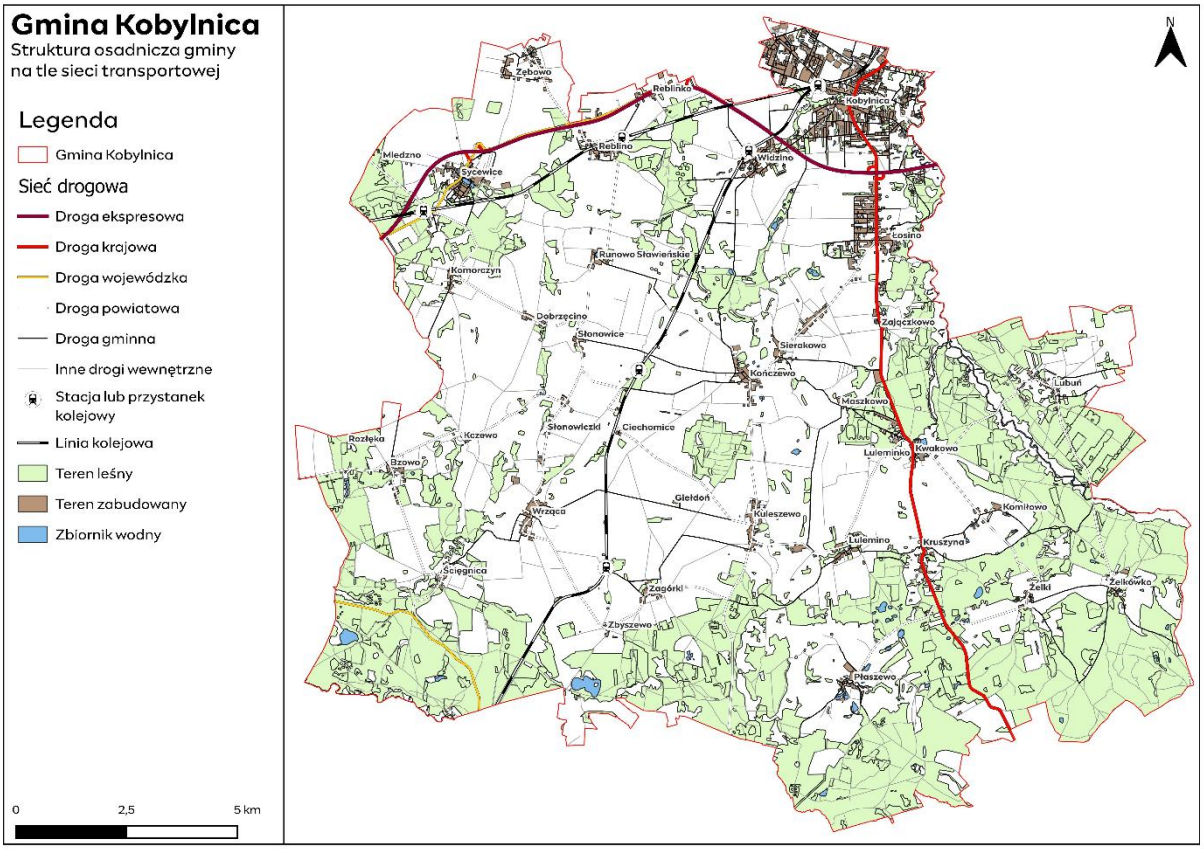
Ostatnia i istotna zmiana w przebiegu granic administracyjnych gminy Kobylnica nastąpiła z dniem 1 stycznia 2026 r. na podstawie Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 31 lipca 2025 r. w sprawie ustalenia granic niektórych gmin i miast, nadania niektórym miejscowościom statusu miasta oraz zmiany nazwy gminy. W wyniku wprowadzonych zmian w granice administracyjne Miasta Słupska włączono tereny dotychczas należące do Gminy Kobylnica, obejmujące część obrębu ewidencyjnego Bolesławice o powierzchni 416,05 hektarów.

Do dnia 31 grudnia 2025 r. powierzchnia Gminy Kobylnica wynosiła 243,9 km^2 (GUS, stan na 2025 r.). W związku ze zmianą granic administracyjnych, obowiązującą od 1 stycznia 2026 r., powierzchnia gminy zmniejszyła się o około 4,2 km^2 i obecnie wynosi 239,7 km^2. Na koniec 2025 r. Gminę Kobylnica zamieszkiwało 13 713 osób (Urząd Miejski w Kobylnicy, 2026 r.). W wyniku zmiany granic administracyjnych liczba mieszkańców gminy uległa zmniejszeniu. Według stanu na 1 stycznia 2026 r. Gminę Kobylnica zamieszkiwało 12 159 osób (Urząd Miejski w Kobylnicy, 2026 r.).

W strukturze administracyjnej gminy znajduje się jedno miasto – Kobylnica – oraz 25 sołectw, obejmujących łącznie 35 miejscowości. Poszczególne sołectwa różnią się pod względem liczby wchodzących w ich skład miejscowości – część z nich obejmuje jedną miejscowość, natomiast w przypadku niektórych sołectw w ich granicach znajdują się dwie lub trzy miejscowości.

2.2 Struktura osadnicza

Struktura osadnicza Gminy Kobylnica charakteryzuje się wyraźną hierarchią jednostek osadniczych, przy jednoczesnym rozproszeniu zabudowy na obszarach wiejskich (rysunek 2). Największym i zdecydowanie dominującym ośrodkiem osadniczym jest Kobylnica, licząca 5 042 mieszkańców. Istotną rolę w strukturze osadniczej gminy pełnią również większe miejscowości wiejskie, w tym Łosino (1 078 mieszkańców), Sycewice (865), Kończewo (570), Kwakowo (542), Widzino (508), Wrząca (403) oraz Kuleszewo (369) (Urząd Miejski w Kobylnicy, 2026 r.).



Rysunek 2. Gmina Kobylnica - struktura osadnicza gminy na tle sieci transportowej

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDOT10k

Uzupełnieniem struktury osadniczej jest liczna grupa mniejszych miejscowości, z których 25 liczy mniej niż 200 mieszkańców, natomiast w przypadku 12 miejscowości liczba mieszkańców nie przekracza 100 osób. Takie rozmieszczenie ludności wpływa na sposób funkcjonowania i organizację sieci drogowej, w szczególności na konieczność zapewnienia odpowiedniej dostępności komunikacyjnej również dla niewielkich i bardziej oddalonych jednostek osadniczych.

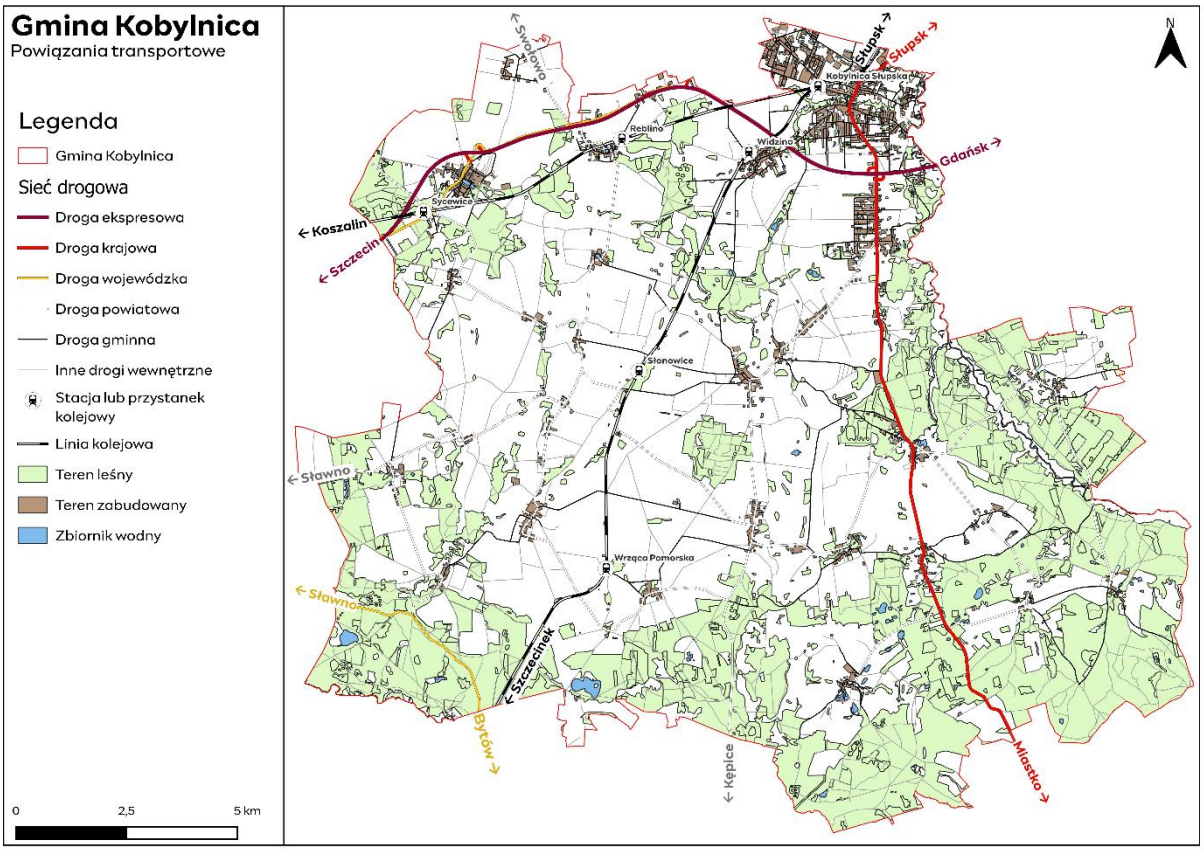
Z punktu widzenia funkcjonowania układu drogowego szczególne znaczenie ma północna część gminy, gdzie występuje największa koncentracja zabudowy, związana przede wszystkim z sąsiedztwem miasta Słupska oraz lokalizacją Kobylnicy. Istotne skupiska zabudowy występują również wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych oraz linii kolejowych, które stanowią elementy struktury funkcjonalno-przestrzennej gminy. Jednocześnie znaczne obszary gminy zajmują tereny rolne i leśne, co warunkuje nierównomierne rozmieszczenie jednostek osadniczych i infrastruktury transportowej. Zróżnicowanie wielkości i rozmieszczenia miejscowości przekłada się bezpośrednio na hierarchię potrzeb transportowych. Kobylnica jako główny ośrodek osadniczy oraz siedziba władz gminy, generuje największe zapotrzebowanie na połączenia komunikacyjne, zarówno wewnątrzgminne, jak i w kierunku Słupska. Większe miejscowości wiejskie pełnią funkcję lokalnych ośrodków obsługi mieszkańców i wymagają zapewnienia sprawnych powiązań z Kobylnicą oraz siecią dróg wyższych kategorii. Z kolei mniejsze miejscowości wymagają przede wszystkim utrzymania podstawowej dostępności komunikacyjnej oraz odpowiedniego stanu dróg zapewniających ich powiązanie z pozostałą częścią gminy.

Przedstawiona struktura osadnicza stanowi istotne uwarunkowanie dla planowania rozwoju sieci drogowej Gminy Kobylnica. Z jednej strony wskazuje na potrzebę wzmacniania głównych powiązań komunikacyjnych pomiędzy Kobylnicą, większymi miejscowościami oraz Słupskiem, z drugiej natomiast uzasadnia konieczność utrzymania odpowiedniej dostępności mniejszych jednostek osadniczych. Hierarchia miejscowości oraz koncentracja ludności powinny być zatem jednym z kryteriów uwzględnianych przy określaniu priorytetów inwestycyjnych i hierarchizacji zadań w zakresie rozwoju infrastruktury drogowej.

2.3 Powiązania transportowe i przestrzenne

Gmina Kobylnica posiada zróżnicowany system transportowy, obejmujący sieć dróg ekspresowych, krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych (rysunek 3), a także autobusowy transport zbiorowy oraz infrastrukturę kolejową. Układ ten zapewnia zarówno powiązania zewnętrzne z najważniejszymi ośrodkami regionu, jak i obsługę komunikacyjną poszczególnych miejscowości w obrębie gminy. Z punktu widzenia funkcjonowania gminy szczególne znaczenie ma jej bezpośrednie sąsiedztwo

z miastem Słupsk, które stanowi główny ośrodek usługowy, gospodarczy, oświatowy oraz administracyjny w bezpośrednim sąsiedztwie gminy.



Rysunek 3. Gmina Kobylnica – powiązania transportowe

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDOT10k

Najważniejsze powiązania zewnętrzne gminy Kobylnica zapewniają drogi wyższych kategorii, w szczególności droga ekspresowa S6 oraz droga krajowa nr 21. Droga ekspresowa S6 stanowi istotny element regionalnego i ponadregionalnego układu transportowego, zapewniając sprawne połączenia gminy w kierunku wschodnim i zachodnim, w tym z Trójmiastem, Koszalinem i Szczecinem oraz innymi ośrodkami położonymi wzdłuż tego korytarza transportowego. Droga krajowa nr 21 pełni natomiast istotną funkcję w obsłudze powiązań na kierunku północ–południe. Zapewnia połączenie obszaru gminy ze Słupskiem, Ustką oraz miejscowościami położonymi w kierunku Miastka, stanowiąc jednocześnie ważny element układu komunikacyjnego o znaczeniu regionalnym. Drogi te stanowią podstawowe powiązanie gminy z regionalnym i ponadregionalnym układem transportowym, a ich dostępność determinuje funkcjonowanie oraz znaczenie dróg niższych kategorii.

Powiązania wewnętrzne pomiędzy poszczególnymi miejscowościami zapewnia przede wszystkim sieć dróg powiatowych i gminnych. Szczególne znaczenie mają ciągi komunikacyjne łączące największe miejscowości, zwłaszcza w północnej części gminy, z Kobylnicą, Słupskiem oraz drogami wyższych kategorii. Sieć dróg niższych kategorii zapewnia jednocześnie dostępność komunikacyjną mniejszych miejscowości, umożliwiając ich powiązanie z głównymi ośrodkami osadniczymi oraz dostęp do usług, miejsc pracy i podstawowej infrastruktury społecznej i gospodarczej.

Układ sieci transportowej charakteryzuje się zróżnicowaniem przestrzennym. Największa koncentracja infrastruktury drogowej i ruchu występuje w północnej części gminy, w szczególności w rejonie Kobylnicy, Łosina i Sycewic. Jest to związane przede wszystkim z większą koncentracją ludności i zabudowy, bezpośrednim sąsiedztwem Słupska oraz intensywnością wzajemnych powiązań funkcjonalnych pomiędzy gminą a miastem. W centralnej i południowej części gminy dominuje natomiast bardziej rozproszona struktura osadnicza oraz znaczny udział terenów rolnych i leśnych. Sieć drogowa pełni tam w większym stopniu funkcję obsługi lokalnej, zapewniając dostęp do rozproszonych jednostek osadniczych oraz terenów rolniczych i leśnych.

Uzupełnieniem systemu transportowego jest transport zbiorowy, który zapewnia połączenia pomiędzy miejscowościami gminy a Słupskiem oraz innymi ośrodkami w regionie. Z punktu widzenia rozwoju sieci drogowej istotne jest zapewnienie odpowiednich warunków technicznych i funkcjonalnych na trasach wykorzystywanych przez komunikację zbiorową, w tym właściwego stanu nawierzchni, bezpieczeństwa ruchu oraz dostępności przystanków.

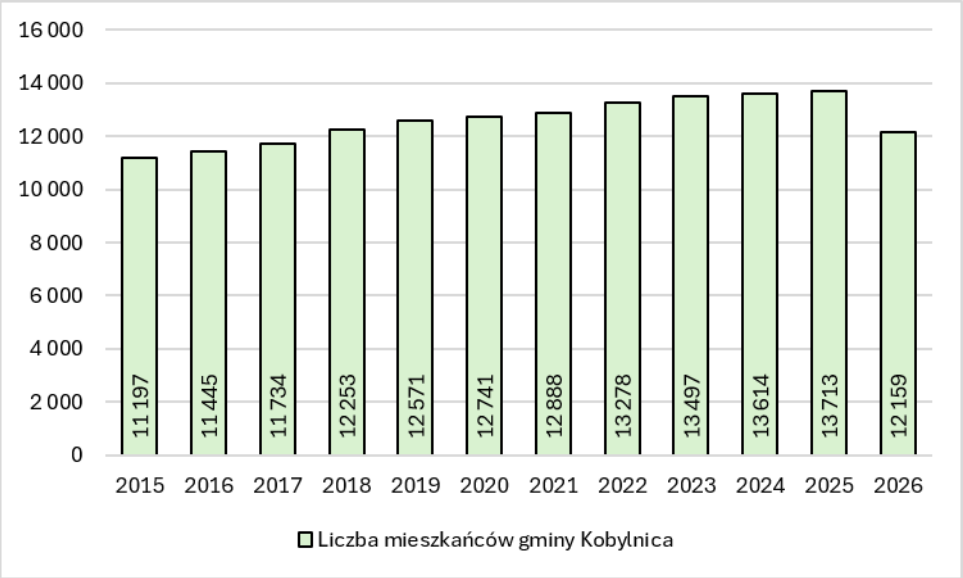
Istotnym uwarunkowaniem rozwoju sieci drogowej jest silne powiązanie funkcjonalne Gminy Kobylnica ze Słupskiem. Codzienne przemieszczenia mieszkańców związane z pracą, edukacją, usługami i handlem generują znaczące potoki ruchu pomiędzy gminą a miastem. Szczególne znaczenie ma w tym zakresie północna część gminy, gdzie koncentracja zabudowy i ludności oraz bliskość Słupska powodują zwiększone zapotrzebowanie na sprawne i bezpieczne połączenia drogowe. Powyższe uwarunkowania wskazują na potrzebę utrzymania i poprawy powiązań pomiędzy głównymi ośrodkami osadniczymi gminy, zapewnienia sprawnego połączenia z drogami wyższych kategorii oraz zagwarantowania odpowiedniej dostępności komunikacyjnej mniejszych miejscowości.

2.4 Uwarunkowania społeczno-gospodarcze wpływające na rozwój sieci drogowej

Rozwój sieci drogowej na obszarze gminy Kobylnica jest w istotnym stopniu uwarunkowany zmianami demograficznymi, poziomem motoryzacji oraz sytuacją społeczno-gospodarczą mieszkańców. Czynniki te wpływają zarówno na wielkość i strukturę ruchu drogowego, jak i na zapotrzebowanie na rozbudowę, modernizację oraz poprawę parametrów istniejącej infrastruktury.

Jednym z najważniejszych czynników jest liczba mieszkańców gminy (wykres 1). W latach 2015–2025 odnotowano wyraźny i niemal systematyczny wzrost liczby ludności – z 11 197 osób w 2015 r. do 13 713 osób w 2025 r., czyli o około 22,5%. Wzrost ten wskazuje na postępujący rozwój osadniczy gminy i zwiększające się zapotrzebowanie na transport. Większa liczba mieszkańców oznacza większą liczbę codziennych podróży związanych z dojazdami do pracy, szkół, usług, handlu czy obiektów użyteczności publicznej, a tym samym wzrost obciążenia istniejącej sieci drogowej. W 2026 r. (stan na dzień 1 stycznia) liczba mieszkańców zmniejszyła się do 12 159 osób. Spadek ten nie oznacza jednak rzeczywistego odwrócenia tendencji rozwojowych gminy, lecz wynika przede wszystkim ze zmian administracyjnych związanych z odłączeniem miejscowości Bolesławice.

Wykres 1. Liczba mieszkańców gminy Kobylnica w latach 2015-2026

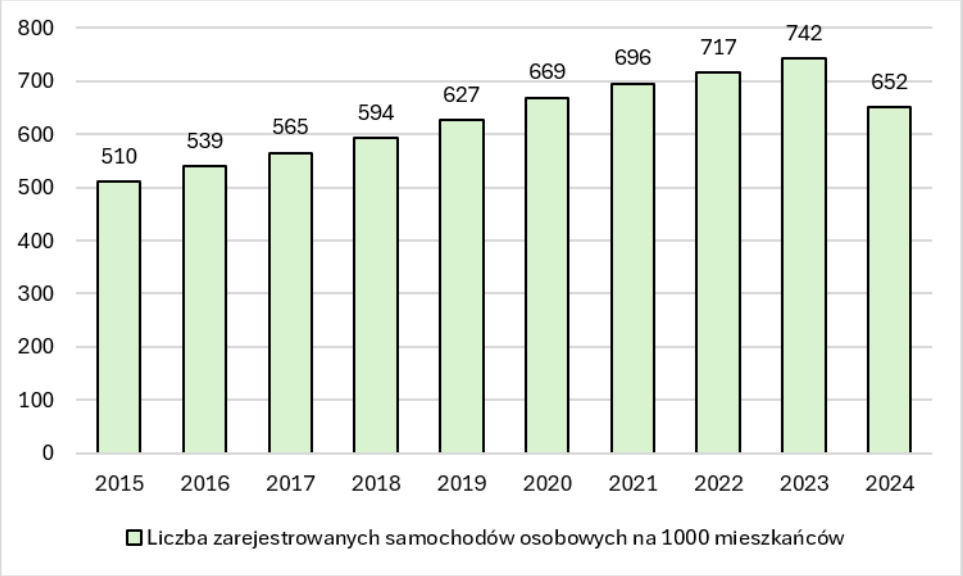


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miejskiego w Kobylnicy

Istotnym uwarunkowaniem jest również wysoki poziom motoryzacji indywidualnej (wykres 2). W powiecie słupskim, do którego należy Gmina Kobylnica, liczba samochodów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców wzrosła z 510

w 2015 r. do 742 w 2023 r. Oznacza to wzrost o około 45%. Tendencja ta świadczy o rosnącym znaczeniu samochodu osobowego jako podstawowego środka transportu mieszkańców. W 2024 r. wskaźnik obniżył się do 652 pojazdów na 1000 mieszkańców. Spadek ten nie powinien być jednak interpretowany jako rzeczywiste ograniczenie poziomu motoryzacji. Był on przede wszystkim konsekwencją ogólnopolskiej akcji porządkowania bazy CEPiK (Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców), obejmującej usuwanie z ewidencji pojazdów zarejestrowanych przed 14 marca 2005 r., które przez ponad 10 lat nie posiadały obowiązkowego ubezpieczenia OC ani ważnego badania technicznego. Pomimo tego spadku poziom motoryzacji w powiecie słupskim pozostaje wysoki – w 2024 r. wynosił 652 samochody osobowe na 1000 mieszkańców, podczas gdy dla województwa pomorskiego było to 584 samochody osobowe, a dla Polski 612 pojazdów na 1000 mieszkańców.

Wykres 2. Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w powiecie słupskim na 1000 mieszkańców w latach 2015-2024



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Wysoki poziom motoryzacji zwiększa presję na lokalną i ponadlokalną sieć drogową. Większa liczba samochodów przekłada się na wzrost natężenia ruchu, szczególnie na drogach prowadzących w kierunku Słupska oraz na trasach łączących miejscowości gminy z głównymi ośrodkami usługowymi i miejscami pracy. W konsekwencji rośnie znaczenie działań związanych z poprawą przepustowości dróg, bezpieczeństwa ruchu, jakości nawierzchni, organizacji ruchu oraz rozwojem infrastruktury dla ruchu pieszego i rowerowego.

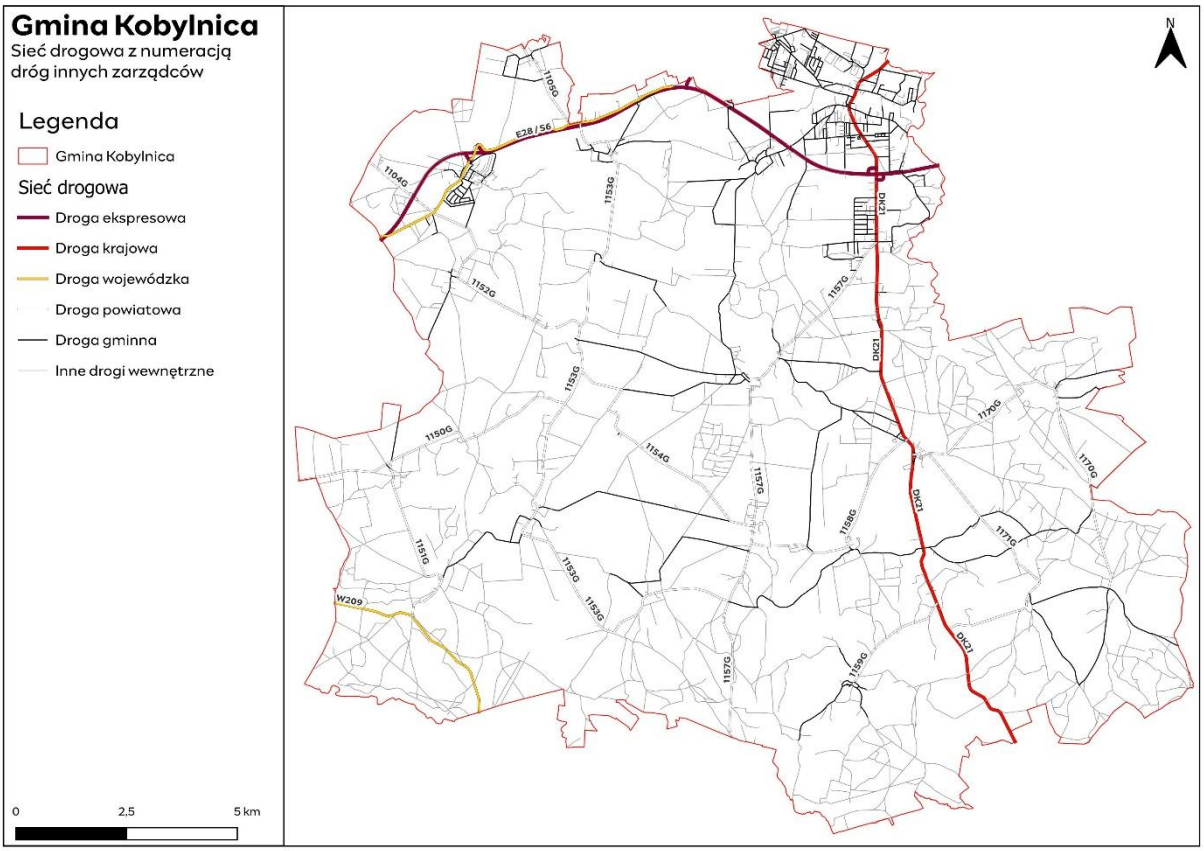
Na rozwój sieci drogowej wpływa również sytuacja na rynku pracy. W 2025 r. udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w gminie Kobylnica wynosił 3,2%, podczas gdy w sąsiadującym mieście Słupsku – 3,9%. Relatywnie niski poziom bezrobocia wskazuje na dobrą sytuację aktywności zawodowej mieszkańców i jednocześnie wiąże się z wysoką mobilnością ludności. Gmina Kobylnica, ze względu na swoje położenie w bezpośrednim sąsiedztwie Słupska, jest silnie powiązana z tym miastem pod względem rynku pracy. Codzienne dojazdy mieszkańców pomiędzy miejscem zamieszkania a miejscem pracy generują znaczną liczbę podróży, co zwiększa obciążenie głównych ciągów komunikacyjnych.

Znaczenie dla rozwoju transportu ma także poziom wynagrodzeń. W grudniu 2025 r. mediana miesięcznego wynagrodzenia brutto według miejsca zamieszkania wynosiła w gminie Kobylnica 7 575,00 zł, natomiast według siedziby podmiotu – 6 691,67 zł. Dla miasta Słupska wartości te wynosiły odpowiednio 7 652,08 zł oraz 7 577,45 zł. Stosunkowo wysoki poziom dochodów mieszkańców może sprzyjać utrzymywaniu wysokiego poziomu motoryzacji indywidualnej, a tym samym zwiększać zapotrzebowanie na sprawną i bezpieczną infrastrukturę drogową. Jednocześnie różnica pomiędzy wynagrodzeniem według miejsca zamieszkania a wynagrodzeniem według siedziby podmiotu w przypadku gminy Kobylnica może wskazywać na znaczenie dojazdów mieszkańców do pracy poza obszar gminy.

Podsumowując, do najważniejszych czynników społeczno-gospodarczych wpływających na rozwój sieci drogowej gminy Kobylnica należą stały wzrost liczby mieszkańców, wysoki i rosnący poziom motoryzacji, niski poziom bezrobocia oraz silne powiązania funkcjonalne z miastem Słupsk. Czynniki te wskazują na utrzymujące się zapotrzebowanie na transport indywidualny i zwiększają presję na lokalny układ komunikacyjny. W związku z tym rozwój sieci drogowej powinien koncentrować się nie tylko na zwiększaniu jej przepustowości, lecz także na poprawie bezpieczeństwa, jakości infrastruktury oraz zapewnieniu sprawnych powiązań pomiędzy miejscowościami gminy, a Słupskiem i głównymi trasami ponadlokalnymi.

3. Studium istniejącego układu drogowego

3.1 Charakterystyka istniejącej sieci drogowej



Rysunek 4. Gmina Kobylnica - sieć drogowa z numeracją dróg innych zarządców – dokładna mapa sieci dróg gminnych stanowi załącznik mapowy do niniejszego opracowania

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDOT10k

Charakterystykę sieci drogowej oraz przedstawione w dalszej części rozdziału zestawienia i analizy odniesiono do obszaru gminy Kobylnica w granicach administracyjnych obowiązujących od 1 stycznia 2026 r.

Sieć drogowa na terenie gminy Kobylnica tworzy hierarchiczny układ powiązań o zróżnicowanym znaczeniu funkcjonalnym i przestrzennym. Obejmuje ona drogi ekspresowe, krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne, a także drogi wewnętrzne (rysunek 4). Poszczególne kategorie dróg pełnią odmienne funkcje w układzie transportowym gminy – od obsługi ruchu o znaczeniu ponadregionalnym oraz regionalnym po zapewnienie bezpośredniej obsługi komunikacyjnej miejscowości, nieruchomości oraz terenów zabudowanych, rolniczych i leśnych. Zróżnicowanie funkcji poszczególnych kategorii dróg determinuje ich znaczenie w strukturze

transportowej gminy oraz wpływa na sposób planowania ich rozwoju, modernizacji i utrzymania.

Najważniejsze elementy nadrzędnego układu drogowego gminy stanowią droga ekspresowa S6 oraz droga krajowa nr 21. Uzupełnienie tego układu stanowią drogi wojewódzkie nr 112 i nr 209 oraz sieć dróg powiatowych i gminnych. Całość uzupełniają drogi wewnętrzne, zapewniające bezpośrednią obsługę komunikacyjną poszczególnych obszarów wewnątrz miejscowości i indywidualnych nieruchomości. Układ drogowy gminy zapewnia zarówno powiązania zewnętrzne z najważniejszymi ośrodkami miejskimi i gospodarczymi regionu, jak również powiązania wewnętrzne pomiędzy poszczególnymi miejscowościami. Szczególne znaczenie w tym zakresie ma położenie gminy w bezpośrednim sąsiedztwie miasta Słupsk oraz przebieg przez jej teren dróg o znaczeniu ponadlokalnym.

3.2 Klasyfikacja dróg

Na sieć drogową na terenie Gminy Kobylnica składają się drogi różnych kategorii, obejmujące:

- drogi krajowe,
- drogi wojewódzkie,
- drogi powiatowe,
- drogi gminne,
- drogi wewnętrzne.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych, drogi publiczne klasyfikuje się według ich funkcji oraz wymaganych parametrów technicznych. Na terenie Gminy Kobylnica występują drogi klas S, G, Z, L oraz D (tabela 1).

Tabela 1. Klasy techniczne dróg publicznych występujące na terenie gminy Kobylnica

SYMBOL KLASY	NAZWA KLASY	CHARAKTERYSTYKA FUNKCJONALNA
S	droga ekspresowa	Droga przeznaczona do prowadzenia ruchu o znaczeniu krajowym i ponadregionalnym, zapewniająca szybkie połączenia pomiędzy głównymi ośrodkami i obsługująca przede wszystkim ruch dalekobieżny. Dostęp do niej odbywa się za pośrednictwem węzłów.
G	droga główna	Droga o istotnym znaczeniu komunikacyjnym, zapewniająca połączenia pomiędzy większymi jednostkami osadniczymi oraz obsługę ruchu o znaczeniu ponadlokalnym i lokalnym.
Z	droga zbiorcza	Droga służąca przede wszystkim do zbierania i rozprowadzająca ruchu z dróg niższych klas oraz zapewniająca połączenia pomiędzy poszczególnymi miejscowościami i obszarami gminy.
L	droga lokalna	Droga przeznaczona przede wszystkim do lokalnej obsługi komunikacyjnej miejscowości, terenów zabudowanych oraz nieruchomości, a także do powiązania tych obszarów z drogami wyższych klas.
D	droga dojazdowa	Droga zapewniająca bezpośredni dojazd do nieruchomości, terenów zabudowanych i innych obszarów wymagających obsługi komunikacyjnej. Stanowi najniższą klasę dróg publicznych.

Źródło: opracowanie własne

Poszczególne klasy dróg różnią się pod względem znaczenia w układzie komunikacyjnym, funkcji pełnionych w systemie transportowym, zasad zarządzania, parametrów technicznych oraz zakresu i charakteru obsługi ruchu. Zróżnicowanie to determinuje również sposób planowania, utrzymania, modernizacji i rozwoju poszczególnych elementów sieci drogowej.

3.2.1 Droga ekspresowa S6

Przez obszar Gminy Kobylnica przebiega droga ekspresowa S6, stanowiąca element podstawowego układu transportowego o znaczeniu krajowym i międzynarodowym. Droga S6 zapewnia połączenie głównych ośrodków miejskich północnej Polski, w tym Szczecina, Koszalina, Słupska, Gdyni i Gdańska, pełniąc istotną funkcję w obsłudze ruchu dalekobieżnego na kierunku wschód–zachód. Trasa S6 stanowi element europejskiego korytarza transportowego E28.

Droga ekspresowa S6 jest drogą klasy S, przeznaczoną do prowadzenia ruchu o dużym natężeniu i znaczeniu ponadregionalnym. Na większości przebiegu posiada przekrój dwujezdniowy, z dwoma pasami ruchu w każdym kierunku oraz pasami awaryjnymi. Szerokość pojedynczej jezdni wynosi co do zasady około 7,0 m, przy szerokości pasa

ruchu 3,5 m. Droga wyposażona jest w pasy awaryjne oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu, a jej parametry geometryczne dostosowane są do prędkości projektowej właściwej dla dróg ekspresowych. Dostęp do trasy jest ograniczony i odbywa się za pośrednictwem węzłów drogowych, co pozwala na separację ruchu dalekobieżnego od ruchu lokalnego.

Na terenie Gminy Kobylnica droga ekspresowa S6 przebiega w północnej części gminy, w rejonie miejscowości Sycewice, Reblino, Reblinko i Kobylnica. Odcinek przebiegający przez teren gminy ma długość około 14,3 km. Przebieg drogi ekspresowej determinuje organizację ponadlokalnego układu komunikacyjnego oraz sposób powiązania sieci dróg powiatowych i gminnych z głównym układem transportowym regionu. Powiązanie drogi ekspresowej S6 z lokalnym i regionalnym układem drogowym odbywa się za pośrednictwem węzłów drogowych. Dla obsługi obszaru gminy Kobylnica szczególne znaczenie mają węzły Sycewice, Słupsk Zachód oraz Słupsk Południe. Węzły te umożliwiają rozprowadzenie ruchu z drogi ekspresowej na sieć dróg niższych kategorii oraz zapewniają dostęp do miejscowości, terenów mieszkaniowych i obszarów aktywności gospodarczej położonych na terenie gminy.

Funkcjonowanie drogi ekspresowej S6 ma istotny wpływ na układ komunikacyjny Gminy Kobylnica. Przejęcie przez drogę ekspresową znacznej części ruchu dalekobieżnego ogranicza jego udział na drogach lokalnych, jednocześnie zwiększając znaczenie sprawnych powiązań dróg powiatowych i gminnych z węzłami drogi S6. Z punktu widzenia rozwoju sieci drogowej istotne jest zapewnienie sprawnych, bezpiecznych i funkcjonalnych połączeń pomiędzy poszczególnymi miejscowościami gminy a węzłami drogi ekspresowej, przy jednoczesnym ograniczaniu niepożądanego ruchu tranzytowego na drogach lokalnych. Szczególne znaczenie ma również dostosowanie parametrów dróg niższych kategorii do pełnionych przez nie funkcji, w tym obsługi terenów zabudowanych, mieszkaniowych oraz gospodarczych.

Zarządcą drogi ekspresowej S6 jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Z uwagi na kategorię drogi oraz jej znaczenie dla układu transportowego gminy działania gminy powinny koncentrować się przede wszystkim na właściwym kształtowaniu i utrzymaniu powiązań lokalnego układu drogowego z węzłami S6 oraz na współpracy z zarządcą drogi w zakresie rozwiązywania problemów dotyczących organizacji ruchu, bezpieczeństwa i dostępności komunikacyjnej.

3.2.2 Drogi krajowe

Przez teren gminy Kobylnica przebiega droga krajowa nr 21 (DK21), stanowiąca istotny element ponadregionalnego układu transportowego. Droga krajowa nr 21 łączy m.in. Miastko, Słupsk i Ustkę, zapewniając powiązania komunikacyjne na kierunku północ–południe. Na terenie gminy Kobylnica pełni funkcję jednego z głównych ciągów komunikacyjnych, zapewniając obsługę ruchu między miejscowościami gminy oraz powiązania z sąsiednimi jednostkami administracyjnymi.

Droga krajowa nr 21 posiada klasę techniczną G. W granicach gminy Kobylnica jej długość wynosi około 16,9 km. Szerokość korony drogi kształtuje się na poziomie około 8,00–10,50 m, natomiast szerokość jezdni wynosi około 6,00–7,50 m. Parametry te są zróżnicowane w zależności od odcinka drogi oraz istniejących uwarunkowań terenowych i zagospodarowania pasa drogowego. Dopuszczalny nacisk pojedynczej osi pojazdu wynosi 100 kN/oś.

Przebieg DK21 przez teren gminy Kobylnica ma istotne znaczenie dla funkcjonowania lokalnego układu drogowego. Droga stanowi podstawowe powiązanie części miejscowości gminy z układem dróg wyższych kategorii oraz zapewnia dostęp do Słupska i Ustki w kierunku północnym oraz Miastka i miejscowości położonych na południe od gminy. Jednocześnie jej przebieg przez obszary zabudowane powoduje nakładanie się funkcji ruchu ponadlokalnego i lokalnego, co ma znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu oraz warunków obsługi komunikacyjnej mieszkańców.

Z punktu widzenia rozwoju sieci drogowej istotne jest utrzymanie odpowiedniego stanu technicznego DK21 oraz zapewnienie właściwych powiązań z drogami niższych kategorii. Szczególnego znaczenia nabierają rozwiązania zapewniające bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu, w tym pieszych i rowerzystów, a także ograniczenie negatywnego oddziaływania ruchu tranzytowego na tereny zabudowane przez które przebiega droga – miejscowości Kobylnica, Łosino, Zajączkowo, Kwakowo oraz Kruszyna.

Zarządcą drogi krajowej nr 21 jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

3.2.3 Drogi wojewódzkie

Na terenie Gminy Kobylnica przebiegają dwie drogi wojewódzkie: nr 209 oraz nr 112. Droga wojewódzka nr 209 przebiega w południowo-zachodniej części gminy, natomiast droga wojewódzka nr 112 znajduje się w jej północnej części i obejmuje dawny przebieg drogi krajowej nr 6.

Droga wojewódzka nr 209 przebiega w południowo-zachodniej części gminy Kobylnica i stanowi element regionalnego układu komunikacyjnego, zapewniając połączenie w relacji Warszkowo – Suchorze – Bytów. Droga pełni funkcję regionalną, uzupełniając nadrzędny układ transportowy oraz zapewniając powiązania komunikacyjne Gminy Kobylnica z miejscowościami położonymi w południowej i zachodniej części województwa pomorskiego.

W granicach gminy droga wojewódzka nr 209 posiada klasę techniczną Z. Szerokość korony drogi wynosi około 8,0 m, natomiast szerokość jezdni około 6,0 m. Długość odcinka drogi wojewódzkiej nr 209 przebiegającego przez teren gminy wynosi około 4,55 km. Dopuszczalny nacisk na pojedynczą oś pojazdu wynosi 100 kN/oś.

Droga wojewódzka nr 112 przebiega przez północną część gminy Kobylnica, a długość jej odcinka w granicach gminy wynosi około 7,86 km. Po oddaniu do użytkowania drogi ekspresowej S6 odcinek ten utracił funkcję głównego połączenia tranzytowego w relacji wschód–zachód i obecnie pełni przede wszystkim funkcję uzupełniającą w stosunku do drogi ekspresowej. Jego znaczenie związane jest w szczególności z obsługą ruchu lokalnego oraz zapewnieniem powiązań pomiędzy miejscowościami gminy (Sycewice, Reblino i Reblinko) a układem dróg wyższych kategorii.

Drogi wojewódzkie nr 209 i nr 112 na terenie gminy Kobylnica pozostają w administracji Zarządu Dróg Wojewódzkich w Gdańsku.

3.2.4 Drogi powiatowe

Sieć dróg powiatowych stanowi istotny element lokalnego i wewnętrznego układu komunikacyjnego Gminy Kobylnica. Drogi tej kategorii zapewniają przede wszystkim połączenia pomiędzy poszczególnymi miejscowościami gminy, Kobylnicą jako siedzibą gminy, Słupskiem oraz drogami wyższych kategorii. Tym samym stanowią ważny element układu transportowego, zapewniający dostępność komunikacyjną znacznej części obszaru gminy.

Na terenie Gminy Kobylnica zlokalizowanych jest 12 odcinków dróg powiatowych o łącznej długości około 79 km. Drogi powiatowe reprezentują przede wszystkim klasę techniczną L, a w mniejszym zakresie klasy Z (droga powiatowa 1157G). W większości przypadków dopuszczalny nacisk pojedynczej osi pojazdu wynosi 80 kN/oś. Zróżnicowanie klas technicznych oraz parametrów poszczególnych odcinków wynika z pełnionej przez nie funkcji komunikacyjnej, istniejącego zagospodarowania terenu oraz obecnych uwarunkowań przestrzennych i środowiskowych.

Do najważniejszych ciągów komunikacyjnych w tej kategorii należą m.in. droga powiatowa nr 1157G na odcinku Łosino – Sierakowo – Kończewo – Kuleszewo – Barcino (gmina Kępice) oraz droga powiatowa nr 1153G na odcinku Reblino – Słonowice – Wrząca – Zagórki. Drogi te zapewniają obsługę komunikacyjną znacznej części miejscowości położonych w centralnej i południowej części gminy oraz zapewniają powiązania z układem drogowym gmin sąsiednich. Pozostałe odcinki dróg powiatowych mają zazwyczaj krótszy przebieg i pełnią funkcję lokalnych połączeń pomiędzy poszczególnymi miejscowościami, najczęściej zapewniając obsługę dwóch lub trzech miejscowości. Uzupełniają one podstawowe ciągi powiatowe oraz zapewniają powiązania z siecią dróg gminnych, krajowych i pozostałych dróg wyższych kategorii. Wspólnie tworzą układ umożliwiający rozprowadzenie ruchu pomiędzy poszczególnymi obszarami gminy oraz zapewniają dostęp do głównych kierunków komunikacyjnych.

Szczegółowe zestawienie wszystkich odcinków dróg powiatowych zlokalizowanych na terenie Gminy Kobylnica, wraz z ich podstawowymi parametrami (przebieg, długość, numer i klasa drogi) przedstawiono w tabeli 2.

Tabela 2. Wykaz dróg powiatowych na terenie gminy Kobylnica

NUMER DROGI	KLASA DROGI	PRZEBIEG DROGI POWIATOWEJ POGRUBIENIE OZNACZA PRZEBIEG NA TERENIE GMINY KOBYLNICA	DŁUGOŚĆ [M]
1104G	L	**granica woj. pomorskiego – Miedzno – Sycewice (ul. Słupska, DW112)**	1 911
1105G	L	Zaleskie – **Zębowo – Reblino (ul. Koszalińska, DW112)**	2 192
1150G	L	**granica woj. pomorskiego – Bzowo – Kczewo – DP 1153G w Słonowiczkach**	6 677
1151G	L	**Bzowo – Ściegnica – DW 209**	4 397
1152G	L	**Sycewice (ul. Słupska, DW112) – Komorczyn – Dobrzęcino – DP 1153G w Słonowicach**	5 353
1153G	L	**Reblino (ul. Koszalińska, DW112) – Słonowice – Wrząca – Zagórki – DP 1157G**	16 549
1154G	L	**Słonowice – Ciechomice – Kuleszewo**	6 081
1157G	Z	**Łosino (DK 21) – Kuleszewo** – Barcino (DW 209, gmina Kępice)	12 611
1158G	L	**Kuleszewo – Lulemino – Kwakowo (DK 21)**	5 161
1159G	L	**Płaszewo – Kruszyna (DK 21)**	3 014
1170G	L	**Kwakowo (DK 21) – Lubuń – Żelkówko**	8 724
1171G	L	**Kwakowo (DK 21) – Komiłowo – Żelki – Kruszyna (DK 21)**	6 519
Razem			**79 189**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miejskiego w Kobylnicy oraz ZDP w Słupsku

3.2.5 Drogi gminne

Drogi gminne stanowią najniższy poziom publicznego układu drogowego pod względem kategorii, jednak z punktu widzenia funkcjonowania gminy Kobylnica mają kluczowe znaczenie dla bezpośredniej obsługi mieszkańców i terenów zabudowanych. Łączna długość dróg gminnych wynosi około 168,257 km. Drogi te charakteryzują się zróżnicowanymi parametrami technicznymi oraz stanem nawierzchni, co wynika m.in. z odmiennego znaczenia poszczególnych ciągów, sposobu ich użytkowania oraz warunków zagospodarowania terenów przyległych.

Drogi gminne pełnią przede wszystkim funkcję uzupełniającą względem dróg wyższych kategorii. Zapewniają bezpośredni dostęp do nieruchomości, terenów mieszkaniowych, usługowych i gospodarczych, a także do terenów rolnych i leśnych. Stanowią również element lokalnych tras wykorzystywanych przez transport zbiorowy oraz ruch samochodowy o krótkim i średnim zasięgu.

Ze względu na bezpośrednie powiązanie dróg gminnych z rozwojem zabudowy mieszkaniowej szczególne znaczenie dla ich funkcjonowania ma rozwój przestrzenny Kobylnicy i pozostałych miejscowości. Wraz z powstawaniem nowych terenów zabudowy zwiększa się zapotrzebowanie na nowe połączenia oraz poprawę parametrów istniejących dróg.

Zarządcą dróg gminnych jest Burmistrz Kobylnicy. Szczegółowe zestawienie wszystkich odcinków dróg gminnych, wraz z ich podstawowymi parametrami (numer, przebieg i długość) przedstawiono w tabeli 3. Szczegółową analizę stanu dróg gminnych przedstawiono w dalszej części opracowania, w podrozdziałach 3.3–3.11.

Tabela 3. Wykaz dróg gminnych publicznych na terenie gminy Kobylnica według miejscowości i numeracji dróg

DP – droga powiatowa

LP.	NUMER DROGI	PRZEBIEG DROGI / ULICA	DŁUGOŚĆ [M]
BZOWO			
1	114020G	Odcinek drogi od DP nr 1150G do DP nr 1151G	83
CIECHOMICE			
2	114208G	Odcinek od DP nr 1154G do końca dz. nr 157 (obręb Kuleszewo)	82
KOBYLNICA			
3	114001G	ul. Kolejowa	349
4	114002G	ul. Sportowa	565
5	114003G	ul. Wodna	1 424

Lp.	Numer drogi	Przebieg drogi / ulica	Długość [m]
6	114004G	ul. Pocztowa	437
7	114005G	ul. Młyńska	1 475
8	114006G	ul. Widzińska	1 099
9	114007G	ul. Krzywa	436
10	114008G	ul. Polna	380
11	114009G	ul. Słoneczna	162
12	114010G	ul. Kasztanowa	1 183
13	114011G	ul. Krótka	80
14	114012G	ul. Leśna	177
15	114013G	ul. Rzeczna	951
16	114014G	ul. Ogrodowa	312
17	114042G	ul. Nad Śluzą	227
18	114043G	ul. Widzińska	915
19	114062G	ul. Różana	251
20	114063G	ul. Tulipanowa	205
21	114064G	ul. Malwowa	175
22	114065G	ul. Makowa	310
23	114066G	ul. Storczykowa	203
24	114067G	ul. Konwaliowa	358
25	114068G	ul. Fiołkowa	102
26	114069G	ul. Liliowa	131
27	114070G	ul. Rumiankowa	333
28	114071G	ul. Kwiatowa	670
29	114072G	ul. Głowackiego	622
30	114073G	ul. Parkowa	198
31	114074G	ul. Chabrowa	891
32	114075G	ul. Mikołajczyka	1 028
33	114076G	ul. Kądzieli	397
34	114077G	ul. Kosynierów	418
35	114078G	ul. Stefczyka	653
36	114079G	ul. Drzymały	271
37	114080G	ul. Rataja	1 195
38	114081G	ul. Banacha	356
39	114082G	ul. Jolanty Szczypińskiej	1 437
40	114083G	ul. Źródlana	1 318
41	114084G	ul. Bukowa	796

Lp.	Numer drogi	Przebieg drogi / ulica	Długość [m]
42	114085G	ul. Wierzbowa, ul. Wiązowa	1 207
43	114086G	ul. Franciszkańska	462
44	114087G	ul. Kalinowa	1 304
45	114088G	ul. Jaśminowa	1 094
46	114089G	ul. Olchowa	246
47	114090G	ul. Dębowa	251
48	114091G	ul. Brzozowa	282
49	114092G	ul. Klonowa	524
50	114093G	ul. Topolowa	605
51	114094G	ul. Rzemieślnicza	226
52	114095G	al.. Orzechowa	517
53	114096G	ul. Sosnowa	277
54	114097G	ul. Łąkowa	427
55	114098G	ul. Zielona	718
56	114099G	ul. Strumykowa	524
57	114100G	ul. Rybacka	279
58	114101G	ul. Nad Słupią	1 366
59	114136G	ul. Witosa	2 300
60	114137G	ul. Kilińskiego	834
61	114138G	Rondo Rzemieślników	109
62	114139G	ul. Jodłowa	326
63	114140G	ul. Wrzosowa	178
64	114141G	ul. Wiśniowa	277
65	114142G	ul. Leśny Zakątek	248
66	114150G	Od ul. Szczecińskiej w Kobylnicy do ul. Wspólnej w Słupsku	265
67	114151G	ul. Paderewskiego	530
68	114152G	ul. Krokusowa	302
69	114153G	ul. Akacjowa	209
70	114161G	Al. Spacerowa	856
71	114162G	ul. Przy Torach	617
72	114174G	ul. Leszczynowa	191
73	114178G	ul. Migdałowa	921
74	114179G	ul. W. Tetmajera	241
75	114180G	ul. Cyprysowa	342
76	114181G	ul. Magnoliowa	260

Lp.	Numer drogi	Przebieg drogi / ulica	Długość [m]
77	114182G	ul. W. Bartoszewskiego oraz ul. W. Grabskiego	272
78	114183G	ul. Tymiankowa	117
79	114184G	ul. Szałwiowa	112
80	114185G	ul. Lawendowa	153
81	114186G	ul. Przemęcka	147
82	114187G	ul. Zarszyńska	141
83	114188G	Al. Przyjaźni	73
84	114189G	ul. Świerkowa	570
85	114190G	ul. Toskańska	760
86	114204G	ul. W. Chotomskiej	455
87	114205G	ul. Zaciszna	264
88	114206G	od al. Spacerowej w kierunku Łosina	1 391
89	114209G	ul. Szczecińska (od granicy miasta Słupsk do ul. Słupskiej)	2 318
90	114217G	ul. Kościeliska	191
91	114222G	ul. Wierzbowa	282
92	114223G	ul. Irysowa	288
93	114224G	ul. Cisowa	641
94	114240G	ul. Miętowa	112
Komorczyn			
95	114038G	Od drogi gminnej nr 114048 do drogi powiatowej nr 1152G	156
96	114048G	Droga Komorczyn - Bzowo do drogi powiatowej nr 1150G	2 394
97	114049G	Od drogi gminnej nr 114048G do końca dz. nr 161, obręb Komorczyn	467
Kończewo			
98	114040G	ul. Szkolna oraz ul. Parkowa	834
99	114041G	ul. Polna	157
100	114168G	Od linii kolejowej do ul. Polnej w Kończewie	2 604
101	114225G	od ul. Polnej do ul. Kolejowej	253
Kruszyna			
102	114035G	Odcinek drogi od DK21 w Kruszynie do drogi gminnej nr 114036G w Komiłowie	3 173
103	114036G	Odcinek drogi od drogi gminnej nr 114035G w Kruszynie do DP nr 1170G w Żelkach	4 426
Kuleszewo			

Lp.	Numer drogi	Przebieg drogi / ulica	Długość [m]
104	114144G	ul. Polna	1 733
Kwakowo			
105	114102G	ul. Cicha	338
106	114103G	ul. Krótka	174
107	114104G	ul. Poziomkowa	994
Lubuń			
108	114033G	Odcinek drogi od DP nr 1170G do północnej granicy gminy (kierunek Skarszów Górny)	2 318
109	114045G	Odcinek drogi od DP nr 1170G do południowej granicy gminy (kierunek Skarszów Górny)	1 263
Lulemino			
110	114024G	Odcinek drogi od DP nr 1158G w Luleminie do DK21 w Kruszynie	1 848
111	114050G	Odcinek drogi od drogi powiatowej nr 1157G do drogi gminnej nr 114024G w Luleminie	3 706
Łosino			
112	114032G	ul. Starowiejska	2 059
113	114034G	ul. Nad Słupią	1 056
114	114037G	ul. Parkowa	511
115	114105G	ul. Wichrowa	2 183
116	114106G	ul. Bukowa	268
117	114107G	ul. Dębowa	253
118	114108G	ul. Akacjowa	295
119	114109G	ul. Ku Słońcu	2 030
120	114110G	ul. Piękna	901
121	114111G	ul. Modrzewiowa	500
122	114112G	ul. Wiatraczna	611
123	114113G	ul. Lipowa	215
124	114145G	ul. Borówkowa	856
125	114146G	ul. Borówkowa	692
126	114147G	ul. Jaśminowa	206
127	114155G	ul. Radosna	602
128	114156G	ul. Sosnowa	422
129	114157G	ul. Brzozowa	422
130	114177G	ul. Jarzębinowa	428
131	114220G	ul. Pogodna	503
132	114221G	ul. Ulubiona	550

Lp.	Numer drogi	Przebieg drogi / ulica	Długość [m]
Maszkowo			
133	114025G	Odcinek drogi od drogi gminnej nr 114026G w Maszkowie do DP nr 1158G w Luleminie	2 956
Płaszewo			
134	114114G	Od DP nr 1159G do DP nr 1159G	386
135	114115G	Od DP nr 1159G do wysokości działki nr 119	964
136	114116G	Odcinek drogi od DP nr 1159G do wysokości działki nr 35/3 i działki nr 66/2	314
137	114197G	Od DP nr 1159G do końca dz. nr 64/15	98
138	114198G	Od DP nr 1159G do końca dz. nr 69/15	89
139	114199G	Od DP nr 1159G do drogi gminnej nr 114115G	17
140	114200G	Od DP nr 1159G do końca dz. nr 72/2	1 718
141	114201G	Od DP nr 1159G do końca dz. nr 97/2	1 282
142	114202G	Odcinek drogi od drogi gminnej nr 114116G do końca dz. nr 35/3	81
143	114203G	Od DP nr 1159G do końca dz. nr 73/22	55
Reblino			
144	114019G	ul. Kręta	605
145	114044G	ul. Nowa	708
146	114117G	ul. Kolejowa	925
147	114195G	Od DW112 do końca dz. nr 66	888
148	114229G	Od ul. Krętej do końca działki nr 22	641
Runowo Sławieńskie			
149	114046G	Odcinek drogi od DP nr 1153G do DP nr 1153G	335
150	114118G	Odcinek drogi od DP nr 1153G do granicy wsi	2 066
Sierakowo			
151	114026G	Odcinek drogi od DP nr 1157G do drogi DK21	3 328
152	114027G	Odcinek drogi od cmentarza w Sierakowie do DP nr 1157G	554
153	114051G	Odcinek drogi od drogi gminnej nr 114026G w Sierakowie do DK21 w Zajączkowie	2 240
Słonowice			
154	114119G	Odcinek drogi od DP nr 1153G w Słonowicach do drogi gminnej 114028G w Kończewie	3 643
155	114169G	Od linii kolejowej do DP nr 1154G	176
156	114207G	Od DP nr 1153G w kierunku Dobrzęcina	378
Sycewice			

Lp.	Numer drogi	Przebieg drogi / ulica	Długość [m]
157	114018G	ul. Polna	1 106
158	114031G	Odcinek drogi od drogi gminnej nr 114018G do skrzyżowania DW112 z ul. Polną	420
159	114120G	ul. Pocztowa	307
160	114121G	ul. Sportowa	598
161	114122G	ul. Szkolna	409
162	114123G	ul. Poprzeczna	469
163	114124G	ul. Parkowa	982
164	114125G	ul. Pogodna	439
165	114126G	ul. Za Stawem	356
166	114127G	ul. Kasztanowa	217
167	114128G	Aleja Dębowa	836
168	114129G	ul. Łąkowa	455
169	114148G	ul. Lipowa	246
170	114149G	ul. Kościelna	377
171	114211G	od ul. Parkowej do końca dz. nr 2/145	756
172	114212G	ul. Sasankowa	663
173	114213G	ul. Irysowa	242
174	114214G	ul. Żonkilowa	188
175	114215G	ul. Azaliowa	311
176	114216G	ul. Piwoniowa	243
177	114230G	Od drogi gminnej nr 114128G do przejazdu kolejowego	1 426
178	114231G	Od przejazdu kolejowego do końca działki nr 41 obr. Sycewice PGR	94
179	114233G	Od drogi gminnej nr 114122G (ul. Szkolna) do DW112 (droga prowadząca do SIM)	314
Widzino			
180	114028G	ul. Główna w kierunku Kończewa	3 683
181	114029G	ul. Rzeczna	378
182	114030G	ul. Kolejowa	2 809
183	114054G	Od ul. Głównej do końca dz. nr 238, obręb Widzino	1 187
184	114130G	ul. Prosta	330
185	114131G	ul. Polna	1 438
186	114132G	ul. Krzywa	473
187	114133G	ul. Krótka	227

Lp.	Numer drogi	Przebieg drogi / ulica	Długość [m]
188	114170G	Od linii kolejowej w kierunku Widzina do dz. nr 238	1 052
189	114171G	Od linii kolejowej do drogi gminnej 114028G	562
190	114172G	Od linii kolejowej w kierunku Widzina do dz. nr 62/2	721
191	114173G	Od linii kolejowej do drogi gminnej nr 114172G	583
192	114226G	Od ul. Głównej do drogi nr 114170G (przejazd kolejowy)	1 246
Wrząca			
193	114218G	Od DP nr 1153G do końca dz. nr 341/2	370
194	114021G	Odcinek drogi od DP nr 1151G w Ścięgnicy do DP nr 1153G we Wrzącej	2 753
195	114023G	Odcinek do DP nr 1153G do DP nr 1153G	2 599
196	114039G	Odcinek drogi od DP nr 1153G we Wrzącej do DP nr 1154G w Kuleszewie	4 645
Zagórki			
197	114166G	Od torów kolejowych, przez miejscowość Zagórki w kierunku Kuleszewa	2 322
198	114167G	Od drogi gminnej nr 114166G do wsi Zagórki	493
Zajączkowo			
199	114165G	Od DK21 do końca granicy działki nr 43	221
200	114176G	ul. Malinowa	278
201	114196G	ul. Ogrodowa	187
202	114234G	Od DK21 do końca granicy działki nr 72	159
203	114235G	Od drogi nr 114234G do końca działki nr 71	118
204	114236G	Od drogi nr 114234G do końca działki nr 85	161
205	114237G	Od drogi nr 114234G do końca działki nr 151	151
206	114238G	Od DK21 do końca granicy działki nr 103	436
207	114239G	ul. Ogrodowa od DK21 do drogi gminnej nr 114196G (ul. Ogrodowa)	92
Zębowo			
208	114015G	Odcinek drogi od DP nr 1105G do granicy gminy (kierunek Bierkowo)	833
209	114016G	Odcinek drogi od drogi powiatowej nr 1105G do drogi powiatowej nr 1105G	833
210	114017G	Od drogi gminnej nr 114016G do drogi gminnej nr 114016G	1 889
211	114022G	Odcinek drogi od drogi gminnej nr 114015G do DP nr 1105G	119
Żelki i Żelkówko			

LP.	NUMER DROGI	PRZEBIEG DROGI / ULICA	DŁUGOŚĆ [M]
212	114047G	Od drogi powiatowej nr 1170G do granicy gminy (Krzynia)	2 754
213	114134G	Odcinek drogi od DP nr 1171G do granicy zabudowy miejscowości	1 761
214	114135G	Od drogi gminnej 114134G w Żelkach do drogi gminnej nr 114047G w Żelkówku	1 835
RAZEM			168 257

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miejskiego w Kobylnicy

3.2.6 Drogi wewnętrzne

Uzupełnieniem publicznej sieci drogowej są drogi wewnętrzne, które zapewniają bezpośrednią obsługę poszczególnych nieruchomości i działek. Ich znaczenie jest szczególnie widoczne na obszarach nowej i istniejącej zabudowy mieszkaniowej, a także na terenach rolniczych i gospodarczych.

Drogi wewnętrzne tworzą lokalne połączenia uzupełniające względem dróg publicznych. Wraz z rozwojem zabudowy oraz zmianami w nadrzędnym układzie transportowym mogą być rozbudowywane lub modyfikowane w celu zapewnienia właściwej obsługi komunikacyjnej nowych terenów.

3.3 Obiekty mostowe

Obiekty inżynierskie stanowią istotny element sieci drogowej, zapewniając ciągłość połączeń komunikacyjnych w miejscach przekraczania cieków wodnych oraz innych przeszkód terenowych. Ich stan techniczny ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo użytkowników dróg, możliwość zapewnienia wymaganej nośności oraz ciągłość i sprawność ruchu drogowego.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych, drogowym obiektem inżynierskim jest obiekt przeznaczony do przeprowadzenia drogi, samodzielnego ciągu pieszego lub pieszo-rowerowego, szlaku wędrówek zwierząt dziko żyjących lub innego rodzaju komunikacji gospodarczej nad przeszkodą terenową. Do obiektów tych zalicza się w szczególności mosty, wiadukty, estakady oraz kładki dla pieszych.

W ciągu dróg gminnych na terenie gminy Kobylnica zlokalizowanych jest 7 obiektów mostowych. Wszystkie obiekty są jednojezdniowe i służą do przeprowadzenia dróg nad ciekami wodnymi. Obiekty te nie posiadają nadanego Jednolitego Numeru Inwentarzowego (JNI/JAD).

Podstawę oceny stanu technicznego istniejących obiektów stanowi raport oraz indywidualne protokoły z podstawowych przeglądów rocznych drogowych obiektów inżynierskich przeprowadzonych w 2025 r. Ocena obejmowała stan techniczny poszczególnych elementów obiektów oraz ich ogólną przydatność do użytkowania. W ramach przeglądów zastosowano sześciostopniową skalę oceny stanu technicznego, obejmującą następujące poziomy:

- 5 – stan odpowiedni,
- 4 – stan zadowalający,
- 3 – stan niepokojący,
- 2 – stan niedostateczny,
- 1 – stan przedawaryjny,
- 0 – stan awaryjny.

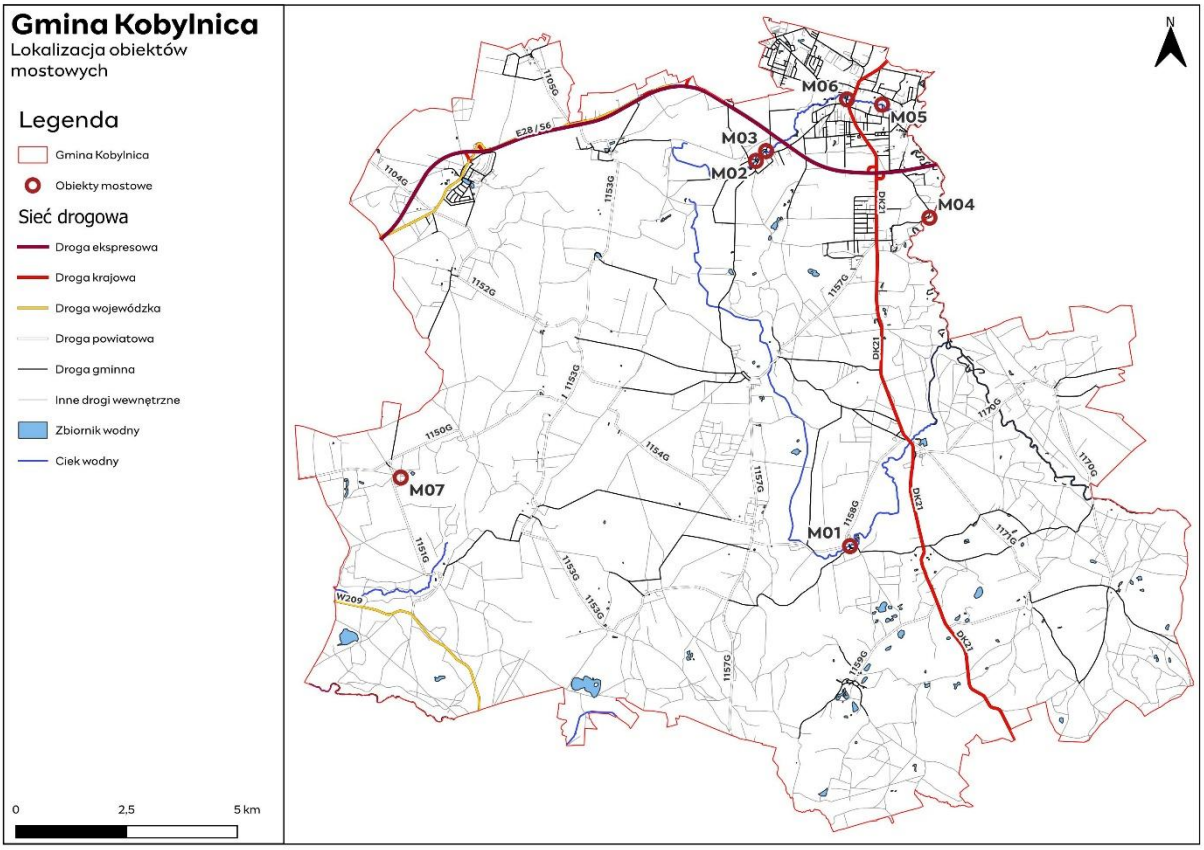
W ramach przeglądów przeprowadzonych w 2025 r. zinwentaryzowano i oceniono wszystkie 7 obiektów mostowych zlokalizowanych w ciągu dróg gminnych (lokalizacja na rysunku 5). Szczegółowe zestawienie obiektów wraz z ich charakterystyką techniczną oraz wynikami oceny stanu technicznego przedstawiono w tabeli 4.

Tabela 4. Wykaz obiektów mostowych zlokalizowanych na obszarze Gminy Kobylnica

Lp.	Numer drogi	Kilometraż drogi	Lokalizacja	Przeszkoda	Długość [m]	Nośność użytkowa	Materiał konstrukcyjny	Ocena średnia obiektu	Ocena całego obiektu	Konieczność ekspertyzy
M01	114024G	0+036	Lulemino	Rzeka Kwacza	12,80	10 ton	Beton	3,08	3,00	Nie
M02	114030G	2+790	Widzino	Struga Kamieniec	3,90		Beton	3,10	3,00	Nie
M03	114132G	0+090	Widzino	Struga Kamieniec	5,90		Cegła	3,00	2,00	Tak
M04	114032G	1+580	Łosino	Rzeka Słupia	36,80		Cegła	4,50	4,50	Nie
M05	114095G	0+224	Kobylnica	Struga Kamieniec	12,20	Kładka dla pieszych	Stal	4,00	4,00	Nie
M06	114042G	0+111	Kobylnica	Struga Kamieniec	4,60		Stal i beton	2,00	1,00	Została wykonana
M07	-	-	Bzowo	Struga Bzianka	2,30		Stal	2,80	2,80	Nie

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miejskiego w Kobylnicy

Źródłowe zestawienie wskazuje wyraźne zróżnicowanie stanu technicznego obiektów. Najlepszy stan stwierdzono dla obiektu M04 w Łosinie – ocena 4,50 – oraz kładki M05 w Kobylnicy – ocena 4,00. Z kolei szczególnej uwagi wymagają obiekty M03 w Widzinie oraz M06 w Kobylnicy, dla których stwierdzono odpowiednio oceny 2,00 i 1,00 oraz konieczność podjęcia dodatkowych działań



Rysunek 5. Gmina Kobylnica – lokalizacja obiektów mostowych

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDOT10k

3.3.1 Szczegółowa analiza stanu technicznego i identyfikacja zagrożeń

Analiza stanu technicznego obiektów mostowych wskazuje na występowanie zróżnicowanych problemów konstrukcyjnych i eksploatacyjnych, z których część ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo użytkowników oraz ciągłość funkcjonowania sieci drogowej. Szczególnej uwagi wymagają obiekty M06 w Kobylnicy oraz M03 w Widzinie, dla których wyniki kontroli wskazują na istotne zagrożenia związane ze stanem elementów konstrukcyjnych. Dodatkowym problemem o charakterze systemowym jest niewłaściwy stan izolacji pomostów, sprzyjający przyspieszonej degradacji elementów nośnych.

Obiekt M06 – Kobylnica, km 0+111

Stan techniczny: przedawaryjny – ocena całego obiektu 1,00.
Tryb wykonania: awaryjny (A).

Najpoważniejsze uszkodzenia dotyczą przyczółków, konstrukcji pomostu oraz dźwigarów głównych. Przyczółki oceniono na 1, natomiast konstrukcję pomostu oraz

dźwigary główne na 2. Stwierdzony stan techniczny stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa użytkowników.

W 2026 r. wykonano zaleconą ekspertyzę techniczną obiektu oraz wprowadzono tymczasową organizację ruchu. Most został wyłączony z ruchu pojazdów, pieszych i rowerzystów. Obecnie trwa opracowywanie dokumentacji projektowej. Dalsze działania powinny uwzględniać ustalenia wykonanej ekspertyzy oraz rozwiązania przyjęte w przygotowywanej dokumentacji.

Obiekt M03 – Widzino, km 0+090

Stan techniczny: niedostateczny – ocena całego obiektu 2,00.
Konieczność wykonania ekspertyzy: TAK.

Stwierdzono degradację ceglanej konstrukcji dźwigarów głównych oraz uszkodzenia przyczółków i konstrukcji oporowych. Ze względu na stan techniczny obiekt został wskazany jako wymagający wykonania ekspertyzy. Należy wykonać ekspertyzę techniczną, która określi zakres niezbędnych robót oraz warunki dalszego bezpiecznego użytkowania obiektu, w tym ewentualne ograniczenia w ruchu.

Szczelność izolacji pomostów jako czynnik przyspieszający degradację

Istotnym problemem eksploatacyjnym jest niewłaściwy stan izolacji pomostów. W przypadku obiektów M01, M03 oraz M06 izolację pomostu oceniono na poziomie 0, co wskazuje na jej stan awaryjny. Uszkodzona lub nieskuteczna izolacja stanowi istotny czynnik przyspieszający degradację konstrukcji. Woda opadowa, a w okresie zimowym również woda zawierająca środki stosowane do zimowego utrzymania dróg, może przedostawać się w głąb konstrukcji pomostu. Długotrwałe oddziaływanie wilgoci prowadzi do pogarszania właściwości materiałów konstrukcyjnych oraz przyspiesza procesy korozyjne. W konsekwencji uszkodzenie izolacji może inicjować lub intensyfikować degradację kolejnych elementów obiektu.

Problem ten ma szczególne znaczenie w przypadku obiektów M03 i M06, gdzie nieprawidłowości dotyczą również podstawowych elementów konstrukcyjnych. Należy zatem traktować stan izolacji nie jako problem wyłącznie eksploatacyjny, lecz jako jeden z czynników wpływających na trwałość całego obiektu mostowego.

Z punktu widzenia planowania remontów zasadne jest powiązanie prac dotyczących izolacji z naprawami konstrukcyjnymi i remontami nawierzchni. Pozwoli to ograniczyć dalszą penetrację wody do konstrukcji oraz zahamować procesy degradacyjne.

3.3.2 Bezpieczeństwo ruchu i wyposażenie obiektów

Oprócz uszkodzeń konstrukcyjnych w ramach przeglądów stwierdzono również nieprawidłowości dotyczące wyposażenia obiektów i ich zabezpieczenia dla użytkowników.

Obiekt M01 – wymaga utrzymania istniejącego oznakowania oraz ograniczenia nośności do 10 t. Ograniczenie to należy traktować jako element zarządzania ryzykiem i zapewnienia bezpiecznych warunków użytkowania obiektu do czasu wykonania niezbędnych prac remontowych.

Obiekt M02 – wymaga poprawy zabezpieczenia ruchu poprzez uzupełnienie systemu barier ochronnych. Wskazano potrzebę montażu nowych barieroporęczy na długości około 20 m. Działanie to ma na celu poprawę bezpieczeństwa użytkowników oraz ograniczenie ryzyka wypadnięcia pojazdu poza obszar jezdni.

Problemy dotyczące wyposażenia obiektów, mimo że nie mają charakteru bezpośrednio konstrukcyjnego, powinny być uwzględniane w planowaniu remontów. Ich usunięcie jest zazwyczaj mniej kosztowne niż ingerencja w konstrukcję nośną, a jednocześnie może w istotny sposób poprawić poziom bezpieczeństwa ruchu.

3.3.3 Identyfikacja głównych zagrożeń dla sieci drogowej

Na podstawie przeprowadzonych kontroli można wyróżnić następujące główne zagrożenia związane z obiektami mostowymi:

1. **Ryzyko utraty bezpieczeństwa użytkowania** – szczególnie w przypadku obiektu M06, którego stan przedawaryjny wymusił wyłączenie z użytkowania.
2. **Postępująca degradacja elementów konstrukcyjnych** – dotycząca przede wszystkim przyczółków, dźwigarów głównych, konstrukcji pomostów oraz konstrukcji oporowych.
3. **Nieszczelność izolacji pomostów** – występująca na obiektach M01, M03 i M06 i mogąca przyspieszać degradację elementów konstrukcyjnych.
4. **Ryzyko ograniczenia ciągłości sieci drogowej** – konieczność zamknięcia obiektu M06 wymusiła zapewnienie alternatywnego przebiegu ruchu.
5. **Niewystarczające zabezpieczenie użytkowników** – m.in. w związku ze stanem barier i barieroporęczy na obiekcie M02.
6. **Ryzyko wzrostu kosztów inwestycyjnych** – wynikające z odkładania w czasie prac remontowych i dopuszczania do dalszej degradacji obiektów

3.3.4 Zestawienie potrzeb remontowo-utrzymaniowych

Na podstawie protokołów przeglądów przeprowadzonych w 2025 r. zestawiono potrzeby remontowo-utrzymaniowe obiektów mostowych oraz zalecane działania diagnostyczne i przygotowawcze. Zakres prac dla poszczególnych obiektów przedstawiono w tabeli 5.

Tabela 5. Zestawienie prac utrzymaniowych i naprawczych według obiektów

LP.	OBIEKT	ZAKRES RZECZOWY PRAC
1	**M01** (Lulemino)	Remont nawierzchni kap chodnikowych (24 m^2), oczyszczenie i malowanie balustrad (20 m^2), naprawy zaprawami PCC belek gzymsowych (26 m^2), remont izolacji pomostu oraz czyszczenie i konserwacja dźwigarów.
2	**M02** (Widzino)	Montaż barieroporęczy/barier (20 m), remont gzymsów (120 m^2), wykonanie izolacji (12 m^2), naprawy powierzchniowe PCC dźwigarów i przyczółków (49 m^2), remont skrzydeł, prace porządkowe.
3	**M03** (Widzino)	Opracowanie ekspertyzy technicznej wraz z określeniem zaleceń i kosztorysu robót naprawczych.
4	**M04** (Łosino)	Prace porządkowe, utrzymanie czystości i drożności strefy podmostowej.
5	**M05** (Kobylnica)	Oczyszczenie i wykonanie zabezpieczenia antykorozyjnego konstrukcji stalowej kładki (30 m^2).
6	**M06** (Kobylnica)	W 2026 r. wykonano ekspertyzę techniczną oraz wprowadzono tymczasową organizację ruchu. Obiekt wyłączono z ruchu pojazdów, pieszych i rowerzystów. Trwa opracowywanie dokumentacji projektowej.
7	**M07** (Bzowo)	Remont umocnień koryta i skarp z narzutu kamiennego, czyszczenie i zabezpieczenie antykorozyjne dźwigarów stalowych.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miejskiego w Kobylnicy

3.3.5 Harmonogram realizacji i zalecenia dotyczące drogowych obiektów inżynierskich

Na podstawie przeprowadzonych ocen stanu technicznego drogowych obiektów inżynierskich oraz zakresu zidentyfikowanych potrzeb określono trzyetapowy harmonogram działań. Przyjęty podział uwzględnia pilność interwencji, wpływ stanu technicznego obiektów na bezpieczeństwo ruchu oraz zakres wymaganych działań – od zabezpieczenia obiektów i wykonania niezbędnych ekspertyz, poprzez prace remontowe, po działania inwestycyjne i systemowe.

Faza I – działania natychmiastowe i pilne

Pierwsza faza obejmuje działania dotyczące obiektów, których stan techniczny wymaga niezwłocznej interwencji lub szczegółowej weryfikacji. W przypadku obiektu M06 w Kobylnicy, w ciągu drogi nr 114042G, wykonano już ekspertyzę techniczną

w 2026 r. oraz wprowadzono tymczasową organizację ruchu. Most jest wyłączony z ruchu pojazdów, pieszych i rowerzystów. Obecnie trwa opracowywanie dokumentacji projektowej uwzględniającej ustalenia ekspertyzy. Na tym etapie priorytetem jest zakończenie prac projektowych oraz utrzymanie zabezpieczenia obiektu przed użytkowaniem do czasu realizacji niezbędnych robót i dopuszczenia go do ponownego użytkowania przez pojazdy, rowerzystów i pieszych.

W odniesieniu do obiektu M03 w Widzinie, w ciągu drogi numer 114132G, konieczne jest wykonanie szczegółowej ekspertyzy technicznej, której wyniki pozwolą określić aktualny stan obiektu, zakres niezbędnych prac oraz możliwość jego dalszego bezpiecznego użytkowania. Działania te powinny zostać zrealizowane w pierwszej kolejności, przed podjęciem decyzji o docelowym zakresie inwestycji.

Faza II – działania remontowe, odtworzeniowe i zabezpieczające

Druga faza obejmuje działania mające na celu przywrócenie lub utrzymanie wymaganej sprawności technicznej obiektów, których stan nie wymaga obecnie całkowitej przebudowy lub wymiany. W tej grupie znajdują się przede wszystkim prace naprawcze na obiekcie M02 w Widzinie, w tym w szczególności montaż barier ochronnych, a także prace odtworzeniowe i zabezpieczające na obiektach M01 w Luleminie oraz M07 w Bzowie.

W ramach tej fazy przewidziano również wykonanie zabezpieczenia antykorozyjnego kładki M05 w Kobylnicy. Realizacja wskazanych prac powinna ograniczyć postęp procesów degradacyjnych, poprawić bezpieczeństwo użytkowania obiektów oraz wydłużyć ich okres dalszej eksploatacji.

Faza III – działania średnioterminowe i systemowe

Trzecia faza obejmuje działania o charakterze inwestycyjnym oraz systemowym, których realizacja wymaga wcześniejszego rozpoznania technicznego oraz przygotowania dokumentacji projektowej. Dotyczy to w szczególności obiektów M06 i M03. Dla obiektu M06 wykonano już ekspertyzę techniczną, a dokumentacja projektowa jest w trakcie opracowania. W przypadku obiektu M03 należy najpierw wykonać ekspertyzę techniczną, a następnie, na podstawie jej ustaleń, określić zakres niezbędnych robót i przygotować dokumentację projektową. Docelowy sposób postępowania z każdym z obiektów powinien wynikać z ustaleń technicznych i przyjętych rozwiązań projektowych. Na tej podstawie należy zabezpieczyć środki na

realizację robót, obejmujących — zależnie od wyników analiz — remont, przebudowę lub budowę nowego obiektu.

Uzupełnieniem działań inwestycyjnych powinno być wprowadzenie systematycznego programu utrzymania drogowych obiektów inżynierskich. Program powinien obejmować w szczególności cykliczne czyszczenie stref podmostowych, urządzeń odwodnienia, gzymsów oraz innych elementów narażonych na gromadzenie zanieczyszczeń i działanie wilgoci. Regularne prowadzenie tego rodzaju prac pozwoli ograniczyć tempo degradacji obiektów, poprawić ich trwałość oraz zmniejszyć ryzyko występowania kosztownych awarii i remontów w przyszłości.

Przyjęty podział na trzy fazy powinien być traktowany jako ramowy harmonogram działań. Kolejność realizacji poszczególnych przedsięwzięć należy każdorazowo weryfikować na podstawie uzyskiwanych wyników okresowych kontroli stanu technicznego, a w przypadku pogorszenia stanu obiektu lub wystąpienia zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu – odpowiednio zwiększyć jego priorytet.

3.4 Parametry techniczne sieci drogowej

Sieć dróg gminnych stanowi podstawowy i jednocześnie największy element lokalnego układu komunikacyjnego gminy Kobylnica. Zapewnia bezpośrednią obsługę terenów mieszkaniowych, usługowych, gospodarczych, rolnych i leśnych wewnątrz miejscowości, a także powiązania ich z drogami wyższych kategorii – powiatowymi, wojewódzkimi i krajowymi.

Przeprowadzona inwentaryzacja objęła rodzaj nawierzchni, szczegółowo omówiony w podrozdziale 3.5, jej stan techniczny, przedstawiony w podrozdziale 3.6, oraz elementy zagospodarowania i wyposażenia pasa drogowego. Zarejestrowano dane dotyczące w szczególności występowania oraz stanu poboczy, urządzeń odwodnienia drogi, chodników, dróg rowerowych, barier ochronnych, obecnego oznakowania drogowego, oświetlenia, urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, przystanków komunikacyjnych i miejsc postojowych.

Zbiorcze wyniki inwentaryzacji przedstawiono w tabeli 6. Podane w niej wartości odnoszą się do liczby rekordów kontrolnych, odpowiadających poszczególnym odcinkom objętym inwentaryzacją, dlatego nie należy ich utożsamiać z liczbą unikalnych dróg gminnych.

Najczęściej stwierdzane nieprawidłowości dotyczą poboczy. Dla 154 odcinków stwierdzono ich zawyżenie, zaniżenie lub porośnięcie roślinnością. W odniesieniu do odwodnienia dla 102 odcinków wskazano brak elementu, a w 38 przypadkach występowanie nieprawidłowości, najczęściej porośnięcie rowów lub zanieczyszczenie urządzeń odprowadzających wodę. Dla 50 odcinków odnotowano nieprawidłowości oznakowania pionowego, obejmujące m.in. wyblaknięcie, uszkodzenie lub zasłonięcie tarcz znaków przez roślinność.

Tabela 6. Wyposażenie i elementy techniczne ujęte w protokołach przeglądów dróg gminnych

ELEMENT WYPOSAŻENIA DROGI GMINNEJ	ODCINKI Z ELEMENTEM	ODCINKI BEZ ELEMENTU	ODCINKI Z WYKRYTĄ NIEPRAWIDŁOWOŚCIĄ
Pobocza	181	90	154
Odwodnienie	169	102	38
Chodniki	132	139	10
Drogi lub ścieżki rowerowe	19	252	0
Oznakowanie pionowe	157	114	50
Oznakowanie poziome	45	226	8
Oświetlenie	212	59	0
Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego	86	185	10
Przystanki	19	252	0
Miejsca i zatoki postojowe	55	216	4

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miejskiego w Kobylnicy

Szczegółowe zestawienie wszystkich zinwentaryzowanych odcinków dróg gminnych, obejmujące rodzaj nawierzchni oraz długość poszczególnych odcinków, przedstawiono w tabeli 7. Uzupełnieniem zestawienia są mapy prezentujące całą sieć drogową gminy Kobylnica oraz ich stan techniczny dróg gminnych, stanowiące załączniki mapowe do niniejszego opracowania.

Tabela 7. Zestawienie rodzajów nawierzchni i ocen stanu technicznego dróg gminnych publicznych

Zestawienie rodzajów nawierzchni i ocen stanu technicznego dróg gminnych publicznych

Dane podstawowe			Długość poszczególnych rodzajów nawierzchni [m]								Ocena stanu technicznego	
Lp.	Nr drogi	Nazwa ulicy / przebieg drogi	Długość drogi [m]	Masa bitumiczna [m]	Gruntowa [m]	Kostka prefabryko-wana [m]	Betonowa / prefabrykat betonowy [m]	Brukowa / kostka kamienna [m]	Nieokreślona [m]	Nawierzchnia utwardzona razem [m]	Końcowa ocena drogi	
BZOWO												
1	114020G	Odcinek drogi od DP nr 1150G do DP nr 1151G	83	0	83	0	0	0	0	0	Do budowy / odtworzenia	
Razem – Bzowo (1 droga)			**83**	**0**	**83**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	—	—
CIECHOMICE												
2	114208G	Odcinek od DP nr 1154G do końca dz. nr 157 (obręb Kuleszewo)	82	0	82	0	0	0	0	0	Do budowy / odtworzenia	
Razem – Ciechomice (1 droga)			**82**	**0**	**82**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	—	—
KOBYLNICA												
3	114001G	ul. Kolejowa	349	349	0	0	0	0	0	349	Dobry	
4	114002G	ul. Sportowa	565	565	0	0	0	0	0	565	Bardzo dobry	
5	114003G	ul. Wodna	1 424	1 424	0	0	0	0	0	1 424	Bardzo dobry	
6	114004G	ul. Pocztowa	437	8	0	429	0	0	0	437	Bardzo dobry	

7	114005G	ul. Młyńska	1 475	268	123	0	70	0	1 014	338	Bardzo dobry
8	114006G	ul. Widzińska	1 099	964	135	0	0	0	0	964	Zadowalający
9	114007G	ul. Krzywa	436	11	0	425	0	0	0	436	Bardzo dobry
10	114008G	ul. Polna	380	7	0	373	0	0	0	380	Bardzo dobry
11	114009G	ul. Słoneczna	162	10	0	152	0	0	0	162	Bardzo dobry
12	114010G	ul. Kasztanowa	1 183	261	294	0	628	0	0	889	Zadowalający
13	114011G	ul. Krótka	80	0	0	80	0	0	0	80	Bardzo dobry
14	114012G	ul. Leśna	177	12	0	165	0	0	0	177	Bardzo dobry
15	114013G	ul. Rzeczna	951	0	585	366	0	0	0	366	Bardzo dobry
16	114014G	ul. Ogrodowa	312	0	0	312	0	0	0	312	Dobry
17	114042G	ul. Nad Śluzą	227	227	0	0	0	0	0	227	Dobry
18	114043G	ul. Widzińska	915	796	0	119	0	0	0	915	Bardzo dobry
19	114062G	ul. Różana	251	0	0	251	0	0	0	251	Bardzo dobry
20	114063G	ul. Tulipanowa	205	0	0	205	0	0	0	205	Bardzo dobry
21	114064G	ul. Malwowa	175	0	0	175	0	0	0	175	Bardzo dobry
22	114065G	ul. Makowa	310	0	0	310	0	0	0	310	Bardzo dobry
23	114066G	ul. Storczykowa	203	0	0	203	0	0	0	203	Bardzo dobry

24	114067G	ul. Konwaliowa	358	0	0	358	0	0	0	358	Bardzo dobry
25	114068G	ul. Fiołkowa	102	0	0	102	0	0	0	102	Bardzo dobry
26	114069G	ul. Liliowa	131	0	0	131	0	0	0	131	Bardzo dobry
27	114070G	ul. Rumiankowa	333	0	0	333	0	0	0	333	Bardzo dobry
28	114071G	ul. Kwiatowa	670	8	0	662	0	0	0	670	Bardzo dobry
29	114072G	ul. Głowackiego	622	0	193	163	266	0	0	429	Bardzo dobry
30	114073G	ul. Parkowa	198	0	0	198	0	0	0	198	Bardzo dobry
31	114074G	ul. Chabrowa	891	15	0	876	0	0	0	891	Bardzo dobry
32	114075G	ul. Mikołajczyka	1 028	0	37	991	0	0	0	991	Bardzo dobry
33	114076G	ul. Kądzieli	397	0	0	14	383	0	0	397	Do budowy/odtworzenia
34	114077G	ul. Kosynierów	418	11	0	407	0	0	0	418	Bardzo dobry
35	114078G	ul. Stefczyka	653	653	0	0	0	0	0	653	Bardzo dobry
36	114079G	ul. Drzymały	271	0	265	6	0	0	0	6	Do budowy / odtworzenia
37	114080G	ul. Rataja	1 195	0	769	31	395	0	0	426	Dobry
38	114081G	ul. Banacha	356	0	349	7	0	0	0	7	Do budowy / odtworzenia
39	114082G	ul. Jolanty Szczypińskiej	1 437	1 325	0	0	112	0	0	1 437	Bardzo dobry
40	114083G	ul. Źródlana	1 318	270	1 048	0	0	0	0	270	Zadowalający

41	114084G	ul. Bukowa	796	0	652	132	12	0	0	144	Do budowy / odtworzenia
42	114085G	ul. Wierzbowa, ul. Wiązowa	1 207	0	657	40	510	0	0	550	Bardzo dobry
43	114086G	ul. Franciszkańska	462	0	202	75	185	0	0	260	Dobry
44	114087G	ul. Kalinowa	1 304	13	266	17	1 008	0	0	1 038	Zadowalający
45	114088G	ul. Jaśminowa	1 094	38	1 045	0	11	0	0	49	Do budowy / odtworzenia
46	114089G	ul. Olchowa	246	0	241	5	0	0	0	5	Do budowy / odtworzenia
47	114090G	ul. Dębowa	251	0	216	8	27	0	0	35	Do budowy / odtworzenia
48	114091G	ul. Brzozowa	282	8	35	0	239	0	0	247	Zadowalający
49	114092G	ul. Klonowa	524	0	518	6	0	0	0	6	Do budowy / odtworzenia
50	114093G	ul. Topolowa	605	0	347	5	253	0	0	258	Zadowalający
51	114094G	ul. Rzemieślnicza	226	0	193	10	23	0	0	33	Do budowy / odtworzenia
52	114095G	al. Orzechowa	517	0	257	117	120	0	23	237	Dobry
53	114096G	ul. Sosnowa	277	0	269	8	0	0	0	8	Do budowy / odtworzenia
54	114097G	ul. Łąkowa	427	4	375	0	48	0	0	52	Do budowy / odtworzenia
55	114098G	ul. Zielona	718	0	714	4	0	0	0	4	Do budowy / odtworzenia
56	114099G	ul. Strumykowa	524	0	524	0	0	0	0	0	Do budowy / odtworzenia
57	114100G	ul. Rybacka	279	0	257	0	22	0	0	22	Do budowy / odtworzenia

58	114101G	ul. Nad Słupią	1 366	0	1 366	0	0	0	0	0	Do budowy / odtworzenia
59	114136G	ul. Witosa	2 300	2 300	0	0	0	0	0	2 300	Dobry
60	114137G	ul. Kilińskiego	834	834	0	0	0	0	0	834	Bardzo dobry
61	114138G	Rondo Rzemieślników	109	109	0	0	0	0	0	109	Bardzo dobry
62	114139G	ul. Jodłowa	326	0	326	0	0	0	0	0	Do budowy / odtworzenia
63	114140G	ul. Wrzosowa	178	0	178	0	0	0	0	0	Bardzo dobry
64	114141G	ul. Wiśniowa	277	0	272	5	0	0	0	5	Bardzo dobry
65	114142G	ul. Leśny Zakątek	248	10	0	0	0	0	238	10	Do budowy/odtworzenia
66	114150G	Od ul. Szczecińskiej w Kobylnicy do ul. Wspólnej w Słupsku	265	224	0	41	0	0	0	265	Dobry
67	114151G	ul. Paderewskiego	530	0	11	519	0	0	0	519	Bardzo dobry
68	114152G	ul. Krokusowa	302	0	0	302	0	0	0	302	Bardzo dobry
69	114153G	ul. Akacjowa	209	0	209	0	0	0	0	0	Do budowy / odtworzenia
70	114161G	Al. Spacerowa	856	0	326	148	382	0	0	530	Dobry
71	114162G	ul. Przy Torach	617	0	412	0	0	0	205	0	Do budowy / odtworzenia
72	114174G	ul. Leszczynowa	191	0	191	0	0	0	0	0	Do budowy / odtworzenia
73	114178G	ul. Migdałowa	921	0	360	95	466	0	0	561	Dobry
74	114179G	ul. W. Tetmajera	241	0	0	241	0	0	0	241	Bardzo dobry

75	114180G	ul. Cyprysowa	342	0	265	77	0	0	0	77	Bardzo dobry
76	114181G	ul. Magnoliowa	260	0	4	0	256	0	0	256	Bardzo dobry
77	114182G	ul. W. Bartoszewskiego, W. Grabskiego	272	0	0	272	0	0	0	272	Bardzo dobry
78	114183G	ul. Tymiankowa	117	0	35	82	0	0	0	82	Bardzo dobry
79	114184G	ul. Szałwiowa	112	0	0	112	0	0	0	112	Bardzo dobry
80	114185G	ul. Lawendowa	153	0	0	153	0	0	0	153	Bardzo dobry
81	114186G	ul. Przemęcka	147	0	0	147	0	0	0	147	Bardzo dobry
82	114187G	ul. Zarszyńska	141	0	0	141	0	0	0	141	Bardzo dobry
83	114188G	al. Przyjaźni	73	73	0	0	0	0	0	73	Zadowalający
84	114189G	ul. Świerkowa	570	108	462	0	0	0	0	108	Do budowy / odtworzenia
85	114190G	ul. Toskańska	760	0	0	760	0	0	0	760	Bardzo dobry
86	114204G	ul. W. Chotomskiej	455	0	267	188	0	0	0	188	Bardzo dobry
87	114205G	ul. Zaciszna	264	0	259	5	0	0	0	5	Do budowy / odtworzenia
88	114206G	Od al. Spacerowej w kierunku Łosina	1 391	0	1 391	0	0	0	0	0	Do budowy / odtworzenia
89	114209G	ul. Szczecińska (od granicy miasta Słupsk do ul. Słupskiej)	2 318	2 318	0	0	0	0	0	2 318	Bardzo dobry
90	114217G	ul. Kościeliska	191	0	0	191	0	0	0	191	Bardzo dobry
91	114222G	ul. Wierzbowa	282	0	269	0	13	0	0	13	Do budowy / odtworzenia

92	114223G	ul. Irysowa	288	0	0	288	0	0	0	288	Bardzo dobry	
93	114224G	ul. Cisowa	641	0	0	641	0	0	0	641	Bardzo dobry	
94	114240G	ul. Miętowa	112	0	0	112	0	0	0	112	Bardzo dobry	
Razem – Kobylnica (92 drogi)			**50 092**	**13 223**	**17 169**	**12 791**	**5 429**	**0**	**1 480**	**31 443**	—	—
KOMORCZYN												
95	114038G	Od drogi gminnej nr 114048 do drogi powiatowej nr 1152G	156	156	0	0	0	0	0	156	Dobry	
96	114048G	Droga Komorczyn - Bzowo do drogi powiatowej nr 1150G	2 394	124	1 898	0	372	0	0	496	Dobry	
97	114049G	Od drogi gminnej nr 114048G do końca dz. nr 161, obręb Komorczyn	467	0	0	0	467	0	0	467	Zadowalający	
Razem – Komorczyn (3 drogi)			**3 017**	**280**	**1 898**	**0**	**839**	**0**	**0**	**1 119**	—	—
KOŃCZEWO												
98	114040G	ul. Szkolna, ul. Parkowa	834	422	0	412	0	0	0	834	Bardzo dobry	
99	114041G	ul. Polna	157	0	0	157	0	0	0	157	Bardzo dobry	
100	114168G	Od linii kolejowej do ul. Polnej w Kończewie	2 604	43	2 310	251	0	0	0	294	Do budowy / odtworzenia	
101	114225G	od ul. Polnej do ul. Kolejowej	253	253	0	0	0	0	0	253	Bardzo dobry	
Razem – Kończewo (4 drogi)			**3 848**	**718**	**2 310**	**820**	**0**	**0**	**0**	**1 538**	—	—

KRUSZYNA												
102	114035G	Odcinek drogi od DK21 w Kruszynie do drogi gminnej nr 114036G w Komiłowie	3 173	764	717	0	1 485	0	207	2 249	**Zadowalający**	
103	114036G	Odcinek drogi od drogi gminnej nr 114035G w Kruszynie do DP nr 1170G w Żelkach	4 426	0	4 218	0	208	0	0	208	**Bardzo dobry**	
Razem – Kruszyna (2 drogi)			**7 599**	**764**	**4 935**	**0**	**1 693**	**0**	**207**	**2 457**	—	—
KULESZEWO												
104	114144G	ul. Polna	1 733	0	1 728	0	0	0	5	0	**Do budowy / odtworzenia**	
Razem – Kuleszewo (1 droga)			**1 733**	**0**	**1 728**	**0**	**0**	**0**	**5**	**0**	—	—
KWAKOWO												
105	114102G	ul. Cicha	338	0	0	338	0	0	0	338	**Bardzo dobry**	
106	114103G	ul. Krótka	174	0	165	9	0	0	0	9	**Do budowy / odtworzenia**	
107	114104G	ul. Poziomkowa	994	0	994	0	0	0	0	0	**Do budowy / odtworzenia**	
Razem – Kwakowo (3 drogi)			**1 506**	**0**	**1 159**	**347**	**0**	**0**	**0**	**347**	—	—
LUBUŃ												
108	114033G	Odcinek drogi od DP nr 1170G do północnej granicy gminy (kierunek Skarszów Górny)	2 318	17	1 840	0	259	202	0	478	**Zadowalający**	
109	114045G	Odcinek drogi od DP nr 1170G do południowej granicy gminy (kierunek Skarszów Górny)	1 263	0	682	0	0	581	0	581	**Zadowalający**	
Razem – Lubuń (2 drogi)			**3 581**	**17**	**2 522**	**0**	**259**	**783**	**0**	**1 059**	—	—

LULEMINO												
110	114024G	Odcinek drogi od DP nr 1158G w Luleminie do DK21 w Kruszynie	1 848	52	0	314	1 482	0	0	1 848	**Dobry**	
111	114050G	Odcinek drogi od drogi powiatowej nr 1157G do drogi gminnej nr 114024G w Luleminie	3 706	8	3 211	487	0	0	0	495	**Do budowy / odtworzenia**	
Razem – Lulemino (2 drogi)			**5 554**	**60**	**3 211**	**801**	**1 482**	**0**	**0**	**2 343**	—	—
ŁOSINO												
112	114032G	ul. Starowiejska	2 059	99	665	415	880	0	0	1 394	**Bardzo dobry**	
113	114034G	ul. Nad Słupią	1 056	0	1 056	0	0	0	0	0	**Do budowy / odtworzenia**	
114	114037G	ul. Parkowa	511	0	0	511	0	0	0	511	**Bardzo dobry**	
115	114105G	ul. Wichrowa	2 183	0	2 175	8	0	0	0	8	**Do budowy / odtworzenia**	
116	114106G	ul. Bukowa	268	0	263	0	5	0	0	5	**Do budowy / odtworzenia**	
117	114107G	ul. Dębowa	253	0	253	0	0	0	0	0	**Do budowy / odtworzenia**	
118	114108G	ul. Akacjowa	295	0	295	0	0	0	0	0	**Do budowy / odtworzenia**	
119	114109G	ul. Ku Słońcu	2 030	0	1 535	207	0	0	288	207	**Bardzo dobry**	
120	114110G	ul. Piękna	901	0	901	0	0	0	0	0	**Do budowy / odtworzenia**	
121	114111G	ul. Modrzewiowa	500	22	0	218	0	0	260	240	**Bardzo dobry**	
122	114112G	ul. Wiatraczna	611	0	7	604	0	0	0	604	**Bardzo dobry**	

123	114113G	ul. Lipowa	215	0	215	0	0	0	0	0	Do budowy / odtworzenia	
124	114145G	ul. Borówkowa	856	107	749	0	0	0	0	107	Do budowy / odtworzenia	
125	114146G	ul. Borówkowa	692	0	692	0	0	0	0	0	Do budowy / odtworzenia	
126	114147G	ul. Jaśminowa	206	0	206	0	0	0	0	0	Do budowy / odtworzenia	
127	114155G	ul. Radosna	602	0	560	7	35	0	0	42	Do budowy / odtworzenia	
128	114156G	ul. Sosnowa	422	0	407	0	15	0	0	15	Do budowy / odtworzenia	
129	114157G	ul. Brzozowa	422	0	410	0	12	0	0	12	Do budowy / odtworzenia	
130	114177G	ul. Jarzębinowa	428	0	0	36	392	0	0	428	Zadowalający	
131	114220G	ul. Pogodna	503	0	503	0	0	0	0	0	Do budowy / odtworzenia	
132	114221G	ul. Ulubiona	550	0	319	62	169	0	0	231	Dobry	
Razem – Łosino (21 dróg)			**15 563**	**228**	**11 211**	**2 068**	**1 508**	**0**	**548**	**3 804**	—	—
MASZKOWO												
133	114025G	Odcinek drogi od drogi gminnej nr 114026G w Maszkowie do DP nr 1158G w Luleminie	2 956	0	2 956	0	0	0	0	0	Do budowy / odtworzenia	
Razem – Maszkowo (1 droga)			**2 956**	**0**	**2 956**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	—	—

PŁASZEWO												
134	114114G	Od DP nr 1159G do DP nr 1159G	386	0	386	0	0	0	0	0	Do budowy / odtworzenia	
135	114115G	Od DP nr 1159G do wysokości działki nr 119	964	33	931	0	0	0	0	33	Do budowy / odtworzenia	
136	114116G	Odcinek drogi od DP nr 1159G do wysokości działki nr 35/3 i działki nr 66/2	314	0	0	314	0	0	0	314	Bardzo dobry	
137	114197G	Od DP nr 1159G do końca dz. nr 64/15	98	0	98	0	0	0	0	0	Do budowy / odtworzenia	
138	114198G	Od DP nr 1159G do końca dz. nr 69/15	89	0	89	0	0	0	0	0	Do budowy / odtworzenia	
139	114199G	Od DP nr 1159G do drogi gminnej nr 114115G	17	17	0	0	0	0	0	17	Dobry	
140	114200G	Od DP nr 1159G do końca dz. nr 72/2	1 718	136	1 582	0	0	0	0	136	Do budowy / odtworzenia	
141	114201G	Od DP nr 1159G do końca dz. nr 97/2	1 282	0	909	0	373	0	0	373	Do budowy / odtworzenia	
142	114202G	Odcinek drogi od drogi gminnej nr 114116G do końca dz. nr 35/3	81	0	0	81	0	0	0	81	Bardzo dobry	
143	114203G	Od DP nr 1159G do końca dz. nr 73/22	55	0	0	55	0	0	0	55	Bardzo dobry	
Razem – Płaszewo (10 dróg)			**5 004**	**186**	**3 995**	**450**	**373**	**0**	**0**	**1 009**	—	—

REBLINO												
144	114019G	ul. Kręta	605	455	0	62	88	0	0	605	Dobry	
145	114044G	ul. Nowa	708	0	491	20	197	0	0	217	Dobry	
146	114117G	ul. Kolejowa	925	644	275	6	0	0	0	650	Dobry	
147	114195G	Od DW112 do końca dz. nr 66	888	0	673	0	0	0	215	0	Do budowy / odtworzenia	

148	114229G	Od ul. Krętej do końca dz. nr 22	641	0	641	0	0	0	0	0	Do budowy / odtworzenia	
Razem – Reblino (5 dróg)			**3 767**	**1 099**	**2 080**	**88**	**285**	**0**	**215**	**1 472**	—	—
RUNOWO SŁAWIEŃSKIE												
149	114046G	Odcinek drogi od DP nr 1153G do DP nr 1153G	335	0	0	335	0	0	0	335	Bardzo dobry	
150	114118G	Odcinek drogi od DP nr 1153G do granicy wsi	2 066	0	2 063	3	0	0	0	3	Do budowy / odtworzenia	
Razem – Runowo Sławieńskie (2 drogi)			**2 401**	**0**	**2 063**	**338**	**0**	**0**	**0**	**338**	—	—
SIERAKOWO												
151	114026G	Odcinek drogi od DP nr 1157G do drogi DK21	3 328	29	1 601	713	985	0	0	1 727	Dobry	
152	114027G	Odcinek drogi od cmentarza w Sierakowie do DP nr 1157G	554	153	0	0	401	0	0	554	Dobry	
153	114051G	Odcinek drogi od drogi gminnej nr 114026G w Sierakowie do DK21 w Zajączkowie	2 240	7	2 053	150	30	0	0	187	Do budowy / odtworzenia	
Razem – Sierakowo (3 drogi)			**6 122**	**189**	**3 654**	**863**	**1 416**	**0**	**0**	**2 468**	—	—
SŁONOWICE												
154	114119G	Odcinek drogi od DP nr 1153G w Słonowicach do drogi gminnej 114028G w Kończewie	3 643	27	0	185	3 431	0	0	3 643	Dobry	
155	114169G	Od linii kolejowej do DP nr 1154G	176	11	165	0	0	0	0	11	Do budowy / odtworzenia	
156	114207G	Od DP nr 1153G w kierunku Dobrzęcina	378	0	0	378	0	0	0	378	Bardzo dobry	
Razem – Słonowice (3 drogi)			**4 197**	**38**	**165**	**563**	**3 431**	**0**	**0**	**4 032**	—	—

SYCEWICE											
157	114018G	ul. Polna	1 106	0	638	468	0	0	0	468	Bardzo dobry
158	114031G	Odcinek drogi od drogi gminnej nr 114018G do skrzyżowania DW112 z ul. Polną	420	43	86	7	0	284	0	334	Zadowalający
159	114120G	ul. Pocztowa	307	307	0	0	0	0	0	307	Bardzo dobry
160	114121G	ul. Sportowa	598	489	0	0	109	0	0	598	Zadowalający
161	114122G	ul. Szkolna	409	118	0	0	291	0	0	409	Dobry
162	114123G	ul. Poprzeczna	469	18	48	2	401	0	0	421	Zadowalający
163	114124G	ul. Parkowa	982	0	979	0	3	0	0	3	Do budowy / odtworzenia
164	114125G	ul. Pogodna	439	0	12	8	336	0	83	344	Do budowy / odtworzenia
165	114126G	ul. Za Stawem	356	0	0	63	293	0	0	356	Zadowalający
166	114127G	ul. Kasztanowa	217	0	217	0	0	0	0	0	Do budowy / odtworzenia
167	114128G	Aleja Dębowa	836	0	0	0	836	0	0	836	Zadowalający
168	114129G	ul. Łąkowa	455	10	445	0	0	0	0	10	Do budowy / odtworzenia
169	114148G	ul. Lipowa	246	0	246	0	0	0	0	0	Do budowy / odtworzenia
170	114149G	ul. Kościelna	377	0	370	7	0	0	0	7	Do budowy / odtworzenia
171	114211G	od ul. Parkowej do końca dz. nr 2/145	756	0	756	0	0	0	0	0	Do budowy / odtworzenia

172	114212G	ul. Sasankowa	663	0	663	0	0	0	0	0	Do budowy / odtworzenia
173	114213G	ul. Irysowa	242	0	242	0	0	0	0	0	Do budowy / odtworzenia
174	114214G	ul. Żonkilowa	188	0	188	0	0	0	0	0	Do budowy / odtworzenia
175	114215G	ul. Azaliowa	311	0	311	0	0	0	0	0	Do budowy / odtworzenia
176	114216G	ul. Piwoniowa	243	0	243	0	0	0	0	0	Do budowy / odtworzenia
177	114230G	Od drogi gminnej nr 114128G do przejazdu kolejowego	1 426	0	1 196	0	20	0	210	20	Do budowy / odtworzenia
178	114231G	Od przejazdu kolejowego do końca działki nr 41 obr. Sycewice PGR	94	0	94	0	0	0	0	0	Do budowy / odtworzenia
179	114233G	Od drogi gminnej nr 114122G (ul. Szkolna) do DW112 (droga prowadząca do SIM)	314	0	120	194	0	0	0	194	Bardzo dobry
Razem – Sycewice (23 drogi)			**11 454**	**985**	**6 854**	**749**	**2 289**	**284**	**293**	**4 307**	—	—

WIDZINO											
180	114028G	ul. Główna w kierunku Kończewa	3 683	490	2 266	0	927	0	0	1 417	Zadowalający
181	114029G	ul. Rzeczna	378	378	0	0	0	0	0	378	Dobry
182	114030G	ul. Kolejowa	2 809	1 710	1 086	0	13	0	0	1 723	Bardzo dobry
183	114054G	Od ul. Głównej do końca dz. nr 238, obręb Widzino	1 187	1 187	0	0	0	0	0	1 187	Dobry
184	114130G	ul. Prosta	330	0	139	4	187	0	0	191	Dobry
185	114131G	ul. Polna	1 438	0	1 027	133	278	0	0	411	Bardzo dobry

186	114132G	ul. Krzywa	473	473	0	0	0	0	0	473	Dobry	
187	114133G	ul. Krótka	227	0	0	8	219	0	0	227	Zadowalający	
188	114170G	Od linii kolejowej w kierunku Widzina do dz. nr 238	1 052	15	1 031	0	6	0	0	21	Do budowy / odtworzenia	
189	114171G	Od linii kolejowej do drogi gminnej 114028G	562	17	540	0	5	0	0	22	Do budowy / odtworzenia	
190	114172G	Od linii kolejowej w kierunku Widzina do dz. nr 62/2	721	11	710	0	0	0	0	11	Do budowy / odtworzenia	
191	114173G	Od linii kolejowej do drogi gminnej nr 114172G	583	10	573	0	0	0	0	10	Do budowy / odtworzenia	
192	114226G	Od ul. Głównej do drogi nr 114170G (przejazd kolejowy)	1 246	24	1 222	0	0	0	0	24	Do budowy / odtworzenia	
Razem – Widzino (13 dróg)			**14 689**	**4 315**	**8 594**	**145**	**1 635**	**0**	**0**	**6 095**	—	—
WRZĄCA												
193	114021G	Odcinek drogi od DP nr 1151G w Ścięgnicy do DP nr 1153G we Wrzącej	2 753	1 487	855	411	0	0	0	1 898	Zadowalający	
194	114023G	Od DP 1153G do DP 1153G	2 599	731	651	194	1 023	0	0	1 948	Zadowalający	
195	114039G	Odcinek drogi od DP nr 1153G we Wrzącej do DP nr 1154G w Kuleszewie	4 645	48	4 597	0	0	0	0	48	Do budowy / odtworzenia	
196	114218G	Od DP nr 1153G do końca dz. nr 341/2	370	35	249	0	86	0	0	121	Zadowalający	
Razem – Wrząca (4 drogi)			**10 367**	**2 301**	**6 352**	**605**	**1 109**	**0**	**0**	**4 015**	—	—

ZAGÓRKI												
197	114166G	Od torów kolejowych, przez miejscowość Zagórki w kierunku Kuleszewa	2 322	12	1 755	0	555	0	0	567	Bardzo dobry	
198	114167G	Od drogi gminnej nr 114166G do wsi Zagórki	493	0	0	32	461	0	0	493	Bardzo dobry	
Razem – Zagórki (2 drogi)			**2 815**	**12**	**1 755**	**32**	**1 016**	**0**	**0**	**1 060**	—	—
ZAJĄCZKOWO												
199	114165G	Od DK nr 21 do końca granic działki nr 43	221	0	106	0	115	0	0	115	Zadowalający	
200	114176G	ul. Malinowa	278	32	176	0	70	0	0	102	Bardzo dobry	
201	114196G	ul. Ogrodowa	187	4	0	0	183	0	0	187	Dobry	
202	114234G	Od DK21 do końca granicy działki nr 72	159	0	0	7	152	0	0	159	Zadowalający	
203	114235G	Od drogi nr 114234G do końca działki nr 71	118	0	118	0	0	0	0	0	Do budowy / odtworzenia	
204	114236G	Od drogi nr 114234G do końca działki nr 85	161	0	156	0	5	0	0	5	Do budowy / odtworzenia	
205	114237G	Od drogi nr 114234G do końca działki nr 151	151	0	8	0	143	0	0	143	Dobry	
206	114238G	Od DK21 do końca granicy działki nr 103	436	0	335	5	0	96	0	101	Zadowalający	
207	114239G	ul. Ogrodowa od DK21 do drogi gminnej nr 114196G (ul. Ogrodowa)	92	0	0	0	92	0	0	92	Bardzo dobry	
Razem – Zajączkowo (9 dróg)			**1 803**	**36**	**899**	**12**	**760**	**96**	**0**	**904**	—	—

ZĘBOWO												
208	114015G	Odcinek drogi od DP nr 1105G do granicy gminy (kierunek Bierkowo)	833	0	0	0	833	0	0	833	**Zadowalający**	
209	114016G	Odcinek drogi od drogi powiatowej nr 1105G do drogi powiatowej nr 1105G	833	0	0	0	833	0	0	833	**Zadowalający**	
210	114017G	Od drogi gminnej nr 114016G do drogi gminnej nr 114016G	1 889	0	0	0	1 889	0	0	1 889	**Zadowalający**	
211	114022G	Odcinek drogi od drogi gminnej nr 114015G do DP nr 1105G	119	6	0	0	0	113	0	119	**Dobry**	
Razem – Zębowo (4 drogi)			**3 674**	**6**	**0**	**0**	**3 555**	**113**	**0**	**3 674**	—	—
ŻELKI - ŻELKÓWKO												
212	114047G	Od drogi powiatowej nr 1170G do granicy gminy (Krzynia)	2 754	0	2 754	0	0	0	0	0	**Do budowy / odtworzenia**	
213	114134G	Odcinek drogi od DP nr 1171G do granicy zabudowy miejscowości	1 761	13	1 389	0	10	349	0	372	**Zadowalający**	
214	114135G	Od drogi gminnej 114134G w Żelkach do drogi gminnej nr 114047G w Żelkówku	1 835	1 835	0	0	0	0	0	1 835	**Dobry**	
Razem – Żelki - Żelkówko (3 drogi)			**6 350**	**1 848**	**4 143**	**0**	**10**	**349**	**0**	**2 207**	—	—
RAZEM – GMINA KOBYLNICA (214 dróg)			**168 257**	**26 305**	**89 818**	**20 672**	**27 089**	**1 625**	**2 748**	**75 691**	—	—

Uwagi:

Długości rodzajów nawierzchni zagregowano do jednego wiersza dla każdej drogi, również wtedy, gdy droga była opisana w kilku protokołach.
Końcowa ocena drogi uwzględnia również kategorię „Do budowy / odtworzenia".
Kolumna „Nieokreślona" przedstawia dodatnią różnicę pomiędzy ewidencyjną długością drogi a sumą długości przypisanych rodzajów nawierzchni.

Źródło: opracowanie własne na podstawie protokołów okresowych kontroli dróg gminnych z 2025 r.

3.5 Rodzaje nawierzchni

Na potrzeby niniejszego opracowania wyróżniono następujące rodzaje nawierzchni:

- z masy bitumicznej,
- gruntowe,
- z kostki prefabrykowanej,
- betonowe lub z prefabrykatów betonowych
- brukowe lub z kostki kamiennej.

Do grupy nawierzchni utwardzonych zaliczono masę bitumiczną, kostkę prefabrykowaną, beton i prefabrykaty betonowe oraz bruk i kostkę kamienną. Nawierzchnie gruntowe ujęto jako drogi nieutwardzone (tabela 8, wykres 3).

Łączna długość odcinków dróg gminnych objętych analizą wynosi 168 257 metrów. Największą część sieci stanowią drogi o nawierzchni gruntowej, których długość wynosi 89 818 m, co odpowiada 53,38% całkowitej długości analizowanej sieci. Oznacza to, że ponad połowa zinwentaryzowanych dróg gminnych posiada nawierzchnię nieutwardzoną.

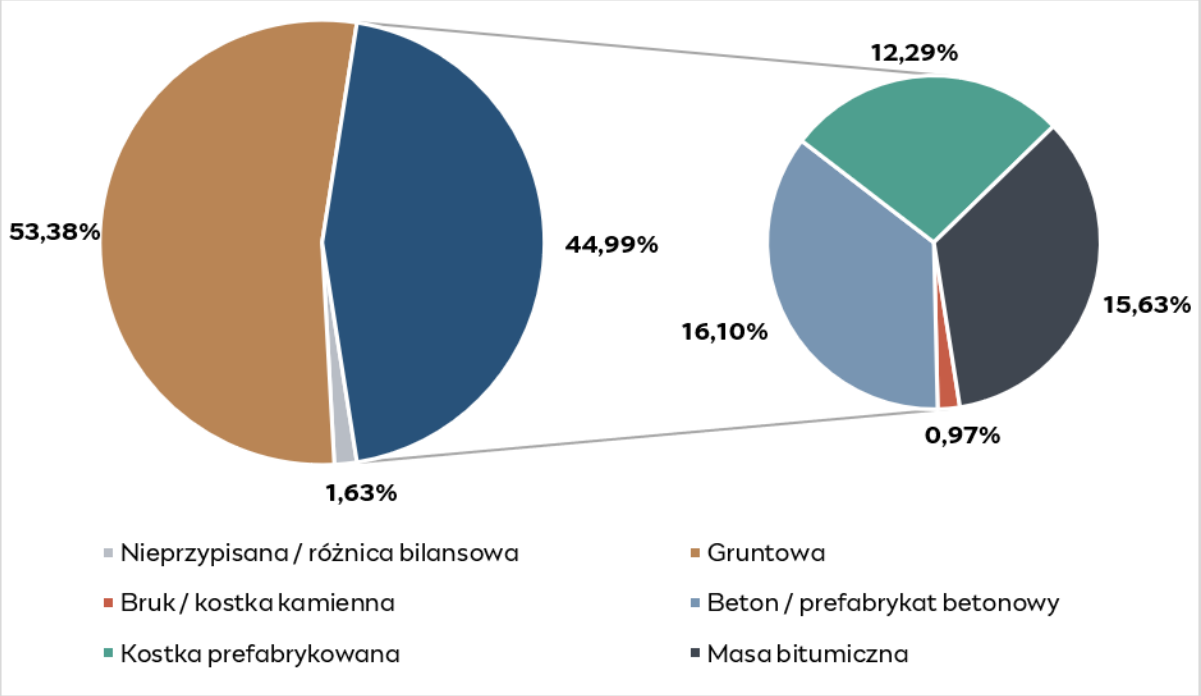
Tabela 8. Struktura rodzajów nawierzchni dróg gminnych objętych przeglądami

RODZAJ NAWIERZCHNI	DŁUGOŚĆ [M]	UDZIAŁ [%]
Masa bitumiczna	26 305	15,63
Kostka prefabrykowana	20 672	12,29
Beton / prefabrykat betonowy	27 089	16,10
Bruk / kostka kamienna	1 625	0,97
Nawierzchnia utwardzona - razem	**75 691**	**44,99**
Gruntowa	89 818	53,38
Nieprzypisana / różnica bilansowa	2 748	1,63
Razem	**168 257**	**100,00**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miejskiego w Kobylnicy

Łączna długość dróg o nawierzchni utwardzonej wynosi 75 691 m, czyli 44,99% analizowanej sieci. W tej grupie największy udział mają nawierzchnie wykonane z betonu lub prefabrykatów betonowych, występujące na odcinkach o łącznej długości 27 089 m, stanowiących 16,10% całej sieci. Zbliżoną długość mają nawierzchnie bitumiczne – 26 305 m, co odpowiada 15,63% sieci. Nawierzchnie z kostki prefabrykowanej obejmują 20 672 m, czyli 12,29% długości dróg. Najmniejszy udział mają nawierzchnie brukowe i z kostki kamiennej, których łączna długość wynosi jedynie 1 625 m (0,97% długości analizowanej sieci).

Wykres 3. Struktura rodzajów nawierzchni dróg gminnych



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miejskiego w Kobylnicy

Dla odcinków o łącznej długości 2 748 m, stanowiących 1,63% sieci, przyjęto kategorię „nieprzypisana / różnica bilansowa". Różnica ta wynika z rozbieżności między łączną długością dróg gminnych wykazaną w protokołach z kontroli pięcioletniej a sumą długości odcinków o poszczególnych rodzajach nawierzchni, opisanych w tych protokołach. Odcinków tych nie zaliczono ani do nawierzchni utwardzonych, ani do nawierzchni gruntowych.

Struktura rodzajowa nawierzchni wskazuje na znaczący udział dróg gruntowych w sieci dróg gminnych. Ma to istotne znaczenie dla określenia przyszłych potrzeb inwestycyjnych i remontowych, w szczególności przy wyznaczaniu odcinków wymagających przebudowy lub wykonania nawierzchni utwardzonej. Przy ustalaniu kolejności realizacji inwestycji należy jednak uwzględnić również funkcję poszczególnych dróg, natężenie i charakter ruchu, dostępność komunikacyjną obsługiwanych terenów oraz stan techniczny nawierzchni.

Szczegółowe zestawienie wszystkich zinwentaryzowanych odcinków dróg gminnych, wraz z określeniem rodzaju nawierzchni i długości poszczególnych odcinków, przedstawiono w tabeli 7. Przestrzenne rozmieszczenie rodzajów nawierzchni na obszarze całej gminy przedstawiono na mapie stanowiącej załącznik graficzny do niniejszego opracowania.

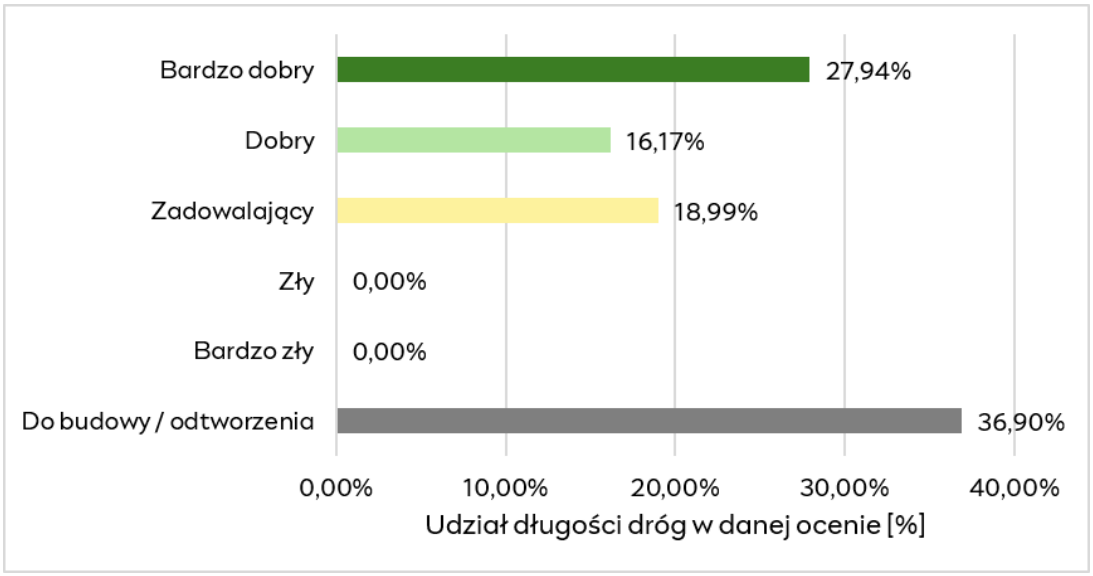
3.6 Stan techniczny nawierzchni

Podstawę analizy stanu technicznego sieci stanowi klasyfikacja końcowa dróg gminnych przedstawiona w tabeli 7, opracowana na podstawie materiałów z kontroli okresowych. Każdej drodze przypisano jedną ocenę końcową: bardzo dobry, dobry, zadowalający, zły lub bardzo zły albo kategorię „Do budowy / odtworzenia".

Kategorię „Do budowy / odtworzenia" przypisano drogom, na których łączna długość odcinków wymagających budowy lub odtworzenia przekraczała 80% całkowitej długości drogi uwzględnionej w analizie. Próg ten stanowi przyjęte kryterium metodyczne służące porządkowaniu potrzeb inwestycyjnych. Kategoria wskazuje dominujący charakter potrzeb dotyczących danej drogi, lecz nie przesądza o konieczności wymiany wszystkich istniejących elementów infrastruktury ani o kolejności realizacji inwestycji.

Zestawienie zbiorcze obejmuje 214 dróg o łącznej długości 168 257 m. Długości przypisane poszczególnym kategoriom odpowiadają całym analizowanym drogom. Nie określają długości uszkodzonych fragmentów ani zakresu przyszłych robót. Zakres i pilność działań wynikają ze szczegółowych ustaleń kontroli, funkcji drogi oraz uwarunkowań realizacyjnych W tabeli 9 przedstawiono zestawienie ocen końcowych dróg gminnych. Długości przypisane poszczególnym kategoriom odnoszą się do całych analizowanych dróg.

Wykres 4. Zestawienie ocen końcowych dla całych długości dróg gminnych - udział poszczególnych ocen



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miejskiego w Kobylnicy

Tabela 9. Zestawienie ocen końcowych dla całych długości dróg gminnych

OCENA	LICZBA DRÓG	DŁUGOŚĆ [M]	UDZIAŁ [%]
Bardzo dobry	75	47 015	27,94
Dobry	30	27 201	16,17
Zadowalający	29	31 956	18,99
Zły	0	0	0
Bardzo zły	0	0	0,00
Do budowy / odtworzenia	80	62 085	36,90
Razem	**214**	**168 257**	**100,00**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miejskiego w Kobylnicy

W klasyfikacji końcowej całych dróg (tabela 9, wykres 4) stan bardzo dobry przypisano 75 drogom o łącznej długości 47 015 m, natomiast stan dobry – 30 drogom o długości 27 201 m. Oznacza to, że łącznie 74 216 m dróg gminnych, czyli 44,11% całkowitej długości sieci, zostało zakwalifikowanych do stanu bardzo dobrego lub dobrego.

Stan zadowalający otrzymało 29 dróg o łącznej długości 31 956 m, stanowiące 18,99% sieci. Drogi te powinny być objęte planowym utrzymaniem oraz działaniami zapobiegającymi dalszej degradacji nawierzchni. Żadnej drogi nie zakwalifikowano do stanu złego ani bardzo złego.

Do kategorii „do budowy / odtworzenia" zaliczono 80 dróg o łącznej długości 62 085 m. Stanowią one 36,90% długości sieci. Jest to największa kategoria zarówno pod względem liczby dróg, jak i ich łącznej długości, co wskazuje na znaczną skalę potrzeb związanych z budową lub odtworzeniem infrastruktury drogowej.

Wyniki klasyfikacji wskazują, że drogi ocenione jako będące w stanie bardzo dobrym, dobrym lub zadowalającym obejmują łącznie 63,10% długości sieci. Istotnym wyzwaniem pozostaje budowa lub odtworzenie dróg obejmujących prawie 37% całkowitej długości sieci. W planowaniu inwestycji należy zatem rozdzielić zadania związane z utrzymaniem i remontami istniejących nawierzchni od zadań obejmujących budowę lub kompleksowe odtworzenie dróg.

3.7 Ocena funkcjonowania układu drogowego

Tabela 10. Syntetyczna ocena funkcjonowania sieci dróg gminnych

KRYTERIUM	USTALENIE	OCENA	ZNACZENIE DLA FUNKCJONOWANIA
Standard nawierzchni	75 691 m nawierzchni utwardzonych 89 818 m nawierzchni gruntowych	zróżnicowany	Duża długość dróg o nawierzchni gruntowej może ograniczać niezawodność całorocznej obsługi komunikacyjnej. Konieczne jest ustalenie kolejności budowy nawierzchni utwardzonych z uwzględnieniem funkcji dróg.
Klasyfikacja końcowa dróg	105 dróg o łącznej długości 74 216 m (44,11% długości sieci) w stanie bardzo dobrym lub dobrym	zróżnicowany	Utrzymanie dróg w stanie bardzo dobrym i dobrym oraz naprawy dróg w stanie zadowalającym powinny być prowadzone równolegle z realizacją potrzeb budowy lub odtworzenia.
Potrzeby budowy / odtworzenia	80 dróg o łącznej długości 62 085 m, stanowiącej 36,90% długości sieci	niekorzystny	Znaczna skala potrzeb inwestycyjnych wymaga etapowania i oceny znaczenia funkcjonalnego.
Odwodnienie i pobocza	102 odcinki pozbawione odwodnienia 154 nieprawidłowości dotyczących poboczy	niekorzystny	Ryzyko przyspieszonej degradacji nawierzchni i ograniczenia szerokości użytkowej drogi.
Ruch pieszy	Chodniki wskazano w 132 odcinkach dróg	zróżnicowany	Uzupełnienia potrzebne przede wszystkim w zabudowie i przy obiektach publicznych.
Ruch rowerowy	Drogi lub ścieżki rowerowe wskazano w 19 odcinkach	ograniczony	Brak ciągłości tras i ograniczona możliwość bezpiecznych podróży między miejscowościami.
Oświetlenie	Element wskazano dla 212 odcinków	relatywnie korzystny	Utrzymanie istniejącej infrastruktury, uzupełnienia punktowe po analizie bezpieczeństwa.
Oznakowanie	58 nieprawidłowości oznakowania pionowego oraz poziomego	wymaga poprawy	Potrzebne czyszczenie, odsłonięcie, wymiana i korekta części znaków.

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników kontroli stanu technicznego dróg gminnych

Układ dróg gminnych pełni przede wszystkim funkcję lokalną i dojazdową. Zapewnia obsługę terenów zabudowanych oraz dojazd do dróg wyższych kategorii, a na wybranych odcinkach służy również prowadzeniu transportu zbiorowego. Ocena jego funkcjonowania powinna uwzględniać nie tylko stan nawierzchni, lecz także ciągłość połączeń, warunki całorocznej przejezdności, wyposażenie pasa drogowego, bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu oraz zdolność sieci do obsługi istniejącej i planowanej zabudowy.

Podstawowym ograniczeniem funkcjonalnym sieci jest znaczna długość dróg o nawierzchni gruntowej oraz duża skala potrzeb budowy lub odtworzenia dróg. Do kategorii „do budowy / odtworzenia" zaliczono 80 dróg o łącznej długości 62 085 m. Odpowiada to 37,38% liczby wszystkich analizowanych dróg gminnych oraz 36,90% długości sieci. Potrzeby te dotyczą zatem istotnej części układu drogowego zarówno pod względem liczby dróg, jak i ich długości.

Niewystarczający standard nawierzchni ma szczególne znaczenie na drogach zapewniających połączenia między miejscowościami, dojazd do dróg wyższych kategorii oraz dostęp do skupisk zabudowy i obiektów użyteczności publicznej. Może powodować wydłużenie czasu przejazdu, obniżenie komfortu i niezawodności podróży oraz wzrost potrzeb bieżącego utrzymania. Ustalając kolejność inwestycji, należy zatem uwzględniać nie tylko ocenę techniczną drogi, lecz także jej funkcję, liczbę obsługiwanych użytkowników i znaczenie dla ciągłości połączeń.

Istotnym problemem eksploatacyjnym jest stan poboczy i odwodnienia. Zawyżone lub nadmiernie porośnięte pobocza mogą utrudniać odpływ wody z jezdni oraz ograniczać możliwość bezpiecznego korzystania z pobocza. Niedrożne lub niewystarczające odwodnienie sprzyja degradacji konstrukcji drogi, powstawaniu nierówności oraz pogorszeniu warunków ruchu w okresach intensywnych opadów oraz roztopów. W przypadku odcinków, na których nie wskazano odwodnienia, należy ocenić skuteczność istniejącego odpływu powierzchniowego i potrzebę zastosowania dodatkowych rozwiązań. Utrzymanie poboczy i zapewnienie prawidłowego odpływu wody powinny stanowić stały element ochrony infrastruktury drogowej.

Infrastrukturę pieszą i rowerową wykazano tylko na części kontrolowanych odcinków. Brak chodnika nie oznacza automatycznie konieczności jego budowy na każdej drodze dojazdowej. Potrzeby w tym zakresie należy jednak szczegółowo analizować w zwartej zabudowie, w otoczeniu szkół, przystanków i obiektów usługowych oraz na odcinkach o większym natężeniu lub prędkości ruchu. Rozwój infrastruktury rowerowej powinien służyć tworzeniu spójnych i bezpiecznych połączeń. Sama liczba odcinków wyposażonych w tę infrastrukturę nie przesądza o ciągłości tras, która wymaga odrębnej oceny przestrzennej.

W klasyfikacji końcowej 105 dróg o łącznej długości 74 216 m otrzymało ocenę bardzo dobrą lub dobrą, co odpowiada 44,11% długości sieci. Utrzymanie ich standardu wymaga systematycznych działań profilaktycznych. Równolegle należy prowadzić

naprawy 29 dróg w stanie zadowalającym oraz etapowo realizować inwestycje na drogach zakwalifikowanych do budowy lub odtworzenia.

Oświetlenie wykazano na 212 odcinkach, co stanowi korzystny element wyposażenia sieci, jednak nie przesądza o jego kompletności ani skuteczności na całej długości tych odcinków. Potrzeby uzupełnień należy określać przede wszystkim w miejscach koncentracji ruchu pieszego, przy przejściach dla pieszych, przystankach oraz skrzyżowaniach. Jednocześnie należy usuwać stwierdzone nieprawidłowości oznakowania oraz prowadzić systematyczne utrzymanie istniejącej infrastruktury.

3.8 Powiązania z układem zewnętrznym

Istniejąca sieć dróg gminnych funkcjonuje w powiązaniu z drogami innych kategorii, które zapewniają dostęp do ponadlokalnego i regionalnego układu transportowego. Najważniejsze znaczenie w tym zakresie mają droga ekspresowa S6, droga krajowa nr 21, drogi wojewódzkie nr 112 i nr 209 oraz sieć dróg powiatowych. Drogi te stanowią podstawowe ciągi rozprowadzające ruch pomiędzy poszczególnymi miejscowościami gminy a Słupskiem, sąsiednimi gminami oraz węzłami drogi ekspresowej.

Sieć dróg gminnych pełni przede wszystkim funkcję dojazdową i uzupełniającą wobec dróg wyższych kategorii. Zapewnia bezpośrednią obsługę terenów zabudowanych, nieruchomości oraz terenów rolnych i leśnych, a także umożliwia powiązanie lokalnych ulic i miejscowości z drogami powiatowymi, wojewódzkimi i krajowymi. Szczególne znaczenie mają odcinki dróg gminnych, które poprzez skrzyżowania z drogami wyższych kategorii zapewniają dostęp do głównych kierunków ruchu oraz obsługują tereny o większej koncentracji zabudowy.

Z punktu widzenia funkcjonowania sieci gminnej istotna jest ciągłość i jakość powiązań z drogami wyższych kategorii. Stan techniczny, parametry oraz organizacja ruchu na drogach gminnych powinny umożliwiać bezpieczne i sprawne prowadzenie ruchu do podstawowych ciągów transportowych. Jednocześnie rozwój sieci gminnej powinien uwzględniać zmiany zachodzące w układzie zewnętrznym, w szczególności planowane inwestycje drogowe, które mogą wpływać na rozkład ruchu i znaczenie poszczególnych połączeń lokalnych.

3.9 Obsługa komunikacją zbiorową

Obsługa transportem zbiorowym stanowi istotny element systemu transportowego gminy Kobylnica, zapewniając połączenia pomiędzy miejscowościami gminy, Słupskiem oraz innymi miejscowościami powiatu słupskiego i regionu. Organizacja

przewozów opiera się przede wszystkim na połączeniach realizowanych przez jednego organizatora oraz trzech przewoźników – ZIM Słupsk (gdzie głównym przewoźnikiem jest MZK Słupsk), PKS Słupsk oraz Nordexpress. Poszczególni przewoźnicy wykorzystują zarówno drogi wyższych kategorii, jak i drogi gminne, które zapewniają bezpośrednią obsługę miejscowości i terenów zabudowanych.

ZIM Słupsk

Komunikacja organizowana przez ZIM Słupsk, w ramach systemu komunikacji miejskiej Słupska, wjeżdża na teren gminy Kobylnica i zapewnia obsługę Kobylnicy oraz Widzina. Na obszarze gminy funkcjonują trzy linie: 5, 10 i 11.

Linia nr 5 zapewnia połączenie Słupska z Kobylnicą oraz – w zależności od wariantu trasy – z Widzinem. Na terenie Kobylnicy linia wykorzystuje przede wszystkim drogę krajową nr 21, natomiast wariantowa obsługa poszczególnych części miasta odbywa się również z wykorzystaniem dróg gminnych. Wśród nich znajdują się m.in. ul. Kalinowa, Nad Śluzą, Widzińska i Młyńska, przy których zlokalizowane są pętle lub odcinki tras autobusowych. W kierunku Widzina przebieg linii obejmuje drogi gminne, w tym ul. Główną w Widzinie oraz ul. Widzińską w Kobylnicy.

Linia nr 10 łączy Słupsk z Kobylnicą oraz w zależności od wariantu, z osiedlem Bolesławice. Na terenie Kobylnicy obsługuje m.in. przystanki Kobylnica – Baza MZK, Kobylnica – Kilińskiego, Kobylnica – Stefczyka, Kobylnica – Witosa oraz Kobylnica – Cmentarz. W przebiegu trasy wykorzystywane są m.in. drogi gminne: ul. Witosa, ul. Jolanty Szczypińskiej oraz ul. Stefczyka.

Linia nr 11 w granicach Kobylnicy wykorzystuje ul. Szczecińską, stanowiącą drogę gminną i obsługuje jeden przystanek – Kobylnica – Auchan.

PKS Słupsk

Drugim istotnym przewoźnikiem obsługującym mieszkańców gminy Kobylnica jest PKS Słupsk, realizujący przewozy o charakterze ponadgminnym, przede wszystkim pomiędzy Słupskiem a miejscowościami położonymi na terenie powiatu słupskiego i w sąsiednich jednostkach samorządowych.

Na terenie gminy funkcjonują następujące połączenia:

- linia 202 – Słupsk – Kczewo – Sławno,
- linia 222 – Słupsk – Staniewice – Sławno,
- linia 232 – Słupsk – Sycewice – Staniewice,

- linia 242 – Słupsk – Gać – Komorczyn,
- linia 320 – Słupsk – Kuleszewo – Obłęże – Kępice – Warcino.

Trasy tych połączeń wykorzystują przede wszystkim drogi powiatowe oraz drogi krajowe, jednak w niektórych miejscach przebiegają również drogami gminnymi. Przykładem jest odcinek Wrząca – Ścięgnica, a także ul. Szczecińska w Kobylnicy, która jest wykorzystywana również przez komunikację obsługiwaną przez ZIM Słupsk. Drogi gminne pełnią w tym przypadku funkcję uzupełniającą wobec podstawowego układu dróg wyższych kategorii, umożliwiając bezpośrednią obsługę miejscowości i terenów zabudowanych.

Nord Express

Przewozy na terenie gminy realizuje również przewoźnik Nord Express, którego połączenia zapewniają komunikację pomiędzy Słupskiem a miejscowościami położonymi w południowej i zachodniej części powiatu słupskiego oraz w kierunku Sławna.

Na sieć połączeń obejmujących teren gminy Kobylnica składają się m.in.:

- linia 102 – Słupsk – Suchorze – Zieliń – Trzebielino, której przebieg na terenie gminy wykorzystuje drogę krajową nr 21,
- linia 106 – Słupsk – Płaszewo – Kwakowo, wykorzystująca drogę krajową nr 21, a w południowej części gminy również drogi gminne, w tym odcinek łączący Żelki i Żelkówko w ciągu drogi nr 114135G,
- linia 107 – Słupsk – Sycewice – Noskowo – Wrześnica – Sławno, której przebieg na terenie gminy związany jest przede wszystkim z układem dróg wyższych kategorii,
- linia 109 – Słupsk – Kończewo – Zagórki, wykorzystująca przede wszystkim drogi powiatowe oraz drogę krajową nr 21.

3.9.1 Znaczenie komunikacji zbiorowej dla sieci drogowej

Układ tras komunikacji zbiorowej wskazuje, że drogi krajowe i powiatowe stanowią podstawę obsługi ponadlokalnych przewozów autobusowych, natomiast drogi gminne pełnią przede wszystkim funkcję uzupełniającą, zapewniając dojazd autobusów do poszczególnych miejscowości, osiedli i terenów zabudowanych. Szczególne znaczenie dla funkcjonowania transportu zbiorowego mają drogi gminne w Kobylnicy, gdzie są wykorzystywane zarówno przez komunikację miejską Słupska, jak i – w wybranych przypadkach – przez przewozy międzygminne. Oznacza to, że stan

techniczny, parametry oraz organizacja ruchu na tych odcinkach mają bezpośredni wpływ nie tylko na ruch indywidualny, ale również na dostępność transportu zbiorowego gminy. Z punktu widzenia planowania rozwoju sieci drogowej istotne jest zatem uwzględnienie tras autobusowych i lokalizacji przystanków jako jednego z kryteriów oceny znaczenia poszczególnych dróg gminnych. W przypadku dróg wykorzystywanych przez komunikację zbiorową szczególnego znaczenia nabierają m.in. zapewnienie odpowiedniego stanu nawierzchni, ciągłości przejazdu, właściwej szerokości i geometrii drogi oraz bezpiecznej obsługi przystanków.

3.10 Bezpieczeństwo ruchu drogowego

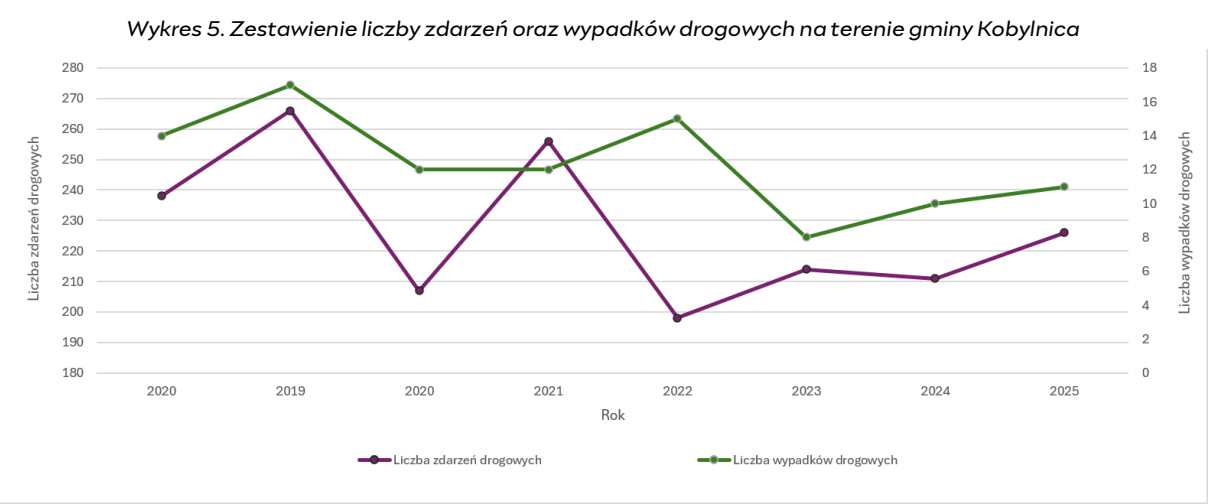
Bezpieczeństwo ruchu drogowego stanowi istotne kryterium oceny funkcjonowania sieci drogowej oraz ustalania potrzeb inwestycyjnych. Analizę przeprowadzono na podstawie danych pochodzących z Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK) za lata 2018–2025 (tabela 11, wykres 5). W analizowanym okresie na terenie gminy Kobylnica odnotowano 1 816 zdarzeń drogowych, w tym 99 wypadków. W ich wyniku 71 osób zostało lekko rannych, 38 ciężko rannych, a 17 poniosło śmierć. Wypadki stanowiły około 5,4% spośród wszystkich zarejestrowanych zdarzeń, co oznacza, że zdecydowaną większość stanowiły kolizje lub najechania na inny obiekt.

Tabela 11. Zdarzenia drogowe na terenie gminy Kobylnica w latach 2018-2025

Rok	Liczba zdarzeń	Liczba wypadków	Osoby lekko ranne	Osoby ciężko ranne	Ofiary śmiertelne
2018	238	14	9	6	2
2019	266	17	7	6	7
2020	207	12	9	5	3
2021	256	12	10	6	0
2022	198	15	12	6	0
2023	214	8	6	5	3
2024	211	10	11	1	0
2025	226	11	7	3	2
Razem	**1 816**	**99**	**71**	**38**	**17**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych SEWiK

Wykres 5. Zestawienie liczby zdarzeń oraz wypadków drogowych na terenie gminy Kobylnica



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych SEWiK

Największą liczbę zdarzeń odnotowano w 2019 roku – 266, natomiast najmniejszą w 2022 roku – 198. W ostatnich dwóch latach analizowanego okresu liczba zdarzeń wyniosła 211 w 2024 roku oraz 226 w 2025 roku Szczegółowe dane przedstawiono w tabeli 11, natomiast zmienność liczby zdarzeń i wypadków w poszczególnych latach zobrazowano na wykresie 5.

Pozyskane dane wskazują, że największa liczba zdarzeń drogowych występowała na drogach krajowych i ekspresowych, co należy wiązać z ich znaczeniem w układzie transportowym oraz większym udziałem ruchu ponadlokalnego. Najmniej zdarzeń odnotowano na drogach gminnych i wewnętrznych.

3.11 Identyfikacja głównych problemów istniejącego układu drogowego

Sieć dróg gminnych obejmuje 214 dróg o łącznej długości 168 257 metrów. Układ ten zasadniczo zapewnia dostępność komunikacyjną obszaru gminy, jednak występują w nim problemy techniczne, funkcjonalne i eksploatacyjne, które mogą ograniczać jakość obsługi transportowej oraz bezpieczeństwo użytkowników.

Niejednolity standard techniczny dróg gminnych oraz znaczna liczba dróg wymagających budowy lub odtworzenia

Jednym z najważniejszych problemów sieci dróg gminnych jest znaczna liczba dróg, które nie posiadają urządzonej nawierzchni na przeważającej części swojej długości albo wymagają kompleksowego odtworzenia. Do kategorii „Do budowy / odtworzenia" zakwalifikowano 80 dróg o łącznej długości 62 085 m, co odpowiada 36,90% długości sieci dróg gminnych. Są to drogi, na których udział odcinków wymagających budowy lub odtworzenia przekracza 80% całkowitej długości drogi. Występowanie

pojedynczych urządzonych fragmentów nie zapewnia odpowiedniego standardu użytkowego całego ciągu.

Duża liczba dróg należących do tej kategorii wskazuje na występowanie istotnej luki infrastrukturalnej. Dotyczy ona przede wszystkim dróg obsługujących rozwijającą się zabudowę mieszkaniową, dróg dojazdowych oraz lokalnych połączeń pomiędzy terenami zabudowanymi i drogami wyższych kategorii. Drogi te wymagają kompleksowych inwestycji obejmujących nie tylko wykonanie nawierzchni, ale również dostosowanie geometrii, budowę odwodnienia, uporządkowanie zjazdów, wykonanie poboczy oraz – zależnie od funkcji drogi – uzupełnienie infrastruktury pieszej, rowerowej, oświetlenia i urządzeń bezpieczeństwa ruchu.

Nieprawidłowości w stanie poboczy i odwodnienia

Jednym z najczęściej występujących problemów eksploatacyjnych jest niewłaściwy stan poboczy. W materiałach z kontroli odnotowano przypadki poboczy zawyżonych, zaniżonych, nierównych lub porośniętych roślinnością. Nieprawidłowo ukształtowane pobocza ograniczają odpływ wody z jezdni, mogą powodować jej zaleganie przy krawędziach nawierzchni, a tym samym przyspieszać degradację konstrukcji drogi. Zaniżone lub rozmyte pobocza obniżają natomiast bezpieczeństwo przy wymijaniu się pojazdów, szczególnie na drogach o niewielkiej szerokości jezdni.

Problemy dotyczą również odwodnienia. W części dróg nie występują urządzenia odprowadzające wodę, a na niektórych odcinkach stwierdzono niedrożność, zanieczyszczenie albo porośnięcie rowów roślinnością. Brak skutecznego odwodnienia jest szczególnie niekorzystny dla dróg gruntowych oraz dróg o nawierzchniach z kruszywa, na których woda opadowa może powodować powstawanie kolein, ubytków, zastoisk i lokalnych rozmyć. Na drogach utwardzonych prowadzi natomiast do osłabienia podbudowy, uszkodzeń krawędzi oraz skrócenia trwałości nawierzchni.

Wysokość wydatków ponoszonych w 2025 roku na zakup kruszywa, profilowanie dróg gruntowych, remonty nawierzchni bitumicznych, czyszczenie kanalizacji deszczowej i konserwację urządzeń melioracyjnych potwierdza, że utrzymanie nawierzchni oraz urządzeń odwadniających stanowi stałe i znaczące obciążenie eksploatacyjne.

Nieciągłość infrastruktury dla pieszych i rowerzystów

Wyposażenie dróg gminnych w chodniki oraz drogi lub ścieżki rowerowe jest nierównomierne. Brak tego rodzaju infrastruktury nie stanowi problemu na każdej drodze, zwłaszcza na drogach o niewielkim natężeniu ruchu, obsługujących pojedyncze nieruchomości albo tereny rolne i leśne. Problem występuje jednak tam, gdzie ruch pieszy i rowerowy odbywa się wspólnie z ruchem samochodowym na drogach obsługujących zwartą zabudowę, szkoły, obiekty użyteczności publicznej, przystanki komunikacji zbiorowej lub lokalne centra usługowe.

Szczególnego znaczenia nabiera zapewnienie ciągłości tras pieszych i rowerowych. Pojedyncze, niepowiązane ze sobą odcinki nie tworzą spójnego systemu i mogą kończyć się w miejscach, w których użytkownik jest zmuszony wejść na jezdnię lub przekroczyć ją poza odpowiednio zabezpieczonym przejściem. Działania inwestycyjne powinny zatem zmierzać nie tylko do budowy nowych fragmentów infrastruktury, lecz przede wszystkim do łączenia istniejących odcinków oraz eliminowania przerw na trasach prowadzących do szkół, przystanków, usług i terenów rekreacyjnych.

Lokalne braki i nieprawidłowości w wyposażeniu dróg

Kontrole dróg wykazały występowanie nieprawidłowości w oznakowaniu pionowym, obejmujących m.in. uszkodzenie, wyblaknięcie, przechylenie albo zasłonięcie znaków przez roślinność. Odnotowano również lokalne braki oznakowania poziomego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu. Problemy te mogą ograniczać czytelność organizacji ruchu, szczególnie w rejonie skrzyżowań, przejść dla pieszych, przystanków i obiektów użyteczności publicznej.

Oświetlenie występuje na większości dróg ujętych w materiałach kontrolnych, jednak jego rozmieszczenie nie jest w pełni równomierne. Dalszej analizy wymagają przede wszystkim odcinki w obszarach zabudowanych, dojścia do przystanków, skrzyżowania oraz miejsca przekraczania jezdni przez pieszych i rowerzystów. Dotychczasowe inwestycje w energooszczędne oświetlenie oraz doświetlenie przejść poprawiają sytuację, ale rozwój zabudowy powoduje powstawanie kolejnych potrzeb.

Niedostosowanie części dróg do zmieniającej się funkcji transportowej

Część dróg gminnych, pierwotnie pełniących funkcję dojazdową lub rolniczą, wraz z rozwojem zabudowy zaczyna obsługiwać większą liczbę mieszkańców i pojazdów. Ich dotychczasowy standard może być niewystarczający pod względem szerokości

jezdni, możliwości wymijania się pojazdów, parametrów skrzyżowań, konstrukcji nawierzchni, odwodnienia oraz bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu.

Problem ten jest szczególnie istotny na drogach wykorzystywanych przez komunikację zbiorową. Na wybranych drogach gminnych w Kobylnicy i Widzinie prowadzone są trasy autobusowe, dlatego stan nawierzchni, geometria drogi, dostępność przystanków i możliwość bezpiecznego dojścia do nich mają znaczenie wykraczające poza obsługę ruchu indywidualnego. Utrudnienia na takich odcinkach mogą wpływać na regularność kursowania autobusów oraz dostęp mieszkańców do transportu publicznego.

Rosnąca presja transportowa i zależność od układu zewnętrznego

Drogi gminne funkcjonują w silnym powiązaniu z drogą ekspresową S6, drogą krajową nr 21, drogami wojewódzkimi nr 112 i nr 209 oraz siecią dróg powiatowych. Zapewniają dojazd do tych tras, ale jednocześnie przejmują ruch generowany przez rozwój zabudowy oraz codzienne podróże do Słupska.

W latach 2015–2025 liczba mieszkańców gminy wzrosła z 11 197 do 13 713 osób, czyli o około 22,5%. Pomimo późniejszych zmian administracyjnych i odłączenia Bolesławic wcześniejszy rozwój osadniczy nadal wpływa na wielkość potrzeb transportowych. Dodatkowym uwarunkowaniem jest wysoki poziom motoryzacji – w 2024 roku w powiecie słupskim przypadały 652 samochody osobowe na 1000 mieszkańców, a więc więcej niż średnio w województwie pomorskim i w kraju.

Największe obciążenia występują na ciągach prowadzących w kierunku Słupska oraz w miejscach włączenia dróg gminnych do dróg wyższych kategorii. Sprawność układu gminnego zależy zatem nie tylko od jakości poszczególnych dróg lokalnych, ale również od przepustowości skrzyżowań, możliwości bezpiecznego włączania się do ruchu oraz zmian organizacji ruchu na sieci ponadlokalnej.

Dane o bezpieczeństwie z lat 2018–2025 wskazują, że na terenie gminy odnotowano 1 816 zdarzeń drogowych, w tym 99 wypadków, w których zginęło 17 osób. Największa liczba zdarzeń występowała na drogach krajowych i ekspresowych, natomiast najmniejsza na drogach gminnych i wewnętrznych. Oznacza to, że drogi gminne nie stanowią głównego miejsca koncentracji zdarzeń, jednak ich skrzyżowania z trasami wyższych kategorii oraz odcinki o niepełnym wyposażeniu powinny być uwzględniane przy planowaniu działań poprawiających bezpieczeństwo.

Niezadowalający stan części obiektów mostowych

Istotnym problemem układu drogowego jest stan niektórych obiektów mostowych. W przeglądach przeprowadzonych w 2025 roku w sumie oceniono siedem obiektów inżynierskich. Szczególnej uwagi wymagają obiekt o identyfikatorze M06 w Kobylnicy, zlokalizowany w ciągu drogi gminnej nr 114042G oraz obiekt o identyfikatorze M03 w Widzinie, położony w ciągu drogi nr 114132G.

Obiekt M06 uzyskał ocenę 1,00, oznaczającą stan przedawaryjny. Stwierdzone uszkodzenia dotyczyły podstawowych elementów konstrukcyjnych i stanowiły zagrożenie dla bezpieczeństwa użytkowników. Most jest obecnie wyłączony z ruchu pojazdów, pieszych i rowerzystów, a na czas jego zamknięcia wprowadzono tymczasową organizację ruchu. W 2026 r. wykonano ekspertyzę techniczną obiektu. Trwa opracowywanie dokumentacji projektowej określającej docelowe rozwiązanie. Obiekt M03 uzyskał ocenę 2,00, oznaczającą stan niedostateczny. Wymaga on wykonania ekspertyzy określającej zakres robót i warunki dalszego użytkowania. Dodatkowym problemem jest awaryjny stan izolacji pomostów na obiektach M01, M03 i M06. Nieszczelna izolacja umożliwia przenikanie wody do elementów konstrukcyjnych i przyspiesza procesy degradacyjne.

Stan obiektów mostowych należy traktować jako problem o znaczeniu sieciowym. Zamknięcie albo ograniczenie użytkowania obiektu może prowadzić do przerwania lokalnego połączenia, konieczności wyznaczenia objazdów i pogorszenia dostępności komunikacyjnej obsługiwanych terenów.

Rozproszenie potrzeb inwestycyjnych i utrzymaniowych

Potrzeby dotyczące dróg gminnych są rozproszone przestrzennie i obejmują zarówno kompleksową budowę dróg, jak i remonty nawierzchni, profilowanie dróg gruntowych, poprawę poboczy, czyszczenie odwodnienia, uzupełnianie oznakowania, rozwój oświetlenia oraz budowę chodników i dróg rowerowych. Jednoczesna realizacja wszystkich zadań nie jest możliwa ze względów organizacyjnych i finansowych.

Inwestycje zrealizowane lub rozpoczęte w 2025 roku, m.in. na ul. Młyńskiej w Kobylnicy, ulicach Ku Słońcu i Modrzewiowej w Łosinie, ul. Polnej w Widzinie oraz drodze nr 114206G w Kobylnicy, wskazują na sukcesywną poprawę standardu sieci. Skala pozostałych potrzeb wymaga jednak ustalenia przejrzystej hierarchii przedsięwzięć. Priorytet powinny uzyskiwać drogi obsługujące największą liczbę mieszkańców,

komunikację zbiorową, szkoły i obiekty publiczne, a także odcinki ważne dla ciągłości sieci i bezpieczeństwa ruchu.

Podsumowanie

Przeprowadzona analiza wskazuje, że istniejący układ dróg gminnych zasadniczo spełnia swoje podstawowe funkcje, jednak jego standard jest przestrzennie zróżnicowany. Głównym problemem pozostaje znaczna liczba dróg wymagających budowy lub kompleksowego odtworzenia, obejmujących 36,90% długości sieci. Uzupełniające problemy obejmują degradację części nawierzchni, nieprawidłowości poboczy i odwodnienia, nieciągłość infrastruktury pieszej i rowerowej, lokalne braki w wyposażeniu dróg oraz niezadowalający stan wybranych obiektów mostowych.

Dalszy rozwój sieci powinien być prowadzony w sposób kompleksowy. Budowa lub przebudowa drogi powinna, odpowiednio do jej funkcji, obejmować nawierzchnię, odwodnienie, pobocza lub chodniki, infrastrukturę rowerową, oświetlenie, przystanki i organizację ruchu. Pozwoli to ograniczyć powstawanie odcinków o niejednolitym standardzie, poprawić trwałość infrastruktury oraz zapewnić bezpieczne oraz przewidywalne warunki użytkowania całych ciągów drogowych.

4. Analiza uwarunkowań rozwoju sieci drogowej

4.1 Dokumenty strategiczne i planistyczne

Rozwój sieci drogowej gminy Kobylnica jest uwarunkowany zapisami obowiązujących dokumentów strategicznych i planistycznych na poziomie gminnym, ponadlokalnym i regionalnym. Dokumenty te określają kierunki rozwoju przestrzennego i społeczno-gospodarczego gminy, wskazują obszary koncentracji przyszłej zabudowy oraz określają potrzeby w zakresie infrastruktury technicznej i transportowej.

Podstawowym dokumentem określającym kierunki rozwoju gminy Kobylnica jest Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Gminy Kobylnica na lata 2026–2035, przyjęta uchwałą Rady Miejskiej w Kobylnicy nr XXX/258/2026 z dnia 19 marca 2026 r. Strategia stanowi podstawę określenia wizji, misji oraz celów strategicznych rozwoju gminy w perspektywie do 2035 r.

W zakresie rozwoju sieci drogowej szczególne znaczenie ma przyjęty model rozwoju przestrzennego, zakładający uporządkowany, infrastrukturalnie przygotowany oraz środowiskowo ostrożny rozwój gminy. Wśród podstawowych założeń polityki przestrzennej wskazano koncentrację rozwoju w dobrze obsłużonych ośrodkach, w szczególności w Kobylnicy i kluczowych miejscowościach, ograniczanie chaotycznego rozlewania się zabudowy, uzbrajanie terenów inwestycyjnych przed ich aktywizacją oraz rozwój dróg, tras rowerowych i infrastruktury technicznej. Zapis ten ma bezpośrednie przełożenie na sposób planowania rozwoju sieci drogowej. Oznacza bowiem konieczność preferowania uzupełniania i modernizacji istniejącego układu drogowego oraz zapewnienia odpowiedniej obsługi komunikacyjnej obszarów rozwojowych, zamiast niekontrolowanego tworzenia nowych, rozproszonych struktur osadniczych.

Istotnym uwarunkowaniem jest również podmiejski charakter Gminy Kobylnica i jej silne powiązanie ze Słupskiem. Strategia wskazuje na stały i silny napływ ludności, funkcję podmiejską gminy oraz potrzebę zapewnienia zróżnicowanej oferty mieszkaniowej. Czynniki te zostały również uwzględnione w analizach sporządzonych na potrzeby sporządzenia planu ogólnego. W konsekwencji należy zakładać dalszy wzrost zapotrzebowania na podróże związane z dojazdami do pracy, edukacji, usług i handlu, w szczególności w relacjach z Kobylnicą i Słupskiem. Rozwój infrastruktury drogowej powinien zatem uwzględniać nie tylko obsługę obecnego zagospodarowania, ale również przyszłe obciążenie sieci wynikające z rozwoju gminy.

Z punktu widzenia niniejszego dokumentu szczególne znaczenie ma Obszar 4 – Przestrzeń i infrastruktura, w ramach którego strategia wskazuje cele związane z rozwojem infrastruktury technicznej i przestrzeni publicznych. Dla sieci drogowej istotne są w szczególności działania dotyczące:

- rozwoju infrastruktury technicznej,
- poprawy dostępności przestrzeni publicznych,
- modernizacji ciągów komunikacyjnych,
- rozwoju infrastruktury pieszej i rowerowej,
- poprawy dostępności obiektów publicznych,
- rozwoju błękitno-zielonej infrastruktury i systemów retencji.

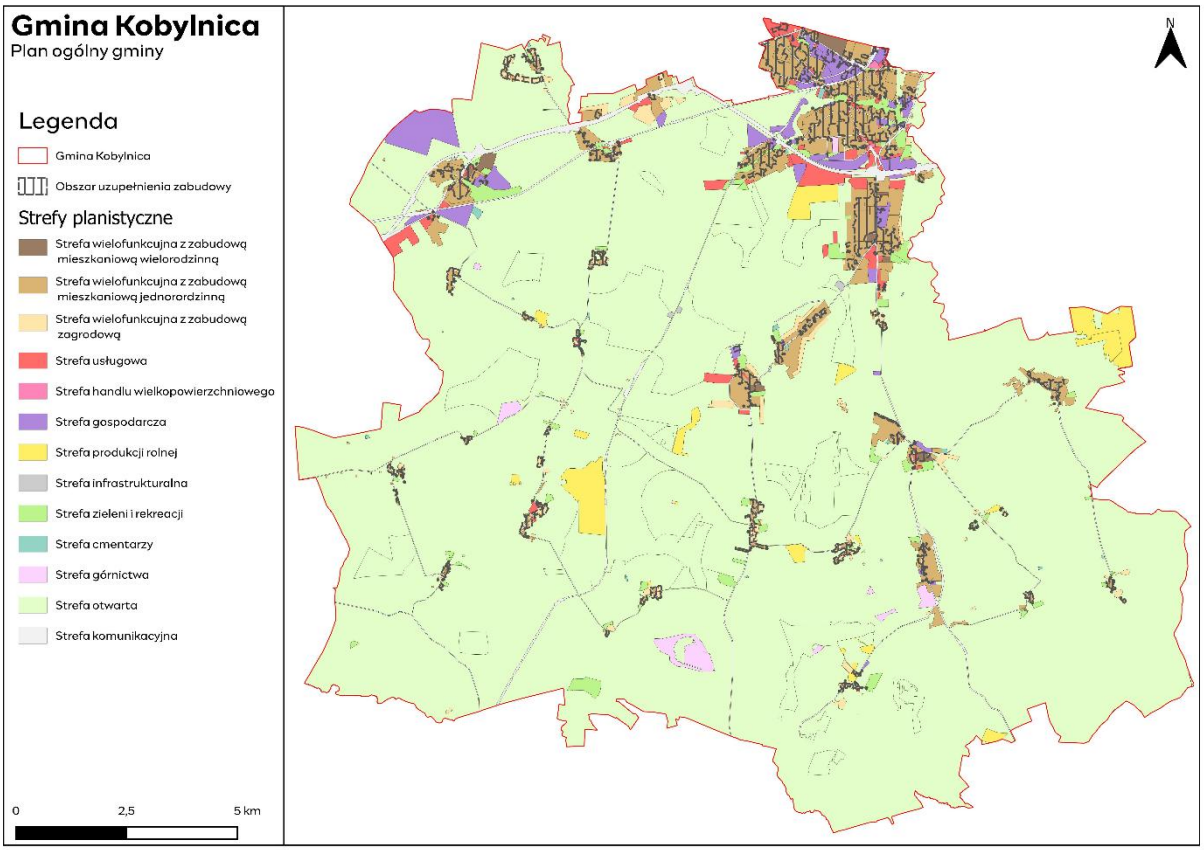
W strategii wprost wskazano działania związane z modernizacją ciągów komunikacyjnych, w tym chodników, ścieżek i przejść dla pieszych, szczególnie w otoczeniu obiektów użyteczności publicznej. Z punktu widzenia planowania inwestycji drogowych oznacza to konieczność traktowania infrastruktury drogowej w sposób kompleksowy, obejmujący nie tylko konstrukcję i nawierzchnię jezdni, ale również infrastrukturę pieszą, rowerową, odwodnienie, bezpieczeństwo ruchu oraz dostępność dla osób o ograniczonej mobilności.

Strategia została opracowana w powiązaniu z dokumentami strategicznymi wyższego poziomu. W szczególności wskazano jej spójność ze Strategią Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Powiatu Słupskiego na lata 2023–2030 oraz Strategią Obszaru Funkcjonalnego Słupsko-Usteckiego. Na poziomie regionalnym strategia pozostaje spójna ze Strategią Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030 oraz uwzględnia ustalenia Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego 2030. Z punktu widzenia rozwoju sieci drogowej szczególne znaczenie ma konieczność zachowania spójności lokalnego układu transportowego z układem ponadlokalnym i regionalnym. Oznacza to potrzebę koordynacji inwestycji gminnych z przedsięwzięciami realizowanymi przez Powiat Słupski, Województwo Pomorskie oraz Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad.

Do pozostałych dokumentów planistycznych wpływających na rozwój sieci drogowej gminy Kobylnica należy Plan ogólny Gminy Kobylnica wraz z uzasadnieniem, przyjęty uchwałą nr XXXV/317/2026 Rady Miejskiej w Kobylnicy z dnia 27 sierpnia 2026 r. Szczegółowe uwarunkowania i ustalenia wynikające z tych dokumentów, istotne z punktu widzenia planowania i przyszłego rozwoju sieci drogowej, przedstawiono w podrozdziałach 4.2 i 4.3.

4.2 Kierunki rozwoju przestrzennego gminy

Analizę kierunków rozwoju przestrzennego gminy Kobylnica przeprowadzono na podstawie Planu ogólnego gminy Kobylnica (rysunek 6) wraz z jego uzasadnieniem, uwzględniającego obowiązujące dokumenty planistyczne oraz wynikające z nich uwarunkowania przestrzenne i przewidywane kierunki zagospodarowania. Z punktu widzenia rozwoju sieci drogowej szczególne znaczenie mają ustalenia dotyczące lokalizacji terenów przeznaczonych pod nową zabudowę, koncentracji funkcji mieszkaniowych, usługowych i gospodarczych oraz zasad kształtowania struktury osadniczej w obszarze gminy.



Rysunek 6. Gmina Kobylnica - Plan ogólny gminy

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miejskiego w Kobylnicy

Przyjęty model rozwoju przestrzennego zakłada przede wszystkim uzupełnianie istniejących struktur osadniczych oraz ograniczanie rozpraszania zabudowy. Rozwój nowych terenów powinien być w możliwie dużym stopniu powiązany z istniejącą infrastrukturą techniczną i transportową. Z punktu widzenia planowania sieci drogowej oznacza to preferowanie działań polegających na wykorzystaniu, modernizacji i uzupełnianiu istniejącego układu komunikacyjnego, przy jednoczesnym zapewnieniu odpowiedniej obsługi komunikacyjnej terenów zabudowanych.

Największa koncentracja terenów rozwojowych występuje w północnej części gminy, w szczególności w rejonie Kobylnicy, Łosina, Widzina, Sierakowa, Sycewic i Reblinka. Obszary te charakteryzują się większą koncentracją ludności, istniejącej zabudowy oraz infrastruktury technicznej, a także silnymi powiązaniami funkcjonalnymi z miastem Słupsk. Występowanie terenów o funkcji mieszkaniowej, usługowej i gospodarczej wskazuje na możliwość dalszego wzrostu zapotrzebowania na obsługę transportową tego obszaru.

W centralnej i południowej części gminy projektowany rozwój przestrzenny ma w większym stopniu charakter lokalny, związany z uzupełnianiem istniejących struktur poszczególnych miejscowości. Jednocześnie zachowany zostaje znaczny udział terenów otwartych, w tym rolniczych i przyrodniczych. W konsekwencji, z punktu widzenia niniejszego opracowania, można uznać, że w tej części gminy priorytetem powinno być utrzymanie i modernizacja istniejących połączeń lokalnych, przy ograniczonej potrzebie tworzenia nowych głównych ciągów komunikacyjnych

W kontekście niniejszego opracowania oznacza to konieczność szczególnego uwzględnienia dróg obsługujących północną część gminy oraz ciągów zapewniających powiązania Kobylnicy i miejscowości sąsiednich ze Słupskiem oraz drogami wyższych kategorii. Wraz ze wzrostem liczby użytkowników tych obszarów może wystąpić potrzeba zwiększenia przepustowości wybranych odcinków, poprawy ich parametrów technicznych, przebudowy skrzyżowań oraz poprawy warunków ruchu pieszego i rowerowego. Na podstawie ustaleń POG można wskazać trzy podstawowe grupy potrzeb istotnych z punktu widzenia rozwoju sieci drogowej:

1. **Obsługa terenów rozwojowych** – zapewnienie odpowiedniego dostępu drogowego do terenów przewidzianych pod rozwój zabudowy, z uwzględnieniem ich powiązania z istniejącą siecią drogową.
2. **Modernizacja istniejących ciągów komunikacyjnych** – dostosowanie parametrów technicznych dróg do wzrostu obciążenia ruchem wynikającego z rozwoju zabudowy i zmian funkcjonalnych poszczególnych obszarów.
3. **Zapewnienie spójności układu drogowego** – uzupełnianie brakujących połączeń oraz poprawa powiązań pomiędzy miejscowościami, terenami rozwojowymi i drogami wyższych kategorii.

Innym istotnym elementem Planu ogólnego gminy Kobylnica jest wyznaczenie obszarów uzupełnienia zabudowy. Przy jego określaniu uwzględniono m.in. istniejącą strukturę zabudowy poszczególnych miejscowości, obowiązujące miejscowe plany

zagospodarowania przestrzennego oraz uwarunkowania związane z dostępnością komunikacyjną. Z punktu widzenia rozwoju sieci drogowej szczególne znaczenie ma uwzględnienie w pracach planistycznych rezerw terenowych związanych z rozwojem układu komunikacyjnego. Ochrona tych terenów przed zagospodarowaniem kolidującym z przyszłymi inwestycjami jest istotna dla zachowania możliwości realizacji przebudowy istniejących dróg, ich poszerzenia, budowy nowych połączeń oraz poprawy parametrów technicznych układu drogowego.

W ramach niniejszego dokumentu należy uwzględnić zgodność planowanych inwestycji drogowych z ustaleniami Planu ogólnego gminy Kobylnica, w szczególności w zakresie lokalizacji terenów rozwojowych, przebiegu istniejących i projektowanych korytarzy komunikacyjnych oraz ochrony rezerw terenowych przeznaczonych pod rozwój infrastruktury transportowej

4.3 Prognozowany rozwój zabudowy i liczby mieszkańców

Analizy wykonane na potrzeby sporządzenia planu ogólnego gminy Kobylnica wskazują na możliwość dalszego wzrostu liczby mieszkańców oraz zapotrzebowania na zabudowę mieszkaniową.

Zgodnie z analizą zawartą w uzasadnieniu POG, według danych GUS za 2023 r. gminę Kobylnica zamieszkiwało 14 234 mieszkańców. Prognoza liczby ludności opracowana na podstawie danych statystyki publicznej wskazuje, że w 2043 r. liczba mieszkańców gminy może osiągnąć 16 792 osoby. Na potrzeby określenia zapotrzebowania na nową zabudowę mieszkaniową wartość tę powiększono o 5%, uzyskując prognozowaną liczbę 17 632 mieszkańców. Oznacza to możliwość wzrostu liczby mieszkańców o około 3,4 tys. osób w stosunku do poziomu przyjętego jako bazowy, a więc o około 24%. Należy przy tym zaznaczyć, że prognozowana liczba mieszkańców nie oznacza koniecznie rzeczywistego przyrostu ludności, lecz stanowi wartość wykorzystywaną w analizie zapotrzebowania na nową zabudowę mieszkaniową w ramach procedury sporządzania planu ogólnego.

Analiza Planu ogólnego wskazuje jednocześnie na znaczące zapotrzebowanie na nową zabudowę mieszkaniową. W wyniku przeprowadzonych obliczeń określono je na poziomie 7 582 mieszkańców, natomiast przy zastosowaniu wartości odpowiadającej 130% podstawowego zapotrzebowania – na poziomie 9 857 mieszkańców. Istotnym uwarunkowaniem przyjętym w planie ogólnym jest silny napływ ludności do gminy Kobylnica, wynikający z jej funkcji podmiejskiej względem Słupska. W uzasadnieniu

POG wskazano, że strategia identyfikuje szczególne potrzeby mieszkaniowe związane z napływem ludności, funkcją podmiejską gminy oraz potrzebą zapewnienia zróżnicowanej oferty mieszkaniowej. Wskazano również na potrzebę kontrolowanego napływu ludności i uzupełniania istniejącej struktury przestrzennej.

Na potrzeby oceny możliwości dalszego rozwoju zabudowy przeanalizowano również chłonność terenów niezabudowanych oraz luk w istniejącej zabudowie. W analizie wyróżniono trzy podstawowe strefy funkcjonalno-przestrzenne związane z rozwojem zabudowy: strefę rozwoju zabudowy wielorodzinnej (SW), strefę rozwoju zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (SJ) oraz strefę wielofunkcyjną z zabudową zagrodową (SZ). Ich wyznaczenie pozwoliło na ocenę potencjału dalszego rozwoju zabudowy mieszkaniowej w odniesieniu do istniejącej struktury przestrzennej gminy.

Z punktu widzenia rozwoju sieci drogowej prognozowany wzrost liczby mieszkańców oraz potencjał dalszego rozwoju zabudowy mieszkaniowej należy traktować jako istotny czynnik wpływający na przyszłe zapotrzebowanie transportowe. Wzrost liczby mieszkańców będzie prowadził do zwiększenia liczby codziennych podróży związanych z pracą, edukacją, usługami i handlem, a szczególne znaczenie będzie miała obsługa nowych terenów mieszkaniowych oraz ich powiązanie z istniejącym układem drogowym. Jednocześnie, ze względu na podmiejski charakter północnej części gminy i jej silne powiązania ze Słupskiem, należy oczekiwać dalszego wzrostu znaczenia połączeń na kierunku Kobylnica–Słupsk oraz dróg obsługujących miejscowości i tereny zabudowy położone w bezpośrednim otoczeniu miasta. Rozwój zabudowy powinien być zatem skoordynowany z rozwojem infrastruktury drogowej, tak aby nowe tereny mieszkaniowe były włączane do istniejącego układu komunikacyjnego w sposób zapewniający odpowiednią dostępność, bezpieczeństwo oraz możliwość sprawnego odprowadzania generowanego ruchu.

W konsekwencji prognozowany rozwój demograficzny i mieszkaniowy Gminy Kobylnica należy uwzględnić jako jedno z podstawowych kryteriów hierarchizacji przedsięwzięć drogowych. Priorytet powinny uzyskiwać w szczególności ciągi obsługujące obszary o największym potencjale rozwoju zabudowy, zapewniające powiązania z Kobylnicą i Słupskiem oraz stanowiące połączenia pomiędzy terenami rozwojowymi a drogami wyższych kategorii.

4.4 Planowane inwestycje drogowe innych zarządców

Rozwój sieci drogowej gminy Kobylnica jest uzależniony nie tylko od działań podejmowanych przez gminę, ale również od inwestycji realizowanych przez zarządców dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych. Przedsięwzięcia te mogą w istotny sposób wpływać na rozkład ruchu, dostępność komunikacyjną poszczególnych obszarów, funkcjonowanie istniejącej sieci drogowej oraz zasadność realizacji inwestycji na drogach gminnych. W kontekście niniejszego dokumentu szczególne znaczenie mają inwestycje, których realizacja może prowadzić do zmiany funkcji istniejących ciągów komunikacyjnych, przejęcia części ruchu przez nowe połączenia lub zwiększenia obciążenia dróg zapewniających dojazd do dróg wyższych kategorii. W związku z tym poniżej przedstawiono najważniejsze przedsięwzięcia planowane lub realizowane przez innych zarządców, mające potencjalny wpływ na funkcjonowanie sieci drogowej gminy Kobylnica.

4.4.1 Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

Droga krajowa nr 21 – obwodnica Słupska i Kobylnicy

Jednym z najważniejszych przedsięwzięć z punktu widzenia przyszłego układu transportowego gminy Kobylnica jest budowa obwodnicy Słupska i Kobylnicy w ciągu drogi krajowej nr 21. Inwestycja realizowana jest przez GDDKiA w ramach Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020–2030. Na obecnym etapie przedsięwzięcie znajduje się w fazie przygotowawczej, obejmującej opracowanie dokumentacji niezbędnej do określenia szczegółowego przebiegu i parametrów przyszłej trasy oraz uzyskania wymaganych decyzji administracyjnych.

Podstawowym celem inwestycji jest wyprowadzenie ruchu tranzytowego z obszaru Słupska i Kobylnicy, poprawa bezpieczeństwa ruchu oraz ograniczenie negatywnego oddziaływania transportu na tereny zabudowane. Planowana obwodnica ma również poprawić warunki prowadzenia ruchu dalekobieżnego i zwiększyć sprawność powiązań pomiędzy drogą krajową nr 21 a istniejącym układem dróg krajowych, wojewódzkich i lokalnych.

Planowana trasa będzie drogą klasy GP – główną ruchu przyspieszonego, wraz z niezbędnymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami bezpieczeństwa ruchu oraz infrastrukturą towarzyszącą. Jej realizacja będzie stanowić istotną zmianę w układzie komunikacyjnym obszaru Słupska i Kobylnicy, a jej skutki będą wykraczały poza sam przebieg projektowanej trasy.

Z punktu widzenia gminy Kobylnica szczególne znaczenie będzie miało powiązanie planowanej obwodnicy z istniejącą siecią dróg gminnych i powiatowych. W zależności od przyjętego wariantu przebiegu oraz lokalizacji skrzyżowań i węzłów inwestycja może wpłynąć na rozkład ruchu pomiędzy poszczególnymi miejscowościami, zmienić znaczenie wybranych ciągów komunikacyjnych oraz ograniczyć ruch tranzytowy na istniejącej DK21. Realizacja obwodnicy powinna być zatem uwzględniana przy planowaniu inwestycji na drogach gminnych, w szczególności w zakresie modernizacji ciągów stanowiących potencjalne połączenia z projektowaną trasą. Do czasu ustalenia ostatecznego przebiegu inwestycji wskazane jest zachowanie elastyczności w planowaniu rozwoju sieci lokalnej oraz monitorowanie kolejnych etapów prac przygotowawczych.

4.4.2 Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku

Droga wojewódzka nr 209

Droga wojewódzka nr 209, stanowiąca połączenie Sławna z Bytowem, jest istotnym elementem regionalnego układu komunikacyjnego południowej części Gminy Kobylnica. Działania prowadzone przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku dotyczą przede wszystkim utrzymania istniejącej infrastruktury oraz stopniowej poprawy jej stanu technicznego i funkcjonalnego.

Dla gminy Kobylnica znaczenie mają w szczególności działania związane z poprawą stanu nawierzchni, bezpieczeństwa ruchu oraz funkcjonowania skrzyżowań oraz powiązań drogi wojewódzkiej z drogami niższych kategorii. Istotne są również działania dotyczące powiązania DW209 z drogą ekspresową S6 oraz pozostałym układem dróg regionalnych i lokalnych. Modernizacja drogi wojewódzkiej może wpływać na sposób rozprowadzania ruchu w południowej części gminy, dlatego przy planowaniu inwestycji na drogach gminnych należy uwzględniać przyszłe zmiany parametrów i funkcji DW209 oraz jej powiązań z lokalną siecią drogową.

4.4.3 Zarząd Dróg Powiatowych w Słupsku

Planowanie rozwoju sieci dróg gminnych wymaga koordynacji z przedsięwzięciami dotyczącymi dróg powiatowych. Szczególne znaczenie mają zapewnienie ciągłości połączeń, uzgodnienie zakresu i kolejności robót oraz dostosowanie rozwiązań w rejonie skrzyżowań dróg obu kategorii.

Na terenie gminy Kobylnica planowana jest realizacja zadania „Infrastruktura transportowych dróg rowerowych Powiatu Słupskiego”, obejmującego budowę dróg

dla pieszych i rowerów wzdłuż wybranych odcinków dróg powiatowych. Przedsięwzięcie służy tworzeniu spójnej sieci tras rowerowych w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Słupsk–Ustka poprzez uzupełnienie i rozbudowę istniejącej infrastruktury oraz promowanie roweru jako środka transportu. Jego celem jest również poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu, w szczególności pieszych i rowerzystów.

Planowany zakres na terenie gminy obejmuje trzy odcinki:

- Łosino–Sierakowo, wzdłuż drogi powiatowej nr 1157G, o długości 1,64 km i szacowanym koszcie około 3,4 mln zł;
- Kuleszewo–Kończewo, wzdłuż drogi powiatowej nr 1157G, o długości 2,1 km i szacowanym koszcie około 4,3 mln zł;
- Zębowo–DK6, wzdłuż drogi powiatowej nr 1105G, o długości 1,1 km i szacowanym koszcie około 2,2 mln zł.

Łączna długość planowanych odcinków wynosi 4,84 km, a ich szacowany koszt około 9,9 mln zł. Przewiduje się wykonanie dróg dla pieszych i rowerów o nawierzchni bitumicznej i szerokości 3,0 m, zarówno w obrębie miejscowości, jak i poza nimi. W miejscowościach ciągi będą prowadzone w sąsiedztwie jezdni, z oddzieleniem pasem zieleni. Zadanie ujęto w Wieloletniej Prognozie Finansowej Powiatu Słupskiego na lata 2026–2029. Projekt wpisuje się w Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji. Realizację zaplanowano na lata 2027–2028, przy czym jej podjęcie jest uzależnione od uzyskania dofinansowania z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego.

Planowana infrastruktura piesza i rowerowa będzie miała znaczenie również dla funkcjonowania sieci dróg gminnych. Jej powiązanie z lokalnymi ulicami i drogami dojazdowymi umożliwi tworzenie ciągłych tras prowadzących z terenów mieszkaniowych do usług, przystanków i sąsiednich miejscowości. Inwestycje gminne powinny zatem uwzględniać bezpieczne włączenia do projektowanych ciągów, ciągłość dojść i dojazdów rowerowych oraz odpowiednie rozwiązania w miejscach przekraczania jezdni.

Koordynacja działań gminy i powiatu powinna obejmować harmonogramy robót, rozwiązania geometryczne, połączenia nawierzchni, odwodnienie i organizację ruchu w rejonie skrzyżowań. Pozwoli to zapewnić spójność infrastruktury obu zarządców, ograniczyć ryzyko powstawania nieciągłych odcinków oraz uniknąć ponownego wykonywania robót w tych samych miejscach.

4.5 Wnioski mieszkańców, rad sołeckich i radnych

Istotnym źródłem informacji wykorzystanym przy identyfikacji potrzeb w zakresie rozwoju sieci drogowej gminy Kobylnica są zgłoszenia mieszkańców oraz postulaty i ustalenia przedstawicieli lokalnych społeczności, w tym rad sołeckich i radnych. W analizie uwzględniono przekazane przez Urząd Miejski w Kobylnicy zestawienie dróg objętych wnioskami mieszkańców oraz protokoły z objazdów dróg gminnych z udziałem radnych Rady Miejskiej w Kobylnicy, przeprowadzonych odpowiednio 9 i 14 października 2025 r. Materiały te uzupełniają analizy techniczne, komunikacyjne i przestrzenne o problemy wskazywane przez użytkowników dróg oraz obserwacje i propozycje działań sformułowane podczas wizji terenowych.

Tabela 12. Zestawienie odcinków dróg gminnych objętych wnioskami mieszkańców

NUMER DROGI	MIEJSCOWOŚĆ	ULICA	NAWIERZCHNIA / STAN DROGI	DŁUGOŚĆ [M]
114079G	Kobylnica	Drzymały	Gruntowa	271
114090G	Kobylnica	Dębowa	Gruntowa	251
114095G	Kobylnica	Al. Orzechowa (od strony ul. Młyńskiej)	Gruntowa / kostka prefabrykowana	517
114085G	Kobylnica	Wierzbowa	Brak drogi w terenie / kostka prefabrykowana	1 207
114089G	Kobylnica	Olchowa	Gruntowa	246
114141G	Kobylnica	Wiśniowa	Gruntowa	277
114142G	Kobylnica	Leśny Zakątek	W trakcie robót drogowych	248
114010G	Kobylnica	Kasztanowa	Zły stan kostki prefabrykowanej / gruntowa	1 183
114096G	Kobylnica	Sosnowa	Gruntowa	277
114094G	Kobylnica	Rzemieślnicza	Gruntowa	226
114153G	Kobylnica	Akacjowa	Gruntowa	209
114076G	Kobylnica	S. Kądzieli	Gruntowa z pasami kostki prefabrykowanej	397
114019G	Reblino	Kręta	Bitumiczna / kostka prefabrykowana w stanie zadowalającym i dobrym	605
114044G	Reblino	Nowa	Gruntowa	708
114126G	Sycewice	ul. Za Stawem	Gruntowa	356
114156G	Łosino	Sosnowa	Gruntowa	422
114157G	Łosino	Brzozowa	Gruntowa	422
114113G	Łosino	Lipowa	Gruntowa / brak w terenie	215
114155G	Łosino	Radosna	Gruntowa	602
114220G	Łosino	Pogodna	Gruntowa / brak w terenie	503
114110G	Łosino	Piękna	Gruntowa	901
Razem				10 043

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miejskiego w Kobylnicy

Analiza zgłoszonych wniosków mieszkańców wskazuje na koncentrację zgłoszeń przede wszystkim w Kobylnicy oraz w miejscowościach wiejskich i obszarach charakteryzujących się większą koncentracją nowej zabudowy mieszkaniowej. Największa liczba postulatów dotyczy odcinków dróg zlokalizowanych na terenie Kobylnicy. Szczegółowe zestawienie odcinków dróg wskazanych we wnioskach mieszkańców, wraz z ich lokalizacją, numerem drogi, charakterystyką nawierzchni oraz długością, przedstawiono w tabeli 12.

Zestawienie obejmuje 21 odcinków dróg gminnych o łącznej długości 10 043 metrów. Spośród nich 12 znajduje się w Kobylnicy, sześć w Łosinie, dwa w Reblinie i jeden w Sycewicach. Na większości wskazanych odcinków występuje nawierzchnia gruntowa, niekiedy w połączeniu z nawierzchnią utwardzoną (na krótkich fragmentach). W zestawieniu ujęto również drogi o zróżnicowanym stanie technicznym, odcinki niewykonane w terenie oraz drogę będącą w trakcie robót. Samo występowanie nawierzchni gruntowej nie przesądza jednak o złym stanie drogi ani o pilności jej przebudowy. Ocena potrzeb wymaga uwzględnienia także odwodnienia, warunków dojazdu do nieruchomości oraz funkcji danego odcinka.

Ustalenia z objazdów z udziałem radnych rozszerzają rozpoznanie potrzeb na pozostałe miejscowości oraz połączenia między nimi. Wskazane problemy dotyczą przede wszystkim budowy dróg obsługujących istniejącą i rozwijającą się zabudowę, przebudowy zużytych nawierzchni, poprawy odwodnienia oraz zapewnienia właściwego stanu dojazdów do nieruchomości i obiektów usług publicznych. Obejmują także prace utrzymaniowe, przygotowanie dokumentacji oraz koordynację robót z innymi przedsięwzięciami.

Zgromadzony materiał wskazuje na potrzebę rozróżnienia oczekiwań dotyczących podniesienia standardu drogi od konieczności usunięcia konkretnych nieprawidłowości technicznych lub funkcjonalnych. Oznacza to, że sama liczba zgłoszeń ani rodzaj nawierzchni nie stanowią wystarczającej podstawy do ustalenia kolejności inwestycji.

W tabelach 13 i 14 zestawiono drogi, obiekty i połączenia ujęte w ustaleniach z objazdów, w podziale na publiczne drogi gminne oraz drogi powiatowe. Miejscowości i relacje uporządkowano alfabetycznie. Uwzględniono zarówno postulaty inwestycyjne i utrzymaniowe, jak i oceny niewskazujące na pilną potrzebę interwencji.

Tabela 13. Zestawienie publicznych dróg gminnych i związanych z nimi obiektów oraz potrzeb i ocen odnotowanych podczas objazdów z udziałem radnych

MIEJSCOWOŚĆ / RELACJA	DROGA, ULICA LUB OBIEKT	ZIDENTYFIKOWANE POTRZEBY I USTALENIA
Kobylnica	Akacjowa, al. Orzechowa	Potrzeba przygotowania dokumentacji projektowej.
Kobylnica	Dębowa, Leśny Zakątek, S. Kądzieli	Wskazane lub zaakceptowane do realizacji; odnotowano gotowość realizacyjną gminy.
Kobylnica	Drzymały	Stan drogi oceniony jako dobry, mimo odnotowanych wniosków o budowę.
Kobylnica	Kalinowa, Jaśminowa	Powiązanie dalszej realizacji dróg z zaprojektowaniem i wykonaniem odwodnienia.
Kobylnica	Kasztanowa	Potrzeba przebudowy – zakres inwestycji wymaga ustalenia z uwzględnieniem powiązania z planowaną obwodnicą Kobylnicy.
Kobylnica	Most Nad Śluzą	Zgłoszony bardzo zły stan techniczny i możliwość zamknięcia – odnotowano przygotowanie dokumentacji przebudowy.
Kobylnica	Sosnowa	Wskazana do wykonania w pierwszej kolejności – potrzeba przeznaczenia środków na dokumentację.
Kobylnica	Strumykowa, Nad Słupią	Wskazane do budowy na późniejszym etapie.
Kobylnica	Wierzbowa	Zły stan techniczny, wskazana jako priorytet do realizacji.
Kobylnica	Wiśniowa	Odnotowano gotowość realizacyjną oraz ubieganie się o dofinansowanie budowy.
Kobylnica	Witosa	Zgłoszony zły stan drogi i potrzeba gruntownej przebudowy w kolejnych latach.
Kobylnica	Źródlana	Odnotowano nawierzchnię gruntową, ale nie określono zalecanego działania.
Komiłowo	Droga wokół stawu, wskazana w protokole jako nr 114035G	Wskazana do budowy – odnotowano koncepcję i środki sołectwa przewidziane na dokumentację.
Komiłowo–Kruszyna	Droga nr 114035G	Spękana nawierzchnia betonowa; wskazano potrzebę wykonania nakładki.
Kwakowo	Krótka, Poziomkowa	Wskazane do przebudowy.
Łosino	Brzozowa	Stan drogi oceniony jako dobry, jednocześnie zgłoszenia dotyczące zalewania wskazują na problem odwodnienia.
Łosino	Lipowa	Odnotowano wnioski o budowę – zadania nie uznano za priorytetowe.
Łosino	Piękna	Zły stan drogi, potrzeba przygotowania dokumentacji z uwzględnieniem funkcji połączenia obsługującego pozostałe drogi dojazdowe.

Łosino	Pogodna, Bukowa	Potrzeba uwzględnienia zapowiedzianej budowy części dróg przez dewelopera.
Łosino	Radosna, Akacjowa	Stan dróg oceniony jako dobry.
Łosino	Sosnowa	Wskazana do realizacji – postulat przeznaczenia przez sołectwo środków na dokumentację.
Łosino	Wichrowa	Zły stan drogi, wskazana do realizacji. Odnotowano gotowość realizacyjną gminy.
Płaszewo	Droga nr 114114G (pętla)	Wskazana do przebudowy, odnotowano wykonaną dokumentację.
Płaszewo	Droga nr 114115G przy zabudowie wielorodzinnej	Wskazana do przebudowy.
Reblino	Kolejowa	Wskazana do przebudowy.
Reblino	Kręta	Stwierdzono częściowe uszkodzenia drogi.
Reblino	Nowa	Stan drogi oceniony jako dobry.
Sycewice	Polna – II etap, do końca istniejących zabudowań	Potrzeba dalszej realizacji drogi. Odnotowano wcześniejsze ustalenia dotyczące udziału mieszkańców w przygotowaniu dokumentacji, bez podpisanego porozumienia na dzień objazdu.
Sycewice	Poprzeczna wraz z sięgaczami, Parkowa, Pogodna, Kasztanowa, Kościelna, Lipowa, Za Stawem	Wskazane do przebudowy, jednocześnie odnotowano istnienie koncepcji z 2021 r.
Sycewice	Sięgacz ul. Polnej wokół stawu	Wskazany do przebudowy, odnotowano gotowość realizacyjną gminy.
Sycewice	Szkolna	Zły stan drogi – wskazana konieczność przebudowy.
Widzino	Końcowy odcinek ul. Głównej, sięgacz ul. Polnej	Potrzeba wykonania dojazdów do nowej zabudowy.
Widzino	Rzeczna	Wskazana do przebudowy.
Żelkówko, Żelki	Droga nr 114047G do gospodarstwa rybnego	Wskazana do przebudowy.

Źródło: opracowanie własne na podstawie protokołów z objazdów dróg gminnych z udziałem radnych Rady Miejskiej w Kobylnicy z 9 i 14 października 2025 r.

Uwaga: oceny oraz informacje o przygotowaniu i finansowaniu zadań odnoszą się do dat objazdów.

Tabela 14. Zestawienie dróg powiatowych oraz potrzeb odnotowanych podczas objazdów z udziałem radnych

MIEJSCOWOŚĆ / RELACJA	DROGA, ULICA LUB OBIEKT	ZIDENTYFIKOWANE POTRZEBY I USTALENIA
Komiłowo–Kwakowo	Droga powiatowa nr 1171G	Postulat przebudowy. Zadanie wymagające współpracy z zarządcą drogi powiatowej.
Kuleszewo–Lulemino	Droga powiatowa nr 1158G	Postulat przebudowy. Zadanie wymagające współpracy z zarządcą drogi powiatowej.

Źródło: opracowanie własne na podstawie protokołów z objazdów dróg gminnych z udziałem radnych Rady Miejskiej w Kobylnicy z 9 i 14 października 2025 r.

Przedstawione potrzeby obejmują zarówno poprawę standardu lokalnych dojazdów, jak i zapewnienie sprawności ważniejszych połączeń drogowych. Istotne znaczenie ma dostosowanie zakresu działań do rodzaju problemu – w części odnotowanych przypadków uzasadniona może być budowa lub kompleksowa przebudowa, w innych poprawa odwodnienia, naprawa nawierzchni lub bieżące utrzymanie. Zadania dotyczące dróg wewnętrznych, dróg powiatowych i obiektu mostowego wymagają ponadto uwzględnienia ich statusu oraz właściwości zarządcy.

Powtarzającym się zagadnieniem jest przygotowanie dokumentacji i zapewnienie finansowania. W materiałach wskazano udział sołectw w finansowaniu dokumentacji lub robót, a także możliwości współpracy z mieszkańcami i deweloperami. Okoliczności te należy uwzględniać przy określaniu wykonalności i harmonogramu zadań, przy czym deklarowane wsparcie nie jest równoznaczne z zapewnieniem pełnego finansowania przedsięwzięcia.

Wnioski mieszkańców oraz ustalenia przedstawicieli lokalnych społeczności stanowią jeden z elementów identyfikacji i hierarchizacji potrzeb inwestycyjnych oraz utrzymaniowych. Powinny być weryfikowane w odniesieniu do aktualnego stanu technicznego i funkcjonalnego dróg, z uwzględnieniem daty oraz zakresu ocen zawartych w materiałach źródłowych. Przy ustalaniu kolejności realizacji należy rozpatrywać je łącznie ze znaczeniem komunikacyjnym danego odcinka, bezpieczeństwem ruchu, warunkami odwodnienia, obsługą istniejącej i planowanej zabudowy, przygotowaniem dokumentacyjnym oraz aktualnymi możliwościami finansowymi gminy. Pozwala to uwzględnić perspektywę mieszkańców i radnych przy zachowaniu jednolitych zasad oceny potrzeb całej sieci drogowej.

5. Koncepcja rozwoju sieci drogowej

5.1 Założenia i cele rozwoju układu drogowego

Rozwój sieci drogowej Gminy Kobylnica w latach 2027–2032 służy poprawie całorocznej dostępności miejscowości, bezpieczeństwa użytkowników i obsługi rozwijającej się zabudowy. Program obejmuje poprawę stanu istniejących dróg oraz mostów, budowę brakujących odcinków ulic oraz rozwój odwodnienia, oświetlenia a także infrastruktury pieszej i rowerowej. Inwestycje łączy się z systematycznym utrzymaniem sieci, tak aby zachować efekty wykonanych robót i zapewnić przejezdność dróg oczekujących na przebudowę.

Największe potrzeby dotyczą dróg gruntowych, niekompletnych układów ulicznych oraz obiektów mostowych ograniczających ciągłość połączeń. Na nawierzchniach utwardzonych działania koncentrują się na uszkodzonych fragmentach, odwodnieniu i elementach bezpieczeństwa. Pierwszeństwo otrzymują zadania usuwające zagrożenia, obsługujące istniejącą zabudowę oraz umożliwiające użytkowanie innych inwestycji. Do tej ostatniej grupy należy w szczególności odwodnienie rejonu Bukowej i Kalinowej w Kobylnicy.

Przyjmuje się następujące cele rozwoju:

- zapewnienie bezpiecznej i niezawodnej obsługi istniejącej zabudowy,
- zachowanie ciągłości połączeń między miejscowościami i z drogami wyższych kategorii,
- stopniowe ograniczanie braków infrastrukturalnych na terenach rozwijającej się zabudowy,
- poprawę warunków ruchu pieszego, rowerowego i transportu zbiorowego,
- utrzymanie trwałości nawierzchni i obiektów inżynierskich dzięki sprawnemu odwodnieniu i systematycznym zabiegom utrzymaniowym.

Przedsięwzięcia uporządkowano według stanu technicznego, potrzeb nowej zabudowy, znaczenia strategicznego, wniosków lokalnych oraz udziału inwestorów zewnętrznych. Podział służy organizacji realizacji. Zadanie występujące w kilku grupach stanowi jeden zakres rzeczowy i jest rozliczane jednokrotnie. Oznaczenia T, N, S, L i Z są identyfikatorami zadań w niniejszym planie. Jednocześnie wprowadzone wcześniej oznaczenia M identyfikują obiekty mostowe.

Tabela 15. Podział przedsięwzięć przyjęty w koncepcji rozwoju sieci drogowej

GRUPA	ZAKRES	SPOSÓB UJĘCIA W PLANIE
T	Poprawa stanu technicznego i standardu istniejących dróg oraz obiektów	Usuwanie zagrożeń, naprawy, remonty i budowa brakującej nawierzchni, z zachowaniem sprawnych elementów infrastruktury.
N	Nowe ulice i obsługa rozwijającej się zabudowy	Etapowanie budowy według potrzeb dojazdu, postępu zabudowy i gotowości uzbrojenia.
S	Przedsięwzięcia o znaczeniu strategicznym	Zapewnienie ciągłości połączeń i sprawności układów obsługujących większe obszary oraz wykonanie robót warunkujących kolejne inwestycje.
L	Potrzeby zgłoszone przez mieszkańców, radnych i sołectwa	Włączenie lokalnych potrzeb do programu budowy, przebudowy i utrzymania dróg.
Z	Infrastruktura związana z inwestycjami niedrogowymi	Koordynacja robót inwestorów z siecią gminną oraz nabywanie infrastruktury na zasadach umownych.

Źródło: opracowanie własne

5.2 Kierunki rozwoju sieci drogowej i standard inwestycji

5.2.1 Połączenia pomiędzy miejscowościami i z zewnętrznym układem drogowym

Układ gminny zapewnia dojazd do miejscowości, usług i gospodarstw oraz połączenia z drogami wyższych kategorii – S6, DK21, DW112, DW209 i drogami powiatowymi. Rozwój sieci koncentruje się na poprawie użytkowanych ciągów i odcinków, których niski standard ogranicza dostępność zabudowy. Podstawowym zadaniem między miejscowościami jest przebudowa dróg nr 114021G i 114023G tworzących ciąg drogowy Wrząca–Ścięgnica.

Na pozostałych drogach gruntowych priorytetem pozostaje całoroczna przejezdność, sprawne odwodnienie i dojazd do użytkowanych nieruchomości. Budowa nawierzchni docelowej obejmuje odcinki uzasadnione funkcją komunikacyjną oraz złym stanem technicznym. Długie drogi rolne i leśne pozostają objęte utrzymaniem, a ich przebudowa jest etapowana wraz ze wzrostem potrzeb przewozowych i dostępnością środków.

Planowana obwodnica Słupska i Kobylnicy stanowi uwarunkowanie rozwoju układu lokalnego. Przygotowanie ulicy Kasztanowej uwzględnia przyszłe powiązanie z obwodnicą i zachowanie dojazdów do nieruchomości. Harmonogram obwodnicy

pozostaje w kompetencji zarządcy drogi. Współpraca gminy z pozostałymi zarządcami obejmuje także przebudowy dróg powiatowych w relacjach Komiłowo–Kwakowo i Kuleszewo–Lulemino.

5.2.2 Rozwój układów ulicznych w miejscowościach

W Kobylnicy rozwój obejmuje układ ulic Bukowa–Kalinowa, a także ulicę Rataja oraz dojazdy na terenach nowej zabudowy mieszkaniowej. Budowa ulic Olchowej, Bukowej, Jaśminowej i Jodłowej jest powiązana z odpowiednim zapewnieniem odpływu wód opadowych. Ulice Dębowa, S. Kądzieli, Leśny Zakątek, Drzymały, Rzemieślnicza oraz al. Orzechowa uzupełniają docelową obsługę zabudowy miasta. Kontynuacja ulicy Rzecznej, budowa ulicy Źródlanej oraz przygotowanie ulicy Strumykowej są prowadzone jako odrębne zadania, z zapewnieniem połączeń z istniejącą siecią.

W Łosinie podstawę rozwoju stanowi ul. Wichrowa wraz z kolejnymi etapami ul. Jarzębinowej i ulicami dojazdowymi. Niektóre ulice koordynowane są z robotami inwestorów zewnętrznych inwestycji niedrogowych. Zakończenie poszczególnych etapów powinno zapewniać użyteczne połączenie z istniejącą siecią drogową i działający system odwodnienia.

W Sycewicach program obejmuje ulice: Poprzeczną, Pogodną, Za Stawem, Kasztanową, Lipową i Kościelną oraz odrębne zadania dotyczące Parkowej i dojazdów do nowej zabudowy mieszkaniowej. W pozostałych miejscowościach działania koncentrują się na ulicach: Nowej i Krętej w Reblinie, Krótkiej i Poziomkowej w Kwakowie, drodze wokół stawu w Komiłowie, drogach w Płaszewie oraz dojazdach w Widzinie, Wrzącej i Żelkówku.

Na terenach stopniowo zagospodarowywanych dopuszcza się etapową realizację ulic. Pierwszy etap zapewnia bezpieczny dojazd, odpływ wód i możliwość prowadzenia robót przy uzbrojeniu. Nawierzchnia docelowa powstaje po wykonaniu niezbędnych sieci podziemnych. Rozwiązania etapowe zachowują możliwość późniejszej rozbudowy bez rozbierania sprawnych elementów drogi.

5.2.3 Poprawa bezpieczeństwa i rozwój infrastruktury towarzyszącej

Budowa i przebudowa ulic obejmuje bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów, widoczność na skrzyżowaniach i zjazdach oraz dostępność przystanków i obiektów publicznych. Pierwszeństwo w wykonywanej infrastrukturze mają dojścia do szkół, przystanków i usług. Przekrój drogi, sposób prowadzenia ruchu rowerowego oraz

rozwiązania uspokojenia ruchu są dostosowane do funkcji ulicy, natężenia ruchu, prędkości pojazdów i dostępnego terenu.

Przejścia dla pieszych są realizowane łącznie z dojściami, oświetleniem oraz zapewnieniem odpowiedniej widoczności. Zasadę tę stosuje się w szczególności przy rozbudowie ul. Kościeliskiej i przejściu w ciągu ul. J. Szczypińskiej. Obniżenia krawężników, ciągłość nawierzchni oraz rozmieszczenie wyposażenia zapewniają dostępność osobom o ograniczonej mobilności. Parkowanie jest organizowane z zachowaniem przejazdu służb, widoczności i ciągłości tras pieszych.

Odwodnienie stanowi integralną część każdej inwestycji. Roboty obejmują rowy, przepusty, kanalizację deszczową lub inne rozwiązania dostosowane do warunków terenowych. Retencja i ograniczenie szybkiego odpływu wód są stosowane tam, gdzie pozwalają na to warunki gruntowo-wodne i zagospodarowanie terenu. W rejonie ulic Bukowej i Kalinowej budowa kanalizacji deszczowej poprzedza wykonanie zależnych od niej nawierzchni.

Program oświetlenia obejmuje ulice Mahoniową, Bukszpanową i Głogową w Kobylnicy, Żonkilową i Irysową w Sycewicach, Brzozową w Zajączkowie, lokalizacje w Lubuniu oraz ulice Polną i Leśną w Kończewie. Rozwiązania energooszczędne łączą poprawę widoczności z ograniczaniem kosztów eksploatacji. Nabywanie infrastruktury oświetleniowej od inwestorów stanowi odrębny zakres finansowy.

Na trasach transportu zbiorowego zachowuje się parametry umożliwiające przejazd autobusów oraz bezpieczny dostęp do przystanków. Realizacja robót uwzględnia ciągłość obsługi komunikacyjnej miejscowości, etapowanie zamknięć i organizację dojazdów zastępczych.

5.2.4 Działania organizacyjne i edukacyjne

Uzupełnieniem inwestycji powinien być coroczny program utrzymania dróg, obejmujący profilowanie nawierzchni gruntowych, naprawy lokalnych uszkodzeń, utrzymanie poboczy, czyszczenie odwodnienia, kontrolę widoczności i odnowę oznakowania. Roboty te nie mogą oczekiwać na realizację docelowej przebudowy. Kontrole po okresach intensywnych opadów i po zimie powinny służyć aktualizacji kolejności interwencji, zwłaszcza na odcinkach jedynego dojazdu do zabudowy.

Gmina powinna prowadzić wspólny rejestr potrzeb technicznych, wniosków mieszkańców, dokumentacji i umów z inwestorami. Każde zadanie powinno mieć określony odcinek, identyfikator, zarządcę, etap przygotowania oraz powiązanie

z budżetem. Przy planowaniu robót należy uzgadniać terminy z zarządcami sieci i informować mieszkańców o etapowaniu oraz objazdach.

Działania edukacyjne prowadzone ze szkołami i właściwymi służbami powinny dotyczyć bezpiecznych dojść do szkoły, widoczności pieszych i rowerzystów oraz zasad korzystania z nowych rozwiązań organizacji ruchu.

5.3 Drogi i obiekty wymagające poprawy stanu technicznego

Potrzeby poprawy stanu technicznego dróg gminnych wynikają z ocen końcowych przedstawionych w tabeli 7. Program techniczny obejmuje działania pilne, naprawy i remonty istniejących nawierzchni oraz budowę lub odtworzenie dróg o dominujących brakach infrastrukturalnych. Obiekty mostowe stanowią odrębny zakres działań technicznych.

Do budowy lub odtworzenia zakwalifikowano 80 dróg o łącznej długości 62 085 m, stanowiącej 36,90% długości sieci. Stan zadowalający stwierdzono na 29 drogach o łącznej długości 31 956 m, stanowiącej 18,99% sieci. Pozostałe 105 dróg o długości 74 216 m, czyli 44,11% sieci, otrzymało ocenę dobrą lub bardzo dobrą i pozostaje objętych bieżącym utrzymaniem.

Dla dróg w stanie zadowalającym podstawę działań stanowią systematyczne monitorowanie stanu, utrzymanie odwodnienia i poboczy oraz naprawy miejscowe zapobiegające dalszej degradacji. Ocena zadowalająca nie przesądza o konieczności przebudowy całej drogi. Remonty lub przebudowa obejmują odcinki, na których charakter i rozległość uszkodzeń albo wymagania użytkowe uzasadniają szerszy zakres robót.

Na drogach o mieszanej nawierzchni zakres prac dostosowuje się do stanu i funkcji poszczególnych odcinków, zachowując sprawne elementy infrastruktury. Utrzymanie przejezdności fragmentów gruntowych oraz bieżące naprawy istniejących nawierzchni prowadzi się niezależnie od terminu docelowej budowy lub przebudowy. Prace te koordynuje się z zaplanowanymi inwestycjami, a pokrywające się zakresy robót ujmuje i rozlicza jednokrotnie.

Dla harmonogramu przyjęto trzy etapy realizacyjne oraz oznaczenie R obejmujące rezerwę inwestycyjną po 2032 r.:

- I – lata 2027–2028,
- II – lata 2029–2030,

- III – lata 2031–2032,
- R – rezerwa po 2032 r.

Bieżące utrzymanie i niezbędne działania zabezpieczające prowadzi się przez cały okres obowiązywania Planu, niezależnie od etapu przypisanego inwestycji docelowej.

Tabela 16. Pierwszeństwo działań technicznych i obiektowych

ID	Droga lub obiekt	Uzasadnienie i kierunek działania	Etap / termin i warunki realizacji
Kobylnica			
T01	most M06 w ciągu ul. Nad Śluzą, droga nr 114042G	Obiekt zamknięty dla pojazdów, pieszych i rowerzystów. Ekspertyza wykonana; dokumentacja projektowa w opracowaniu. Zadanie obejmuje utrzymanie zabezpieczeń, zakończenie projektu oraz roboty przywracające funkcję przeprawy.	Zabezpieczenia: niezwłocznie i przez cały okres zamknięcia. Przygotowanie i roboty: etapy I–II (2027–2030), po zapewnieniu finansowania.
T08	ul. Kasztanowa	Naprawy lokalnych uszkodzeń oraz przygotowanie przebudowy z uwzględnieniem funkcji dojazdowej i powiązania z planowaną obwodnicą w ciągu DK 21.	Dokumentacja: etapy I–II (2027–2030). Roboty: etapy II–III (2029–2032). Warunki: koordynacja z rozwiązaniami obwodnicy i zapewnienie finansowania.
Płaszewo			
T07	droga nr 114114G – pętla w miejscowości	Budowa docelowej nawierzchni i infrastruktury na pętli w miejscowości. Dokumentacja przygotowana.	Realizacja: etapy II–III (2029–2032). Finansowanie przewidziane w latach 2030–2031.
Reblino			
T06	ul. Nowa i ul. Kręta	Budowa brakującej nawierzchni i przebudowa odcinków objętych zadaniem, z zachowaniem fragmentów o odpowiednim stanie.	Realizacja: etap I (2027–2028). Finansowanie przewidziane w latach 2027–2028.
Sycewice			
T05	ul. Pogodna — odcinek drogi nr 114125G	Przebudowa uszkodzonych odcinków nawierzchni w ramach układu ulic osiedlowych.	Realizacja: etapy I–II (2027–2030), w ramach układu ulic Poprzeczna–Za Stawem.
T11	droga nr 114230G	Naprawy miejscowych uszkodzeń nawierzchni prefabrykowanej.	Naprawy: etapy I–II (2027–2030). Bieżące utrzymanie: przez cały okres obowiązywania Planu.

ID	Droga lub obiekt	Uzasadnienie i kierunek działania	Etap / termin i warunki realizacji
Widzino			
T02	most M03 w ciągu drogi nr 114132G	Ekspertyza techniczna, dokumentacja oraz roboty wynikające ze stanu konstrukcji i warunków bezpiecznego użytkowania.	Ekspertyza techniczna: niezwłocznie, jako niezakończone działanie pilne wynikające z przeglądu. Roboty i warunki użytkowania: zgodnie z wynikami ekspertyzy.
Połączenia między miejscowościami			
T09	Komiłowo–Kruszyna, droga nr 114035G	Remonty uszkodzonych fragmentów nawierzchni, naprawy konstrukcji i odtworzenie warstwy jezdnej. Budowa drogi wokół stawu w Komiłowie stanowi odrębne zadanie.	Przygotowanie: etap I (2027–2028). Remonty: etapy I–II (2027–2030).
T04	Wrząca–Ścięgnica, drogi nr 114021G i 114023G	Przebudowa ciągu wraz z odwodnieniem i rozwiązaniami bezpieczeństwa.	Realizacja: lata 2026–2028. Zakres objęty Planem: lata 2027–2028 (etap I).
Zadania dotyczące wielu lokalizacji			
T03	M01 — Lulemino M02 — Widzino M04 — Łosino M05 — Kobylnica M07 — Bzowo	Remonty izolacji i elementów konstrukcyjnych, zabezpieczenia antykorozyjne i utrzymanie. Dla M02 pierwszeństwo mają bariery; dla M01 obowiązuje ograniczenie do 10 t.	Najpilniejsze zabezpieczenia: etap I (2027–2028). Pozostałe remonty: etapy I–II (2027–2030). Bieżące utrzymanie: przez cały okres obowiązywania Planu.
T10	Kobylnica — ul. Witosa Reblino — ul. Kolejowa Sycewice — ul. Szkolna Widzino — ul. Rzeczna	Remonty i przebudowa odcinków wymagających poprawy standardu, dostosowane do lokalnych uszkodzeń i funkcji drogi.	Przygotowanie: etap I (2027–2028). Roboty: etapy I–III (2027–2032), z pierwszeństwem usuwania zagrożeń.

Źródło: opracowanie własne

5.3.1 Katalog dróg do budowy lub odtworzenia

Katalog obejmuje 79 dróg zakwalifikowanych do budowy lub odtworzenia, o łącznej długości ewidencyjnej 60 694 m. Długości całych dróg i odcinków gruntowych opisują stan sieci. Wielkość robót w poszczególnych inwestycjach wynika z zakresów projektowych i może obejmować jedynie część drogi.

W przypadku dróg, dla których w Planie wskazano odrębne zadania inwestycyjne, zakres i termin robót wynikają z harmonogramów tych zadań. Pozostałe odcinki ujęto w rezerwie inwestycyjnej. Do czasu budowy nowej nawierzchni należy zapewniać ich bieżące utrzymanie. W etapie I przewiduje się rozpoznanie warunków terenowych oraz potrzeb w zakresie dojazdu i odwodnienia, stanowiące podstawę dalszego przygotowania inwestycji. Realizacja robót na odcinkach rezerwowych w latach 2027–2032 będzie uzależniona od uzyskania gotowości realizacyjnej i środków, z zachowaniem pierwszeństwa zadań pilnych.

Dla każdej drogi wskazano odrębnie przygotowanie inwestycji, planowany termin realizacji oraz utrzymanie. Przygotowanie obejmuje czynności niezbędne do rozpoczęcia robót, odpowiednio do stopnia zaawansowania zadania. W przypadku zakończenia tych czynności wskazano gotowość realizacyjną. Utrzymanie prowadzi się przez cały okres obowiązywania Planu, zapewniając przejezdność oraz bezpieczeństwo przed rozpoczęciem inwestycji oraz zachowanie właściwego stanu infrastruktury po jej zakończeniu. W czasie robót warunki dojazdu i bezpieczeństwa określa organizacja ruchu na czas budowy.

Tabela 17. Katalog dróg wymagających napraw i utrzymania zapobiegawczego

Lp.	Nr drogi	Przebieg drogi / ulica	Długość drogi [m]	Odcinek gruntowy [m]	Uzasadnienie i dalsze działanie	Powiązane zadanie	Etap / termin realizacji
Bzowo							
1	114020G	od DP nr 1150G do DP nr 1151G	83	83	Przywrócenie przejezdności oraz wykonanie odwodnienia i nawierzchni na odcinkach potrzebnych do obsługi nieruchomości.	—	**Przygotowanie:** etap I – przygotowanie wstępne; dokumentacja przed realizacją. **Realizacja:** etap R. **Utrzymanie:** ciągłe.
Ciechomice							
2	114208G	odcinek od DP nr 1154G do końca dz. nr 157 (obręb Kuleszewo)	82	82	Do czasu budowy nowej nawierzchni: profilowanie istniejącej nawierzchni i utrzymanie odwodnienia. Docelowo etapowa budowa jezdni dostosowanej do funkcji drogi.	—	**Przygotowanie:** etap I – przygotowanie wstępne; dokumentacja przed realizacją. **Realizacja:** etap R. **Utrzymanie:** ciągłe.
Kobylnica							
3	114076G	ul. Kądzieli	397	0	Budowa docelowej ulicy i infrastruktury towarzyszącej w granicach zadania.	N03	**Przygotowanie:** gotowość realizacyjna w zakresie objętym pozwoleniem na budowę. **Realizacja:** etap I. **Utrzymanie:** ciągłe.
4	114079G	ul. Drzymały	271	265	Do czasu budowy nowej nawierzchni: profilowanie istniejącej nawierzchni i utrzymanie odwodnienia. Docelowo etapowa budowa jezdni dostosowanej do funkcji drogi.	N04	**Przygotowanie:** gotowość realizacyjna w zakresie objętym pozwoleniem na budowę. **Realizacja:** etapy I–II. **Utrzymanie:** ciągłe.
5	114081G	ul. Banacha	356	349	Do czasu budowy nowej nawierzchni: usuwanie roślinności, wyrównywanie istniejącej nawierzchni i utrzymanie dojazdu. Docelowo etapowa budowa nawierzchni.	—	**Przygotowanie:** etap I – przygotowanie wstępne; dokumentacja przed realizacją. **Realizacja:** etap R. **Utrzymanie:** ciągłe.

Lp.	Nr drogi	Przebieg drogi / ulica	Długość drogi [m]	Odcinek gruntowy [m]	Uzasadnienie i dalsze działanie	Powiązane zadanie	Etap / termin realizacji
6	114084G	ul. Bukowa	796	652	Do czasu budowy nowej nawierzchni: profilowanie istniejącej nawierzchni i utrzymanie odwodnienia. Docelowo etapowa budowa jezdni dostosowanej do funkcji drogi.	S02	**Przygotowanie:** etap I – przygotowanie zakresu drogowego i koordynacja z budową odwodnienia układu Bukowa–Kalinowa. **Realizacja:** etapy II–III, po zapewnieniu odwodnienia. **Utrzymanie:** ciągłe.
7	114088G	ul. Jaśminowa	1 094	1 045	Do czasu budowy nowej nawierzchni: profilowanie istniejącej nawierzchni i utrzymanie odwodnienia. Docelowo etapowa budowa jezdni dostosowanej do funkcji drogi.	S02	**Przygotowanie:** etap I – przygotowanie zakresu drogowego i koordynacja z budową odwodnienia układu Bukowa–Kalinowa. **Realizacja:** etapy II–III, po zapewnieniu odwodnienia. **Utrzymanie:** ciągłe.
8	114089G	ul. Olchowa	246	241	Do czasu budowy nowej nawierzchni: profilowanie istniejącej nawierzchni i utrzymanie odwodnienia. Docelowo etapowa budowa jezdni dostosowanej do funkcji drogi.	S02	**Przygotowanie:** pozwolenie na budowę uzyskane; gotowość realizacyjna po zapewnieniu odwodnienia. **Realizacja:** 2027 r., po zapewnieniu odwodnienia. **Utrzymanie:** ciągłe.
9	114090G	ul. Dębowa	251	216	Do czasu budowy nowej nawierzchni: profilowanie istniejącej nawierzchni i utrzymanie odwodnienia. Docelowo etapowa budowa jezdni dostosowanej do funkcji drogi.	N05	**Przygotowanie:** gotowość realizacyjna w zakresie objętym pozwoleniem na budowę. **Realizacja:** lata 2027–2028. **Utrzymanie:** ciągłe.
10	114092G	ul. Klonowa	524	518	Do czasu budowy nowej nawierzchni: profilowanie istniejącej nawierzchni i utrzymanie odwodnienia. Docelowo etapowa budowa jezdni dostosowanej do funkcji drogi.	—	**Przygotowanie:** etap I – przygotowanie wstępne; dokumentacja przed realizacją. **Realizacja:** etap R. **Utrzymanie:** ciągłe.

Lp.	Nr drogi	Przebieg drogi / ulica	Długość drogi [m]	Odcinek gruntowy [m]	Uzasadnienie i dalsze działanie	Powiązane zadanie	Etap / termin realizacji
11	114094G	ul. Rzemieślnicza	226	193	Do czasu budowy nowej nawierzchni: profilowanie istniejącej nawierzchni i utrzymanie odwodnienia. Docelowo etapowa budowa jezdni dostosowanej do funkcji drogi.	N02	**Przygotowanie:** etap I – opracowanie dokumentacji i uzyskanie wymaganych decyzji. **Realizacja:** etapy II–III. **Utrzymanie:** ciągłe.
12	114096G	ul. Sosnowa	277	269	Do czasu budowy nowej nawierzchni: profilowanie istniejącej nawierzchni i utrzymanie odwodnienia. Docelowo etapowa budowa jezdni dostosowanej do funkcji drogi.	N06	**Przygotowanie:** etap I – opracowanie dokumentacji i uzyskanie wymaganych decyzji. **Realizacja:** etapy II–III. **Utrzymanie:** ciągłe.
13	114097G	ul. Łąkowa	427	375	Do czasu budowy nowej nawierzchni: oczyszczanie rowów, poprawa odpływu wód i wyrównywanie jezdni. Docelowo budowa trwałej nawierzchni.	—	**Przygotowanie:** etap I – przygotowanie wstępne; dokumentacja przed realizacją. **Realizacja:** etap R. **Utrzymanie:** ciągłe.
14	114098G	ul. Zielona	718	714	Do czasu budowy nowej nawierzchni: oczyszczanie rowów, poprawa odpływu wód i wyrównywanie jezdni. Docelowo budowa trwałej nawierzchni.	—	**Przygotowanie:** etap I – przygotowanie wstępne; dokumentacja przed realizacją. **Realizacja:** etap R. **Utrzymanie:** ciągłe.
15	114099G	ul. Strumykowa	524	524	Do czasu budowy nowej nawierzchni: oczyszczanie rowów, poprawa odpływu wód i wyrównywanie jezdni. Docelowo budowa trwałej nawierzchni.	N08	**Przygotowanie:** etap II – opracowanie dokumentacji i uzyskanie wymaganych decyzji. **Realizacja:** etap III lub etap R. **Utrzymanie:** ciągłe.
16	114100G	ul. Rybacka	279	257	Do czasu budowy nowej nawierzchni: profilowanie istniejącej nawierzchni i utrzymanie odwodnienia. Docelowo etapowa budowa jezdni dostosowanej do funkcji drogi.	—	**Przygotowanie:** etap I – przygotowanie wstępne; dokumentacja przed realizacją. **Realizacja:** etap R. **Utrzymanie:** ciągłe.

Lp.	Nr drogi	Przebieg drogi / ulica	Długość drogi [m]	Odcinek gruntowy [m]	Uzasadnienie i dalsze działanie	Powiązane zadanie	Etap / termin realizacji
17	114101G	ul. Nad Słupią	1 366	1 366	Odtworzenie użytkowego przebiegu drogi, wykonanie odwodnienia i etapowa budowa nawierzchni.	—	**Przygotowanie:** etap III – rozpoznanie warunków i przygotowanie inwestycji do realizacji po 2032 r. **Realizacja:** etap R. **Utrzymanie:** ciągłe.
18	114139G	ul. Jodłowa	326	326	Odtworzenie użytkowego przebiegu drogi, wykonanie odwodnienia i etapowa budowa nawierzchni.	S02	**Przygotowanie:** etap I – przygotowanie zakresu drogowego i koordynacja z budową odwodnienia układu Bukowa–Kalinowa. **Realizacja:** etapy II–III, po zapewnieniu odwodnienia. **Utrzymanie:** ciągłe.
19	114142G	ul. Leśny Zakątek	248	0	Dokończenie docelowego układu ulicy wraz z infrastrukturą.	N07	**Przygotowanie:** gotowość realizacyjna w zakresie objętym pozwoleniem na budowę. **Realizacja:** etap I. **Utrzymanie:** ciągłe
20	114153G	ul. Akacjowa	209	209	Do czasu budowy nowej nawierzchni: profilowanie istniejącej nawierzchni i utrzymanie odwodnienia. Docelowo etapowa budowa jezdni dostosowanej do funkcji drogi.	—	**Przygotowanie:** etapy I–II – opracowanie dokumentacji i uzyskanie wymaganych decyzji. **Realizacja:** etap III lub etap R. **Utrzymanie:** ciągłe.
21	114162G	ul. Przy Torach	617	412	Do czasu budowy nowej nawierzchni: utrzymanie istniejącego dojazdu. Docelowo budowa brakującej części drogi wraz z odwodnieniem.	—	**Przygotowanie:** etap I – przygotowanie wstępne; dokumentacja przed realizacją. **Realizacja:** etap R. **Utrzymanie:** ciągłe.
22	114174G	ul. Leszczynowa	191	191	Do czasu budowy nowej nawierzchni: usuwanie roślinności, wyrównywanie istniejącej nawierzchni i utrzymanie dojazdu. Docelowo etapowa budowa nawierzchni.	—	**Przygotowanie:** etap I – przygotowanie wstępne; dokumentacja przed realizacją. **Realizacja:** etap R. **Utrzymanie:** ciągłe.

Lp.	Nr drogi	Przebieg drogi / ulica	Długość drogi [m]	Odcinek gruntowy [m]	Uzasadnienie i dalsze działanie	Powiązane zadanie	Etap / termin realizacji
23	114189G	ul. Świerkowa	570	462	Do czasu budowy nowej nawierzchni: profilowanie istniejącej nawierzchni i utrzymanie odwodnienia. Docelowo etapowa budowa jezdni dostosowanej do funkcji drogi.	—	**Przygotowanie:** etap I – przygotowanie wstępne; dokumentacja przed realizacją. **Realizacja:** etap R. **Utrzymanie:** ciągłe.
24	114205G	ul. Zaciszna	264	259	Do czasu budowy nowej nawierzchni: profilowanie istniejącej nawierzchni i utrzymanie odwodnienia. Docelowo etapowa budowa jezdni dostosowanej do funkcji drogi.	—	**Przygotowanie:** etap I – przygotowanie wstępne; dokumentacja przed realizacją. **Realizacja:** etap R. **Utrzymanie:** ciągłe.
25	114222G	ul. Wierzbowa	282	269	Do czasu budowy nowej nawierzchni: profilowanie istniejącej nawierzchni i utrzymanie odwodnienia. Docelowo etapowa budowa jezdni dostosowanej do funkcji drogi.	N09	**Przygotowanie:** gotowość realizacyjna w zakresie objętym pozwoleniem na budowę. **Realizacja:** etap I, w granicach przygotowanego zadania. **Utrzymanie:** ciągłe.
Kończewo							
26	114168G	od linii kolejowej do ul. Polnej w Kończewie	2 604	2 310	Do czasu budowy nowej nawierzchni: usuwanie roślinności, wyrównywanie istniejącej nawierzchni i utrzymanie dojazdu. Docelowo etapowa budowa nawierzchni.	—	**Przygotowanie:** etap I – przygotowanie wstępne; dokumentacja przed realizacją. **Realizacja:** etap R. **Utrzymanie:** ciągłe.
Kuleszewo							
27	114144G	ul. Polna	1 733	1 728	Odtworzenie użytkowego przebiegu drogi, wykonanie odwodnienia i etapowa budowa nawierzchni.	—	**Przygotowanie:** etap I – przygotowanie wstępne; dokumentacja przed realizacją. **Realizacja:** etap R. **Utrzymanie:** ciągłe.

Lp.	Nr drogi	Przebieg drogi / ulica	Długość drogi [m]	Odcinek gruntowy [m]	Uzasadnienie i dalsze działanie	Powiązane zadanie	Etap / termin realizacji
Kwakowo							
28	114103G	ul. Krótka	174	165	Do czasu budowy nowej nawierzchni: profilowanie istniejącej nawierzchni i utrzymanie odwodnienia. Docelowo etapowa budowa jezdni dostosowanej do funkcji drogi.	N16	**Przygotowanie:** etap I – opracowanie dokumentacji i uzyskanie wymaganych decyzji. **Realizacja:** etapy II–III. **Utrzymanie:** ciągłe.
29	114104G	ul. Poziomkowa	994	994	Do czasu budowy nowej nawierzchni: profilowanie istniejącej nawierzchni i utrzymanie odwodnienia. Docelowo etapowa budowa jezdni dostosowanej do funkcji drogi.	N16	**Przygotowanie:** etap I – aktualizacja dokumentacji i zakończenie przygotowania formalnego. **Realizacja:** etapy II–III. **Utrzymanie:** ciągłe.
Lulemino							
30	114050G	od DP nr 1157G do DG nr 114024G w Luleminie	3 706	3 211	Do czasu budowy nowej nawierzchni: usuwanie roślinności, wyrównywanie istniejącej nawierzchni i utrzymanie dojazdu. Docelowo etapowa budowa nawierzchni.	—	**Przygotowanie:** etap I – przygotowanie wstępne; dokumentacja przed realizacją. **Realizacja:** etap R. **Utrzymanie:** ciągłe.
Łosino							
31	114034G	ul. Nad Słupią	1 056	1 056	Do czasu budowy nowej nawierzchni: profilowanie istniejącej nawierzchni i utrzymanie odwodnienia. Docelowo etapowa budowa jezdni dostosowanej do funkcji drogi.	—	**Przygotowanie:** etap I – przygotowanie wstępne; dokumentacja przed realizacją. **Realizacja:** etap R. **Utrzymanie:** ciągłe.
32	114105G	ul. Wichrowa	2 183	2 175	Do czasu budowy nowej nawierzchni: profilowanie istniejącej nawierzchni i utrzymanie odwodnienia. Docelowo etapowa budowa jezdni dostosowanej do funkcji drogi.	S05	**Przygotowanie:** gotowość realizacyjna w zakresie objętym pozwoleniem na budowę; koordynacja robót z infrastrukturą sanitarną. **Realizacja:** etapy I–II. **Utrzymanie:** ciągłe.

Lp.	Nr drogi	Przebieg drogi / ulica	Długość drogi [m]	Odcinek gruntowy [m]	Uzasadnienie i dalsze działanie	Powiązane zadanie	Etap / termin realizacji
33	114106G	ul. Bukowa	268	263	Do czasu budowy nowej nawierzchni: profilowanie istniejącej nawierzchni i utrzymanie odwodnienia. Docelowo etapowa budowa jezdni dostosowanej do funkcji drogi.	—	**Przygotowanie:** zgodnie z umową z inwestorem, przed rozpoczęciem robót. **Realizacja:** zgodnie z harmonogramem i zakresem umowy. **Utrzymanie:** ciągłe, zgodnie z podziałem obowiązków wynikającym z umowy i statusem drogi.
34	114107G	ul. Dębowa	253	253	Do czasu budowy nowej nawierzchni: profilowanie istniejącej nawierzchni i utrzymanie odwodnienia. Docelowo etapowa budowa jezdni dostosowanej do funkcji drogi.	—	**Przygotowanie:** zgodnie z umową z inwestorem, przed rozpoczęciem robót. **Realizacja:** zgodnie z harmonogramem i zakresem umowy. **Utrzymanie:** ciągłe, zgodnie z podziałem obowiązków wynikającym z umowy i statusem drogi.
35	114108G	ul. Akacjowa	295	295	Do czasu budowy nowej nawierzchni: profilowanie istniejącej nawierzchni i utrzymanie odwodnienia. Docelowo etapowa budowa jezdni dostosowanej do funkcji drogi.	—	**Przygotowanie:** etap I – przygotowanie wstępne; dokumentacja przed realizacją. **Realizacja:** etap R. **Utrzymanie:** ciągłe.
36	114110G	ul. Piękna	901	901	Do czasu budowy nowej nawierzchni: profilowanie istniejącej nawierzchni i utrzymanie odwodnienia. Docelowo etapowa budowa jezdni dostosowanej do funkcji drogi.	N12	**Przygotowanie:** etap I – opracowanie dokumentacji i uzyskanie wymaganych decyzji. **Realizacja:** etapy II–III. **Utrzymanie:** ciągłe.

Lp.	Nr drogi	Przebieg drogi / ulica	Długość drogi [m]	Odcinek gruntowy [m]	Uzasadnienie i dalsze działanie	Powiązane zadanie	Etap / termin realizacji
37	114113G	ul. Lipowa	215	215	Odtworzenie użytkowego przebiegu drogi, wykonanie odwodnienia i etapowa budowa nawierzchni.	N13	**Przygotowanie:** etap I – dokumentacja odcinka gminnego; zakres inwestora przygotowywany zgodnie z umową. **Realizacja:** odcinek gminny w etapach II–III; zakres inwestora zgodnie z umową, z koordynacją obu części. **Utrzymanie:** ciągłe, odpowiednio do zakresu odpowiedzialności gminy i inwestora.
38	114145G	ul. Borówkowa	856	749	Odtworzenie użytkowego przebiegu drogi, wykonanie odwodnienia i etapowa budowa nawierzchni.	—	**Przygotowanie:** zgodnie z umową z inwestorem, przed rozpoczęciem robót. **Realizacja:** zgodnie z harmonogramem umowy, w granicach objętego nią odcinka. **Utrzymanie:** ciągłe, zgodnie z podziałem obowiązków wynikającym z umowy i statusem drogi.
39	114146G	ul. Borówkowa	692	692	Do czasu budowy nowej nawierzchni: usuwanie roślinności, wyrównywanie istniejącej nawierzchni i utrzymanie dojazdu. Docelowo etapowa budowa nawierzchni.	—	**Przygotowanie:** zgodnie z umową z inwestorem, przed rozpoczęciem robót. **Realizacja:** zgodnie z harmonogramem umowy, w granicach objętego nią odcinka. **Utrzymanie:** ciągłe, zgodnie z podziałem obowiązków wynikającym z umowy i statusem drogi.
40	114147G	ul. Jaśminowa	206	206	Do czasu budowy nowej nawierzchni: profilowanie istniejącej nawierzchni i utrzymanie odwodnienia. Docelowo etapowa budowa jezdni dostosowanej do funkcji drogi.	—	**Przygotowanie:** etap I – przygotowanie wstępne; dokumentacja przed realizacją. **Realizacja:** etap R. **Utrzymanie:** ciągłe.

Lp.	Nr drogi	Przebieg drogi / ulica	Długość drogi [m]	Odcinek gruntowy [m]	Uzasadnienie i dalsze działanie	Powiązane zadanie	Etap / termin realizacji
41	114155G	ul. Radosna	602	560	Do czasu budowy nowej nawierzchni: profilowanie istniejącej nawierzchni i utrzymanie odwodnienia. Docelowo etapowa budowa jezdni dostosowanej do funkcji drogi.	N14	**Przygotowanie:** etap II – opracowanie dokumentacji i uzyskanie wymaganych decyzji. **Realizacja:** etap III lub etap R. **Utrzymanie:** ciągłe.
42	114156G	ul. Sosnowa	422	407	Do czasu budowy nowej nawierzchni: profilowanie istniejącej nawierzchni i utrzymanie odwodnienia. Docelowo etapowa budowa jezdni dostosowanej do funkcji drogi.	N11	**Przygotowanie:** opracowanie dokumentacji do 2027 r.; zakończenie przygotowania formalnego przed rozpoczęciem robót. **Realizacja:** etapy II–III. **Utrzymanie:** ciągłe.
43	114157G	ul. Brzozowa	422	410	Do czasu budowy nowej nawierzchni: profilowanie istniejącej nawierzchni i utrzymanie odwodnienia. Docelowo etapowa budowa jezdni dostosowanej do funkcji drogi.	N15	**Przygotowanie:** etap I – opracowanie dokumentacji i przygotowanie rozwiązań odwodnienia. **Realizacja:** odwodnienie w etapie I; docelowa budowa ulicy w etapach II–III. **Utrzymanie:** ciągłe.
44	114220G	ul. Pogodna	503	503	Do czasu budowy nowej nawierzchni: profilowanie istniejącej nawierzchni i utrzymanie odwodnienia. Docelowo etapowa budowa jezdni dostosowanej do funkcji drogi.	—	**Przygotowanie:** zgodnie z umową z inwestorem, przed rozpoczęciem robót. **Realizacja:** zgodnie z harmonogramem i zakresem umowy. **Utrzymanie:** ciągłe, zgodnie z podziałem obowiązków wynikającym z umowy i statusem drogi.
Maszkowo							
45	114025G	od DG nr 114026G w Maszkowie do DP nr 1158G w Luleminie	2 956	2 956	Przywrócenie przejezdności oraz wykonanie odwodnienia i nawierzchni na odcinkach potrzebnych do obsługi nieruchomości.	—	**Przygotowanie:** etap I – przygotowanie wstępne; dokumentacja przed realizacją. **Realizacja:** etap R. **Utrzymanie:** ciągłe.

Lp.	Nr drogi	Przebieg drogi / ulica	Długość drogi [m]	Odcinek gruntowy [m]	Uzasadnienie i dalsze działanie	Powiązane zadanie	Etap / termin realizacji
Płaszewo							
46	114114G	Od DP nr 1159G do DP nr 1159G	386	386	Do czasu budowy nowej nawierzchni: oczyszczanie rowów, poprawa odpływu wód i wyrównywanie jezdni. Docelowo budowa trwałej nawierzchni.	T07	**Przygotowanie:** dokumentacja drogowa i sanitarna opracowana; zakończenie przygotowania formalnego przed rozpoczęciem robót. **Realizacja:** etapy II–III. **Utrzymanie:** ciągłe.
47	114115G	Od DP nr 1159G do wysokości działki nr 119	964	931	Do czasu budowy nowej nawierzchni: profilowanie istniejącej nawierzchni i utrzymanie odwodnienia. Docelowo etapowa budowa jezdni dostosowanej do funkcji drogi.	—	**Przygotowanie:** etapy I–II – opracowanie dokumentacji i uzyskanie wymaganych decyzji. **Realizacja:** etap III. **Utrzymanie:** ciągłe.
48	114197G	Od DP nr 1159G do końca dz. nr 64/15	98	98	Do czasu budowy nowej nawierzchni: usuwanie roślinności, wyrównywanie istniejącej nawierzchni i utrzymanie dojazdu. Docelowo etapowa budowa nawierzchni.	—	**Przygotowanie:** etap I – przygotowanie wstępne; dokumentacja przed realizacją. **Realizacja:** etap R. **Utrzymanie:** ciągłe.
49	114198G	Od DP nr 1159G do końca dz. nr 69/15	89	89	Odtworzenie użytkowego przebiegu drogi, wykonanie odwodnienia i etapowa budowa nawierzchni.	—	**Przygotowanie:** etap I – przygotowanie wstępne; dokumentacja przed realizacją. **Realizacja:** etap R. **Utrzymanie:** ciągłe.
50	114200G	Od DP nr 1159G do końca dz. nr 72/2	1 718	1 582	Do czasu budowy nowej nawierzchni: profilowanie istniejącej nawierzchni i utrzymanie odwodnienia. Docelowo etapowa budowa jezdni dostosowanej do funkcji drogi.	—	**Przygotowanie:** etap I – przygotowanie wstępne; dokumentacja przed realizacją. **Realizacja:** etap R. **Utrzymanie:** ciągłe.

Lp.	Nr drogi	Przebieg drogi / ulica	Długość drogi [m]	Odcinek gruntowy [m]	Uzasadnienie i dalsze działanie	Powiązane zadanie	Etap / termin realizacji
51	114201G	Od DP nr 1159G do końca dz. nr 97/2	1 282	909	Do czasu budowy nowej nawierzchni: oczyszczanie prefabrykatów i odwodnienia oraz naprawy miejscowe. Docelowo budowa nawierzchni na odcinkach gruntowych.	—	**Przygotowanie:** etap I – przygotowanie wstępne; dokumentacja przed realizacją. **Realizacja:** etap R. **Utrzymanie:** ciągłe.
Reblino							
52	114195G	od DW112 do końca dz. nr 66	888	673	Do czasu budowy nowej nawierzchni na pozostałych odcinkach: utrzymanie fragmentów oddanych do ruchu. Docelowo uzupełnienie standardu drogi na niewykonanych odcinkach.	—	**Przygotowanie:** etap I – rozpoznanie zakresu pozostałego do wykonania; dokumentacja przed realizacją. **Realizacja:** etap R – uzupełnienie niewykonanych odcinków. **Utrzymanie:** ciągłe, w tym utrzymanie fragmentów oddanych do ruchu.
53	114229G	od ul. Krętej do końca dz. nr 22	641	641	Odtworzenie użytkowego przebiegu drogi, wykonanie odwodnienia i etapowa budowa nawierzchni.	—	**Przygotowanie:** etap I – przygotowanie wstępne; dokumentacja przed realizacją. **Realizacja:** etap R. **Utrzymanie:** ciągłe.
Runowo Sławieńskie							
54	114118G	od DP nr 1153G do granicy wsi	2 066	2 063	Odtworzenie użytkowego przebiegu drogi, wykonanie odwodnienia i etapowa budowa nawierzchni.	—	**Przygotowanie:** etap I – przygotowanie wstępne; dokumentacja przed realizacją. **Realizacja:** etap R. **Utrzymanie:** ciągłe.
Sierakowo							
55	114051G	od DG nr 114026G w Sierakowie do DK21 w Zajączkowie	2 240	2 053	Do czasu budowy nowej nawierzchni: profilowanie istniejącej nawierzchni i utrzymanie odwodnienia. Docelowo etapowa budowa jezdni dostosowanej do funkcji drogi.	—	**Przygotowanie:** etap I – przygotowanie wstępne; dokumentacja przed realizacją. **Realizacja:** etap R. **Utrzymanie:** ciągłe.

Lp.	Nr drogi	Przebieg drogi / ulica	Długość drogi [m]	Odcinek gruntowy [m]	Uzasadnienie i dalsze działanie	Powiązane zadanie	Etap / termin realizacji
Słonowice							
56	114169G	od linii kolejowej do DP nr 1154G	176	165	Do czasu budowy nowej nawierzchni: profilowanie istniejącej nawierzchni i utrzymanie odwodnienia. Docelowo etapowa budowa jezdni dostosowanej do funkcji drogi.	—	**Przygotowanie:** etap I – przygotowanie wstępne; dokumentacja przed realizacją. **Realizacja:** etap R. **Utrzymanie:** ciągłe.
Sycewice							
57	114124G	ul. Parkowa	982	979	Do czasu budowy nowej nawierzchni: profilowanie istniejącej nawierzchni i utrzymanie odwodnienia. Docelowo etapowa budowa jezdni dostosowanej do funkcji drogi.	N18	**Przygotowanie:** etapy I–II – opracowanie dokumentacji i uzyskanie wymaganych decyzji. **Realizacja:** etap III. **Utrzymanie:** ciągłe.
58	114125G	ul. Pogodna	439	12	Budowa lub odtworzenie drogi w ramach układu ulic Poprzeczna–Za Stawem. Do czasu realizacji inwestycji: utrzymanie przejezdności, odwodnienia oraz usuwanie uszkodzeń zagrażających bezpieczeństwu.	T05, S04	**Przygotowanie:** dokumentacja układu Poprzeczna–Za Stawem opracowana w 2026 r.; zakończenie przygotowania formalnego przed rozpoczęciem robót. **Realizacja:** etapy I–II, w ramach układu Poprzeczna–Za Stawem. **Utrzymanie:** ciągłe.
59	114127G	ul. Kasztanowa	217	217	Do czasu budowy nowej nawierzchni: profilowanie istniejącej nawierzchni i utrzymanie odwodnienia. Docelowo etapowa budowa jezdni dostosowanej do funkcji drogi.	S04	**Przygotowanie:** dokumentacja układu Poprzeczna–Za Stawem opracowana w 2026 r.; zakończenie przygotowania formalnego przed rozpoczęciem robót. **Realizacja:** etapy I–II, w ramach układu Poprzeczna–Za Stawem. **Utrzymanie:** ciągłe.
60	114129G	ul. Łąkowa	455	445	Do czasu budowy nowej nawierzchni: oczyszczanie rowów, poprawa odpływu wód i wyrównywanie jezdni. Docelowo budowa trwałej nawierzchni.	—	**Przygotowanie:** etap I – przygotowanie wstępne; dokumentacja przed realizacją. **Realizacja:** etap R. **Utrzymanie:** ciągłe.

Lp.	Nr drogi	Przebieg drogi / ulica	Długość drogi [m]	Odcinek gruntowy [m]	Uzasadnienie i dalsze działanie	Powiązane zadanie	Etap / termin realizacji
61	114148G	ul. Lipowa	246	246	Do czasu budowy nowej nawierzchni: profilowanie istniejącej nawierzchni i utrzymanie odwodnienia. Docelowo etapowa budowa jezdni dostosowanej do funkcji drogi.	S04	**Przygotowanie:** dokumentacja układu Poprzeczna–Za Stawem opracowana w 2026 r.; zakończenie przygotowania formalnego przed rozpoczęciem robót. **Realizacja:** etapy I–II, w ramach układu Poprzeczna–Za Stawem. **Utrzymanie:** ciągłe.
62	114149G	ul. Kościelna	377	370	Do czasu budowy nowej nawierzchni: profilowanie istniejącej nawierzchni i utrzymanie odwodnienia. Docelowo etapowa budowa jezdni dostosowanej do funkcji drogi.	S04	**Przygotowanie:** dokumentacja układu Poprzeczna–Za Stawem opracowana w 2026 r.; zakończenie przygotowania formalnego przed rozpoczęciem robót. **Realizacja:** etapy I–II, w ramach układu Poprzeczna–Za Stawem. **Utrzymanie:** ciągłe.
63	114211G	od ul. Parkowej do końca dz. nr 2/145	756	756	Odtworzenie użytkowego przebiegu drogi, wykonanie odwodnienia i etapowa budowa nawierzchni.	—	**Przygotowanie:** etap I – przygotowanie wstępne; dokumentacja przed realizacją. **Realizacja:** etap R. **Utrzymanie:** ciągłe.
64	114212G	ul. Sasankowa	663	663	Odtworzenie użytkowego przebiegu drogi, wykonanie odwodnienia i etapowa budowa nawierzchni.	—	**Przygotowanie:** etap I – przygotowanie wstępne; dokumentacja przed realizacją. **Realizacja:** etap R. **Utrzymanie:** ciągłe.
65	114213G	ul. Irysowa	242	242	Odtworzenie użytkowego przebiegu drogi, wykonanie odwodnienia i etapowa budowa nawierzchni.	—	**Przygotowanie:** etap I – przygotowanie wstępne; dokumentacja przed realizacją. **Realizacja:** etap R. **Utrzymanie:** ciągłe.
66	114214G	ul. Żonkilowa	188	188	Odtworzenie użytkowego przebiegu drogi, wykonanie odwodnienia i etapowa budowa nawierzchni.	—	**Przygotowanie:** etap I – przygotowanie wstępne; dokumentacja przed realizacją. **Realizacja:** etap R. **Utrzymanie:** ciągłe.

Lp.	Nr drogi	Przebieg drogi / ulica	Długość drogi [m]	Odcinek gruntowy [m]	Uzasadnienie i dalsze działanie	Powiązane zadanie	Etap / termin realizacji
67	114215G	ul. Azaliowa	311	311	Odtworzenie użytkowego przebiegu drogi, wykonanie odwodnienia i etapowa budowa nawierzchni.	—	**Przygotowanie:** etap I – przygotowanie wstępne; dokumentacja przed realizacją. **Realizacja:** etap R. **Utrzymanie:** ciągłe.
68	114216G	ul. Piwoniowa	243	243	Odtworzenie użytkowego przebiegu drogi, wykonanie odwodnienia i etapowa budowa nawierzchni.	—	**Przygotowanie:** etap I – przygotowanie wstępne; dokumentacja przed realizacją. **Realizacja:** etap R. **Utrzymanie:** ciągłe.
69	114230G	od DG nr 114128G do przejazdu kolejowego	1 426	1 196	Do czasu budowy nowej nawierzchni: naprawy miejscowych uszkodzeń prefabrykatów. Docelowo etapowa budowa nawierzchni na odcinkach gruntowych.	—	**Przygotowanie:** etap I – przygotowanie wstępne; dokumentacja przed realizacją. **Realizacja:** etap R. **Utrzymanie:** ciągłe.
70	114231G	od przejazdu kolejowego do końca działki nr 41 obr. Sycewice PGR	94	94	Odtworzenie użytkowego przebiegu drogi, wykonanie odwodnienia i etapowa budowa nawierzchni.	—	**Przygotowanie:** etap I – przygotowanie wstępne; dokumentacja przed realizacją. **Realizacja:** etap R. **Utrzymanie:** ciągłe.
Widzino							
71	114170G	od linii kolejowej w kier. Widzina do dz. nr 238	1 052	1 031	Do czasu budowy nowej nawierzchni: profilowanie istniejącej nawierzchni i utrzymanie odwodnienia. Docelowo etapowa budowa jezdni dostosowanej do funkcji drogi.	—	**Przygotowanie:** etap I – przygotowanie wstępne; dokumentacja przed realizacją. **Realizacja:** etap R. **Utrzymanie:** ciągłe.
72	114171G	od linii kolejowej do DG 114028G	562	540	Do czasu budowy nowej nawierzchni: usuwanie roślinności, wyrównywanie istniejącej nawierzchni i utrzymanie dojazdu. Docelowo etapowa budowa nawierzchni.	—	**Przygotowanie:** etap I – przygotowanie wstępne; dokumentacja przed realizacją. **Realizacja:** etap R. **Utrzymanie:** ciągłe.

Lp.	Nr drogi	Przebieg drogi / ulica	Długość drogi [m]	Odcinek gruntowy [m]	Uzasadnienie i dalsze działanie	Powiązane zadanie	Etap / termin realizacji
73	114172G	od linii kolejowej w kier. Widzina do dz. nr 62/2	721	710	Do czasu budowy nowej nawierzchni: usuwanie roślinności, wyrównywanie istniejącej nawierzchni i utrzymanie dojazdu. Docelowo etapowa budowa nawierzchni.	—	**Przygotowanie:** etap I – przygotowanie wstępne; dokumentacja przed realizacją. **Realizacja:** etap R. **Utrzymanie:** ciągłe.
74	114173G	od linii kolejowej do DG nr 114172G	583	573	Do czasu budowy nowej nawierzchni: usuwanie roślinności, wyrównywanie istniejącej nawierzchni i utrzymanie dojazdu. Docelowo etapowa budowa nawierzchni.	—	**Przygotowanie:** etap I – przygotowanie wstępne; dokumentacja przed realizacją. **Realizacja:** etap R. **Utrzymanie:** ciągłe.
75	114226G	od ul. Głównej do drogi nr 114170G (przejazd kolejowy)	1 246	1 222	Do czasu budowy nowej nawierzchni: oczyszczanie rowów, poprawa odpływu wód i wyrównywanie jezdni. Docelowo budowa trwałej nawierzchni.	—	**Przygotowanie:** etap I – przygotowanie wstępne; dokumentacja przed realizacją. **Realizacja:** etap R. **Utrzymanie:** ciągłe.
Wrząca							
76	114039G	od DP nr 1153G we Wrzącej do DP nr 1154G w Kuleszewie	4 645	4 597	Do czasu budowy nowej nawierzchni: profilowanie istniejącej nawierzchni i utrzymanie odwodnienia. Docelowo etapowa budowa jezdni dostosowanej do funkcji drogi.	S07	**Przygotowanie:** gotowość realizacyjna odcinka przy zabudowie w zakresie objętym pozwoleniem na budowę; pozostała część przygotowywana przed realizacją w etapie R. **Realizacja:** dojazd do zabudowy w etapach II–III; pozostała część w etapie R. **Utrzymanie:** ciągłe.
Zajączkowo							
77	114235G	od drogi nr 114234G do końca działki nr 71	118	118	Do czasu budowy nowej nawierzchni: usuwanie roślinności, wyrównywanie istniejącej nawierzchni i utrzymanie dojazdu. Docelowo etapowa budowa nawierzchni.	—	**Przygotowanie:** etap I – przygotowanie wstępne; dokumentacja przed realizacją. **Realizacja:** etap R. **Utrzymanie:** ciągłe.

Lp.	Nr drogi	Przebieg drogi / ulica	Długość drogi [m]	Odcinek gruntowy [m]	Uzasadnienie i dalsze działanie	Powiązane zadanie	Etap / termin realizacji
78	114236G	od drogi nr 114234G do końca działki nr 85	161	156	Do czasu budowy nowej nawierzchni: usuwanie roślinności, wyrównywanie istniejącej nawierzchni i utrzymanie dojazdu. Docelowo etapowa budowa nawierzchni.	—	**Przygotowanie:** etap I – przygotowanie wstępne; dokumentacja przed realizacją. **Realizacja:** etap R. **Utrzymanie:** ciągłe.
Żelki i Żelkówko							
79	114047G	od DP nr 1170G do granicy gminy (Krzynia)	2 754	2 754	Do czasu budowy nowej nawierzchni: oczyszczanie rowów, poprawa odpływu wód i wyrównywanie jezdni. Docelowo budowa trwałej nawierzchni.	S08	**Przygotowanie:** etapy I–II – opracowanie dokumentacji i uzyskanie wymaganych decyzji. **Realizacja:** etapy II–III, po przygotowaniu danego odcinka i zapewnieniu finansowania. **Utrzymanie:** ciągłe.

Źródło: opracowanie własne

5.3.2 Katalog dróg wymagających napraw i utrzymania zapobiegawczego

Katalog obejmuje 30 dróg ocenionych w tabeli 7 jako będące w stanie zadowalającym, o łącznej długości 32 395 m, stanowiącej 19,25% sieci. Wskazane długości odnoszą się do całych dróg objętych oceną, a nie do długości uszkodzonych fragmentów ani przewidywanego zakresu robót.

Dla każdej drogi określono kierunek działań utrzymaniowych lub remontowych. Podstawę ustalenia lokalizacji i wielkości robót stanowią ustalenia przeglądów oraz aktualny stan odcinków. Dobór napraw uwzględnia rodzaj nawierzchni, przyczyny uszkodzeń, działanie odwodnienia i znaczenie drogi dla obsługi nieruchomości. Katalog nie zastępuje szczegółowej dokumentacji technicznej ani nie przypisuje całej długości drogi do przebudowy.

Pierwszeństwo mają uszkodzenia zagrażające bezpieczeństwu, utrudniające dojazd lub powodujące szybką degradację konstrukcji. Działania zapobiegawcze prowadzi się w całym okresie 2027–2032, bez oczekiwania na realizację docelowych inwestycji. Drogi o pogarszającym się stanie obejmuje się odpowiednio rozszerzonym zakresem napraw lub remontów.

Tabela 18. Katalog potrzeb budowy lub odtworzenia dróg gminnych

Lp.	Numer drogi	Przebieg drogi / ulica	Długość drogi [m]	Ocena końcowa	Kierunek działań
Kobylnica					
1	114006G	ul. Widzińska	1 099	Zadowalający	Naprawy miejscowe nawierzchni bitumicznej, utrzymanie odcinków gruntowych oraz zapewnienie sprawnego odwodnienia i poboczy.
2	114010G	ul. Kasztanowa	1 183	Zadowalający	Bieżące naprawy nawierzchni i odwodnienia. Docelowa przebudowa skoordynowana z rozwiązaniami planowanej obwodnicy w ciągu DK 21.
3	114083G	ul. Źródlana	1 318	Zadowalający	Utrzymanie dojazdu i naprawy istniejącej nawierzchni. Docelowe urządzenie ulicy w ramach zaplanowanego zadania budowy.
4	114087G	ul. Kalinowa	1 304	Zadowalający	Naprawy istniejących odcinków oraz utrzymanie dojazdu. Wykonanie docelowej nawierzchni skoordynowane z budową systemu odwodnienia układu Bukowa–Kalinowa.
5	114091G	ul. Brzozowa	282	Zadowalający	Miejscowe naprawy nawierzchni betonowej i bitumicznej, utrzymanie fragmentów gruntowych oraz odwodnienia.
6	114093G	ul. Topolowa	605	Zadowalający	Utrzymanie przejezdności i naprawy istniejących nawierzchni. Docelowa budowa ulicy po przygotowaniu terenu i rozwiązaniu odwodnienia.
7	114188G	al. Przyjaźni	73	Zadowalający	Miejscowe naprawy nawierzchni bitumicznej oraz utrzymanie odwodnienia. Zabiegi zapobiegawcze dostosowane do rodzaju występujących uszkodzeń.
Komorczyn					
8	114049G	Od drogi gminnej nr 114048G do końca dz. nr 161, obręb Komorczyn	467	Zadowalający	Miejscowe naprawy nawierzchni betonowej lub prefabrykowanej oraz utrzymanie odwodnienia i poboczy.

Lp.	Numer drogi	Przebieg drogi / ulica	Długość drogi [m]	Ocena końcowa	Kierunek działań
Kruszyna					
9	114035G	Odcinek drogi od DK21 w Kruszynie do drogi gminnej nr 114036G w Komiłowie	3 173	Zadowalający	Remont uszkodzonych fragmentów połączenia Komiłowo–Kruszyna, wraz z naprawami konstrukcji i warstwy jezdnej w zakresie niezbędnym do przywrócenia trwałości nawierzchni.
Lubuń					
10	114033G	Odcinek drogi od DP nr 1170G do północnej granicy gminy (kierunek Skarszów Górny)	2 318	Zadowalający	Utrzymanie przejezdności odcinków gruntowych, naprawy istniejących nawierzchni utwardzonych oraz utrzymanie odwodnienia. Zakres robót dostosowany do funkcji dojazdowej.
11	114045G	Odcinek drogi od DP nr 1170G do południowej granicy gminy (kierunek Skarszów Górny)	1 263	Zadowalający	Profilowanie i utrzymanie odcinków gruntowych, miejscowe naprawy nawierzchni brukowej oraz zapewnienie odpływu wód.
Łosino					
12	114177G	ul. Jarzębinowa	428	Zadowalający	Utrzymanie i miejscowe naprawy istniejącej nawierzchni. Koordynacja z dalszymi etapami budowy ulicy i zapewnienie ciągłości odwodnienia.
Sycewice					
13	114031G	Odcinek drogi od drogi gminnej nr 114018G do skrzyżowania DW112 z ul. Polną	420	Zadowalający	Miejscowe naprawy nawierzchni utwardzonych, utrzymanie odcinków gruntowych oraz odwodnienia, z zachowaniem ciągłości dojazdu do DW 112.
14	114121G	ul. Sportowa	598	Zadowalający	Miejscowe naprawy nawierzchni bitumicznej i betonowej oraz utrzymanie odwodnienia; ograniczanie rozwoju uszkodzeń przed koniecznością większego remontu.
15	114123G	ul. Poprzeczna	469	Zadowalający	Naprawy bieżące do czasu docelowej przebudowy. Koordynacja robót z realizacją układu ulic Poprzeczna–Za Stawem.

Lp.	Numer drogi	Przebieg drogi / ulica	Długość drogi [m]	Ocena końcowa	Kierunek działań
16	114125G	ul. Pogodna	439	Zadowalający	Priorytetowe usuwanie uszkodzeń zagrażających bezpieczeństwu i utrzymanie przejezdności. Docelowa poprawa nawierzchni w ramach realizacji układu ulic Poprzeczna–Za Stawem.
17	114126G	ul. Za Stawem	356	Zadowalający	Utrzymanie i miejscowe naprawy istniejącej nawierzchni do czasu realizacji docelowego zakresu w układzie ulic Poprzeczna–Za Stawem.
18	114128G	al. Dębowa	836	Zadowalający	Miejscowe naprawy nawierzchni betonowej lub prefabrykowanej oraz utrzymanie odwodnienia i poboczy.
Widzino					
19	114028G	ul. Główna w kierunku Kończewa	3 683	Zadowalający	Naprawy istniejących nawierzchni utwardzonych, utrzymanie odcinków gruntowych i odwodnienia. Roboty dostosowane do funkcji połączenia w kierunku Kończewa.
20	114133G	ul. Krótka	227	Zadowalający	Miejscowe naprawy nawierzchni betonowej i z kostki oraz utrzymanie sprawnego odwodnienia.
Wrząca					
21	114021G	Odcinek drogi od DP nr 1151G w Ścięgnicy do DP nr 1153G we Wrzącej	2 753	Zadowalający	Przebudowa w ramach zaplanowanej poprawy połączenia Wrząca–Ścięgnica. Do czasu robót utrzymanie przejezdności i usuwanie niebezpiecznych uszkodzeń.
22	114023G	Od DP 1153G do DP 1153G	2 599	Zadowalający	Przebudowa w ramach zaplanowanej poprawy połączenia Wrząca–Ścięgnica. Do czasu robót naprawy miejscowe I utrzymanie odwodnienia.
23	114218G	Od DP nr 1153G do końca dz. nr 341/2	370	Zadowalający	Utrzymanie fragmentów gruntowych, naprawy istniejących nawierzchni utwardzonych oraz poprawa odpływu wód na odcinkach wymagających interwencji.

Lp.	Numer drogi	Przebieg drogi / ulica	Długość drogi [m]	Ocena końcowa	Kierunek działań
Zajączkowo					
24	114165G	Od DK nr 21 do końca granic działki nr 43	221	Zadowalający	Utrzymanie przejezdności odcinków gruntowych, miejscowe naprawy nawierzchni betonowej i utrzymanie odwodnienia.
25	114234G	Od DK21 do końca granicy działki nr 72	159	Zadowalający	Miejscowe naprawy nawierzchni betonowej i z kostki oraz utrzymanie odwodnienia i połączenia z DK 21.
26	114238G	Od DK21 do końca granicy działki nr 103	436	Zadowalający	Utrzymanie odcinków gruntowych i miejscowe naprawy istniejących nawierzchni utwardzonych; zapewnienie przejezdności i odpływu wód.
Zębowo					
27	114015G	Odcinek drogi od DP nr 1105G do granicy gminy (kierunek Bierkowo)	833	Zadowalający	Miejscowe naprawy nawierzchni betonowej lub prefabrykowanej oraz utrzymanie poboczy i odwodnienia.
28	114016G	Odcinek drogi od drogi powiatowej nr 1105G do drogi powiatowej nr 1105G	833	Zadowalający	Miejscowe naprawy nawierzchni betonowej lub prefabrykowanej oraz utrzymanie poboczy i odwodnienia.
29	114017G	Od drogi gminnej nr 114016G do drogi gminnej nr 114016G	1 889	Zadowalający	Miejscowe naprawy nawierzchni betonowej lub prefabrykowanej, z pierwszeństwem odcinków o nasilających się uszkodzeniach; utrzymanie odwodnienia.
Żelki i Żelkówko					
30	114134G	Odcinek drogi od DP nr 1171G do granicy zabudowy miejscowości	1 761	Zadowalający	Utrzymanie przejezdności odcinków gruntowych, naprawy istniejących nawierzchni utwardzonych oraz utrzymanie odwodnienia i dojazdu do zabudowy.
Razem — 30 dróg			**32 395**	**29 dróg w stanie zadowalającym i 1 droga w stanie złym**	

Źródło: opracowanie własne

5.4 Nowe ulice i obsługa rozwijającej się zabudowy

Budowa nowych ulic i brakujących odcinków zapewnia docelową obsługę terenów zabudowanych oraz stopniowo zagospodarowywanych nową zabudową, głównie mieszkaniową. Pierwszeństwo realizacyjne mają dojazdy do istniejących budynków oraz zadania z przygotowaną dokumentacją projektową. Każdy etap obejmuje funkcjonalne włączenie do sieci oraz działające odwodnienie. Ulice realizowane przez gminę i inwestorów zewnętrznych powinny tworzyć wspólny układ komunikacyjny przy odrębności ich zakresów rzeczowych i finansowych.

Horyzont realizacji zadań określono zgodnie z podziałem czasowym przyjętym w całym Planie:

- etap I – lata 2027–2028,
- etap II – lata 2029–2030,
- etap III – lata 2031–2032,
- R – rezerwa inwestycyjna przewidziana do realizacji po 2032 r.

Jeżeli dostępne informacje i materiały pozwalały wskazać dokładniejszy termin, w tabeli podano konkretne lata przygotowania dokumentacji, prowadzenia robót lub finansowania zadania.

Tabela 19. Program budowy nowych ulic i uzupełniania sieci drogowej obsługującej nową zabudowę

ID	PRZEBIEG DROGI / ULICA	ZAKRES ORAZ STAN PRZYGOTOWANIA	POWIĄZANE ZADANIE	ETAP / TERMIN REALIZACJI
KOBYLNICA				
N01	al. Orzechowa od strony ul. Młyńskiej	Budowa pozostałego odcinka ulicy wraz z infrastrukturą towarzyszącą.	—	**Przygotowanie:** etap I – opracowanie dokumentacji i zakończenie przygotowania formalnego. **Realizacja:** etap II; finansowanie robót przewidziane na 2029 r. **Utrzymanie:** ciągłe.
N02	ul. Rzemieślnicza	Przygotowanie dokumentacji oraz budowa ulicy z odwodnieniem i włączeniami do sieci.	—	**Przygotowanie:** etap I – opracowanie dokumentacji i zakończenie przygotowania formalnego; finansowanie przygotowania przewidziane na 2027 r. **Realizacja:** etapy II–III; finansowanie robót przewidziane na lata 2030–2031. **Utrzymanie:** ciągłe.
N03	ul. S. Kądzieli	Budowa docelowej ulicy wraz z infrastrukturą towarzyszącą; pozwolenie na budowę uzyskane.	—	**Przygotowanie:** gotowość realizacyjna w zakresie objętym pozwoleniem na budowę. **Realizacja:** etap I; finansowanie przewidziane na 2028 r. **Utrzymanie:** ciągłe.
N04	ul. Drzymały	Budowa docelowej ulicy; pozwolenie na budowę uzyskane.	—	**Przygotowanie:** gotowość realizacyjna w zakresie objętym pozwoleniem na budowę. **Realizacja:** etapy I–II; finansowanie przewidziane na lata 2028–2029. **Utrzymanie:** ciągłe.

ID	Przebieg drogi / ulica	Zakres oraz stan przygotowania	Powiązane zadanie	Etap / termin realizacji
N05	ul. Dębowa	Budowa ulicy i infrastruktury towarzyszącej; pozwolenie na budowę uzyskane.	—	**Przygotowanie:** gotowość realizacyjna w zakresie objętym pozwoleniem na budowę. **Realizacja:** lata 2027–2028. **Utrzymanie:** ciągłe.
N06	ul. Sosnowa	Przygotowanie dokumentacji i budowa docelowej ulicy.	—	**Przygotowanie:** etap I – opracowanie dokumentacji i zakończenie przygotowania formalnego. **Realizacja:** etapy II–III, po zapewnieniu finansowania. **Utrzymanie:** ciągłe.
N07	ul. Leśny Zakątek	Budowa docelowego układu ulicy; pozwolenie na budowę uzyskane.	—	**Przygotowanie:** gotowość realizacyjna w zakresie objętym pozwoleniem na budowę. **Realizacja:** etap I; finansowanie przewidziane na lata 2027–2028. **Utrzymanie:** ciągłe.
N08	ul. Strumykowa	Przygotowanie dokumentacji i budowa ulicy wraz z odwodnieniem.	—	**Przygotowanie:** etap II – opracowanie dokumentacji i zakończenie przygotowania formalnego. **Realizacja:** etap III lub etap R. **Utrzymanie:** ciągłe.
N09	ul. Wierzbowa	Budowa odcinka ulicy objętego pozwoleniem, wraz z infrastrukturą towarzyszącą.	—	**Przygotowanie:** gotowość realizacyjna w zakresie objętym pozwoleniem na budowę. **Realizacja:** etap I, w granicach przygotowanego zadania i finansowania przewidzianego na lata 2027–2028. **Utrzymanie:** ciągłe.

ID	Przebieg drogi / ulica	Zakres oraz stan przygotowania	Powiązane zadanie	Etap / termin realizacji
N10	ul. Topolowa	Budowa ulicy poprzedzona przygotowaniem terenu i rozwiązaniem odwodnienia.	—	**Przygotowanie:** etapy I–II – przygotowanie terenu, opracowanie dokumentacji i rozwiązań odwodnienia oraz zakończenie przygotowania formalnego. **Realizacja:** etap III, po przygotowaniu terenu i zapewnieniu odwodnienia. **Utrzymanie:** ciągłe.
N22	ul. Magnoliowa — II etap i ul. Bukszpanowa	Realizacja dalszych odcinków ulic objętych pozwoleniami; ul. Magnoliowa powiązana z budową odwodnienia.	—	**Przygotowanie:** pozwolenia na budowę uzyskane; etap I – przygotowanie organizacyjne i koordynacja robót, w tym zapewnienie odwodnienia ul. Magnoliowej. **Realizacja:** etapy II–III, po zapewnieniu wymaganego odwodnienia i finansowania. **Utrzymanie:** ciągłe.
Komiłowo				
N20	droga wokół stawu, nr 114035G	Budowa lokalnego dojazdu; dokumentacja w przygotowaniu.	—	**Przygotowanie:** dokumentacja w opracowaniu; etap I – jej zakończenie i uzyskanie wymaganych decyzji. **Realizacja:** etapy I–II, po uzyskaniu gotowości realizacyjnej i zapewnieniu finansowania. **Utrzymanie:** ciągłe.

ID	Przebieg drogi / ulica	Zakres oraz stan przygotowania	Powiązane zadanie	Etap / termin realizacji
Kwakowo				
N16	ul. Krótka i ul. Poziomkowa	Przygotowanie dokumentacji ul. Krótkiej, aktualizacja projektu ul. Poziomkowej i budowa ulic.	—	**Przygotowanie:** etap I – opracowanie dokumentacji ul. Krótkiej, aktualizacja projektu ul. Poziomkowej i zakończenie przygotowania formalnego. **Realizacja:** etapy II–III. **Utrzymanie:** ciągłe.
Łosino				
N11	ul. Sosnowa	Dokumentacja i budowa ulicy obsługującej zabudowę mieszkaniową.	—	**Przygotowanie:** opracowanie dokumentacji w latach 2026–2027; zakończenie przygotowania formalnego przed rozpoczęciem robót. **Realizacja:** etapy II–III. **Utrzymanie:** ciągłe.
N12	ul. Piękna	Budowa ulicy zapewniającej obsługę zabudowy i dojazd do pozostałych ulic.	—	**Przygotowanie:** etap I – opracowanie dokumentacji i zakończenie przygotowania formalnego. **Realizacja:** etapy II–III. **Utrzymanie:** ciągłe.
N13	ul. Lipowa	Budowa odcinka gminnego, uzupełniającego zakres realizowany przez inwestora.	—	**Przygotowanie:** etap I – opracowanie dokumentacji odcinka gminnego i zakończenie przygotowania formalnego, w koordynacji z zakresem inwestora. **Realizacja:** etapy II–III. **Utrzymanie:** ciągłe.

ID	Przebieg drogi / ulica	Zakres oraz stan przygotowania	Powiązane zadanie	Etap / termin realizacji
N14	ul. Radosna	Budowa docelowej nawierzchni i infrastruktury. Do czasu budowy nowej nawierzchni należy zachować bieżącą przejezdność drogi.	—	**Przygotowanie:** etap II – opracowanie dokumentacji i zakończenie przygotowania formalnego. **Realizacja:** etap III lub etap R. **Utrzymanie:** ciągłe.
N15	ul. Brzozowa	Usunięcie problemu zalewania i budowa docelowej ulicy.	—	**Przygotowanie:** etap I – opracowanie dokumentacji ulicy i rozwiązań odwodnienia oraz zakończenie przygotowania formalnego. **Realizacja:** odwodnienie w etapie I; docelowa budowa ulicy w etapach II–III. **Utrzymanie:** ciągłe.
N21	ul. Jarzębinowa, etapy II i III	Realizacja II etapu objętego pozwoleniem i przygotowanie III etapu łączącego ulicę z ul. Wichrową.	S05	**Przygotowanie:** gotowość realizacyjna II etapu inwestycji w zakresie objętym pozwoleniem na budowę; przygotowanie III etapu inwestycji w etapach I–II programu. **Realizacja:** etapy II–III programu, w koordynacji z zadaniem S05. **Utrzymanie:** ciągłe.
Sycewice				
N17	drogi przy inwestycji SIM	Budowa dojazdów i infrastruktury powiązanej z zabudową. Dokumentację przygotowuje podmiot zewnętrzny.	—	**Przygotowanie:** dokumentacja opracowywana przez podmiot zewnętrzny; zakończenie przygotowania przed rozpoczęciem robót. **Realizacja:** lata 2027–2028; realizacja etapu przypadającego na 2028 r. po zabezpieczeniu dalszego finansowania. **Utrzymanie:** ciągłe, zgodnie z podziałem odpowiedzialności za poszczególne odcinki.

ID	Przebieg drogi / ulica	Zakres oraz stan przygotowania	Powiązane zadanie	Etap / termin realizacji
N18	ul. Parkowa	Przygotowanie dokumentacji i budowa ulicy jako odrębnego zadania powiązanego z układem osiedlowym.	—	**Przygotowanie:** etapy I–II – opracowanie dokumentacji i zakończenie przygotowania formalnego. **Realizacja:** etap III. **Utrzymanie:** ciągłe.
N23	sięgacz ul. Polnej wokół stawu i dojazd do ośrodka zdrowia	Budowa sięgacza objętego pozwoleniem oraz kontynuacja dojazdu do ośrodka zdrowia. Zakresy stanowią odrębne etapy.	—	**Przygotowanie:** gotowość realizacyjna sięgacza w zakresie objętym pozwoleniem na budowę; przygotowanie dalszego odcinka dojazdu do ośrodka zdrowia w etapie I. **Realizacja:** etapy II–III, z odrębnym etapowaniem obu zakresów. **Utrzymanie:** ciągłe.
Widzino				
N19	końcowy odcinek ul. Głównej	Budowa dalszego dojazdu do rozwijającej się zabudowy.	—	**Przygotowanie:** etapy I–II – opracowanie dokumentacji i zakończenie przygotowania formalnego. **Realizacja:** etapy II–III, po przygotowaniu poszczególnych odcinków. **Utrzymanie:** ciągłe.
Żelkówko				
N24	droga wewnętrzna na dz. nr 17, 237, 243	Budowa drogi wewnętrznej objętej pozwoleniem, odrębnie od drogi nr 114047G.	—	**Przygotowanie:** gotowość realizacyjna w zakresie objętym pozwoleniem na budowę; przygotowanie organizacyjne w etapie I. **Realizacja:** etapy II–III. **Utrzymanie:** ciągłe.

Źródło: opracowanie własne

5.5 Przedsięwzięcia kluczowe dla funkcjonowania sieci

Znaczenie strategiczne mają zadania poprawiające ciągłość połączeń, obsługujące większe obszary zabudowy lub usuwające ograniczenia dla kolejnych inwestycji. Program strategiczny łączy powiązane funkcjonalnie zadania bez rozszerzania ich zakresów rzeczowych. Szczególne znaczenie mają odbudowa funkcji przepraw mostowych, odwodnienie Bukowej i Kalinowej oraz rozwój układów osiedlowych w Kobylnicy, Łosinie i Sycewicach.

Horyzont realizacji zadań określono zgodnie z podziałem czasowym przyjętym w całym Planie:

- etap I – lata 2027–2028,
- etap II – lata 2029–2030,
- etap III – lata 2031–2032,
- R – rezerwa inwestycyjna przewidziana do realizacji po 2032 r.

Jeżeli dostępne informacje i materiały pozwalały wskazać dokładniejszy termin, w tabeli podano konkretne lata przygotowania dokumentacji, prowadzenia robót lub finansowania zadania.

Kolejność robót w układzie sieci ulic Bukowa–Kalinowa (S02) wynika z zależności między odwodnieniem i nawierzchnią. Odcinki korzystające ze wspólnej kanalizacji deszczowej powstają po zapewnieniu jej działania. Realizacja ul. Olchowej w 2027 r. jest uzależniona od dostępności skutecznego odwodnienia dla tego odcinka. Zasadę koordynacji stosuje się również do dróg budowanych przez inwestorów.

Tabela 20. Przedsięwzięcia strategiczne dla rozwoju sieci

ID	Układ lub relacja	Zakres i znaczenie	Odpowiedzialność	Powiązane zadania	Etap / termin realizacji
Kobylnica					
S02	układ ulic Bukowa–Kalinowa	Kanalizacja deszczowa oraz budowa Olchowej, Bukowej, Jaśminowej, Jodłowej i Kalinowej. Koordynacja z Magnoliową, Bukszpanową i drogami inwestorów.	Gmina, zarządcy sieci i inwestorzy	N22	**Przygotowanie:** uzyskanie pozwolenia na budowę kanalizacji deszczowej planowane na 2027 r.; przygotowanie i koordynacja zakresów drogowych z odwodnieniem. **Realizacja:** kanalizacja po uzyskaniu pozwolenia; ul. Olchowa w 2027 r., po zapewnieniu odwodnienia; pozostałe odcinki w etapach II–III (2029–2032), z zachowaniem pierwszeństwa niezbędnych robót odwodnieniowych. **Utrzymanie:** ciągłe, zgodnie z odpowiedzialnością za poszczególne elementy infrastruktury.
S03	ul. Rataja	Budowa ulic i połączenie odcinków gminnych oraz inwestorskich. Aktualizacja dokumentacji Rataja w związku ze zmianami zagospodarowania.	Gmina i inwestorzy	—	**Przygotowanie:** etapy I–II (2027–2030) – aktualizacja dokumentacji, zakończenie przygotowania formalnego i koordynacja zakresów gminnych oraz inwestorskich. **Realizacja:** roboty gminne zgodnie z harmonogramem finansowania przewidzianego na lata 2030–2032; roboty inwestorów zgodnie z umowami. **Utrzymanie:** ciągłe, odpowiednio do zakresu odpowiedzialności gminy i inwestorów.
S09	ul. Rzeczna, ul. Źródlana i ul. Strumykowa	II etap Rzecznej objęty pozwoleniem, budowa Źródlanej oraz odrębne przygotowanie i budowa Strumykowej.	Gmina	N08	**Przygotowanie:** gotowość realizacyjna II etapu ul. Rzecznej w zakresie objętym pozwoleniem na budowę; zakończenie przygotowania ul. Źródlanej przed rozpoczęciem robót; dokumentacja i przygotowanie formalne ul. Strumykowej w etapie II (2029–2030). **Realizacja:** ul. Rzeczna w etapach I–II (2027–2030); ul. Źródlana w etapie II (2029–2030); ul. Strumykowa w etapie III (2031–2032) lub etapie R. **Utrzymanie:** ciągłe.
S10	ul. Kasztanowa	Przebudowa ulicy z uwzględnieniem funkcji dojazdowej i powiązania z planowaną obwodnicą Kobylnicy.	Gmina i właściwi zarządcy dróg	T08	**Przygotowanie:** etapy I–II (2027–2030) – opracowanie dokumentacji i zakończenie przygotowania formalnego, z uwzględnieniem rozwiązań planowanej obwodnicy. **Realizacja:** etapy II–III (2029–2032), po skoordynowaniu zakresu z rozwiązaniami obwodnicy i zapewnieniu finansowania. **Utrzymanie:** ciągłe.

ID	Układ lub relacja	Zakres i znaczenie	Odpowiedzialność	Powiązane zadania	Etap / termin realizacji
Łosino					
S05	Wichrowa–Jarzębinowa i ulice dojazdowe	Budowa Wichrowej i dalszych etapów Jarzębinowej, ciągłość odwodnienia i koordynacja z sieciami sanitarnymi oraz ulicami inwestorów.	Gmina, gestorzy sieci i inwestorzy	N21	**Przygotowanie:** gotowość realizacyjna ul. Wichrowej i II etapu ul. Jarzębinowej w zakresach objętych pozwoleniami na budowę; przygotowanie III etapu ul. Jarzębinowej w etapach I–II (2027–2030); zakresy inwestorów przygotowywane zgodnie z umowami. **Realizacja:** ul. Wichrowa w etapach I–II (2027–2030), z finansowaniem przewidzianym na lata 2027–2030; pozostałe odcinki w etapach II–III (2029–2032) lub zgodnie z umowami, w koordynacji z odwodnieniem i sieciami sanitarnymi. **Utrzymanie:** ciągłe, zgodnie z odpowiedzialnością za poszczególne odcinki i sieci.
Sycewice					
S04	układ ulic Poprzeczna–Za Stawem	Przebudowa Poprzecznej, budowa Pogodnej, Za Stawem, Kasztanowej, Lipowej i Kościelnej. Koordynacja z Parkową i dojazdami do nowych budynków.	Gmina	N17, N18	**Przygotowanie:** dokumentacja układu opracowana w 2026 r.; zakończenie przygotowania formalnego i organizacyjnego przed rozpoczęciem robót. **Realizacja:** etapy I–II (2027–2030); finansowanie przewidziane na lata 2027–2030; koordynacja z odrębnymi zadaniami dotyczącymi ul. Parkowej i dojazdów do nowych budynków. **Utrzymanie:** ciągłe.
Wrząca					
S07	droga przy zabudowie mieszkaniowej	Budowa odcinka obsługującego zabudowę, w granicach zadania objętego pozwoleniem.	Gmina	—	**Przygotowanie:** gotowość realizacyjna w zakresie objętym pozwoleniem na budowę. **Realizacja:** etapy II–III (2029–2032); finansowanie przewidziane na lata 2029–2031. **Utrzymanie:** ciągłe.
Żelkówko i Żelki					
S08	droga nr 114047G	Dokumentacja i przebudowa drogi zapewniającej dojazd do gospodarstwa rybnego.	Gmina	—	**Przygotowanie:** etapy I–II (2027–2030) – opracowanie dokumentacji i zakończenie przygotowania formalnego. **Realizacja:** etapy II–III (2029–2032), po przygotowaniu danego odcinka i zapewnieniu finansowania. **Utrzymanie:** ciągłe.

ID	Układ lub relacja	Zakres i znaczenie	Odpowiedzialność	Powiązane zadania	Etap / termin realizacji
Połączenia między miejscowościami					
S01	Wrząca–Ścięgnica	Przebudowa dróg 114021G i 114023G, poprawa dostępności miejscowości i trwałości połączenia.	Gmina	T04	**Przygotowanie:** zakończenie przygotowania poszczególnych zakresów przed rozpoczęciem robót oraz koordynacja etapowania inwestycji. **Realizacja:** lata 2026–2028; zakres objęty Planem przypada na lata 2027–2028, tj. etap I. **Utrzymanie:** ciągłe, z zapewnieniem obsługi komunikacyjnej podczas robót.
S06	Łosino–Zajączkowo	Droga dla pieszych i rowerów zapewniająca ciągłość połączenia, bezpieczne zakończenia i powiązania z ulicami miejscowości.	Gmina	—	**Przygotowanie:** zakończenie dokumentacji i przygotowania formalnego oraz zabezpieczenie finansowania przed rozpoczęciem robót. **Realizacja:** planowana w 2027 r., po uzyskaniu gotowości realizacyjnej i zapewnieniu finansowania. **Utrzymanie:** istniejącej infrastruktury – ciągłe; nowej drogi dla pieszych i rowerów – od oddania do użytkowania.
S13	Drogi powiatowe Komiłowo–Kwakowo i Kuleszewo–Lulemino	Przebudowa odcinków dróg 1171G i 1158G w ramach współpracy z zarządcą powiatowym.	Zarządca dróg powiatowych; gmina jako partner	—	**Przygotowanie:** etap I (2027–2028) – uzgodnienie z zarządcą powiatowym zakresu współpracy, harmonogramu i zasad udziału gminy. **Realizacja:** zgodnie z harmonogramem zarządcy dróg powiatowych i uzgodnionymi warunkami współpracy. **Utrzymanie:** ciągłe, przez właściwego zarządcę drogi.
Zadania dotyczące wielu lokalizacji					
S11	Dojazdy do terenów przemysłowych	Drogi dojazdowe oznaczone 06KZ i 071KD, na etapie koncepcji. Realizacja jako element obsługi inwestycji gospodarczych.	Inwestor i gmina w zakresie przyszłych porozumień	—	**Przygotowanie:** etapy I–III (2027–2032) – rozwinięcie koncepcji, przygotowanie dokumentacji, zawarcie porozumień oraz określenie odpowiedzialności i finansowania. **Realizacja:** po zawarciu porozumień, uzyskaniu gotowości realizacyjnej i zapewnieniu finansowania, w powiązaniu z inwestycjami gospodarczymi. **Utrzymanie:** istniejących dojazdów – ciągłe; nowych odcinków – od oddania do użytkowania, zgodnie z ustalonym podziałem odpowiedzialności.

ID	Układ lub relacja	Zakres i znaczenie	Odpowiedzialność	Powiązane zadania	Etap / termin realizacji
S12	Bezpieczne dojścia i oświetlenie	Rozbudowa Kościeliskiej i przejście na J. Szczypińskiej oraz budowa oświetlenia drogowego, w tym przygotowanie zadań w Lubuniu i Kończewie.	Gmina i właściwi zarządcy dróg	—	**Przygotowanie:** ul. Kościeliska w etapie I (2027–2028); przejście na ul. J. Szczypińskiej przed rozpoczęciem robót; zadania oświetleniowe sukcesywnie w etapach I–III (2027–2032), przed realizacją poszczególnych lokalizacji. **Realizacja:** ul. Kościeliska w etapach I–II (2027–2030); przejście na ul. J. Szczypińskiej po zakończeniu przygotowania i zapewnieniu finansowania; oświetlenie sukcesywnie w etapach I–III (2027–2032). **Utrzymanie:** istniejącej infrastruktury – ciągłe; nowych elementów – od oddania do użytkowania.
S14	Ciągłość połączeń mostowych	Przywrócenie funkcji M06, ekspertyza i dalsze działania dla M03 oraz remonty pozostałych obiektów.	Gmina	T01–T03	**Przygotowanie:** pierwszeństwo zakończenia dokumentacji M06, wykonania ekspertyzy M03 oraz przygotowania zakresów remontowych pozostałych obiektów. **Realizacja:** zabezpieczenia niezwłocznie i stosownie do zagrożeń; roboty docelowe w etapach I–II (2027–2030), odpowiednio do pilności, wyników ekspertyz i gotowości realizacyjnej. **Utrzymanie:** ciągłe; zabezpieczenia M06 przez cały okres zamknięcia obiektu.

Źródło: opracowanie własne

6. Plan inwestycyjny

6.1 Kryteria priorytetyzacji inwestycji

Kolejność inwestycji wynika przede wszystkim z bezpieczeństwa, ciągłości dostępu i zależności technicznych. Następnie uwzględnia się znaczenie komunikacyjne, gotowość realizacji zadania, potrzeby mieszkańców oraz aktualne możliwości finansowania. Pierwszeństwo otrzymują zabezpieczenia mostów, usuwanie niebezpiecznych uszkodzeń, zapewnienie odwodnienia i zakończenie funkcjonalnych etapów rozpoczętych inwestycji.

Pozyskanie dofinansowania może przyspieszyć realizację przygotowanego zadania. Przyspieszenie nie ogranicza środków niezbędnych do usunięcia zagrożeń oraz utrzymania przejezdności sieci. Zakres robót w danym roku odpowiada możliwości zakończenia odcinka, który po odbiorze może być samodzielnie użytkowany.

Tabela 21. Kryteria ustalania kolejności inwestycji

KRYTERIUM	ZNACZENIE	PRZYKŁADY ZASTOSOWANIA KRYTERIUM
Bezpieczeństwo i ciągłość dostępu	Pierwszeństwo usuwania zagrożeń i zapewnienia dojazdu do zabudowy.	Priorytet dla przywrócenia użytkowania mostu Nad Śluzą w Kobylnicy, wykonania ekspertyzy mostu w Widzinie oraz uzupełnienia zabezpieczeń na obiektach mostowych.
Zależności techniczne	Wykonanie robót warunkujących trwałość i użyteczność kolejnych etapów.	Wykonanie odwodnienia przed budową docelowych nawierzchni w układzie ulic Bukowa–Kalinowa oraz koordynacja robót drogowych z budową sieci uzbrojenia terenu.
Znaczenie komunikacyjne	Obsługa zabudowy, usług, transportu zbiorowego i większych układów ulicznych.	Nadanie pierwszeństwa połączeniom obsługującym większy obszar, takim jak Wrząca–Ścięgnica, oraz ulicom rozprowadzającym ruch w układach osiedlowych Sycewic, Łosina i Kobylnicy.
Gotowość realizacyjna	Dokumentacja, dostępność terenu, decyzje i możliwość zakończenia funkcjonalnego etapu.	Wcześniejsze uruchamianie przygotowanych inwestycji, np. ulic Dębowej i S. Kądzieli w Kobylnicy, po zapewnieniu finansowania i spełnieniu pozostałych warunków realizacji.
Efekt użytkowy i nakłady	Usuwanie krótkich braków, przyczyn degradacji i ograniczeń w wykorzystaniu gotowej infrastruktury.	Uzupełnienie krótkiego brakującego połączenia między wykonanymi odcinkami ulicy, usunięcie przyczyny zalewania lub wykonanie napraw miejscowych ograniczających dalszą degradację drogi.
Potrzeby lokalne	Znaczenie dla codziennych dojazdów i obsługi rozwijającej się zabudowy.	Zapewnienie dojazdów do nowej zabudowy przy ul. Głównej i sięgaczu ul. Polnej w Widzinie oraz rozwiązanie problemu zalewania ul. Brzozowej w Łosinie.
Finansowanie	Środki na cały etap oraz określony udział gminy i partnerów.	Uruchomienie robót po zabezpieczeniu środków na cały odcinek możliwy do samodzielnego użytkowania; dostosowanie zakresu i terminu zadania do uzyskanego dofinansowania lub uzgodnionego udziału partnerów.

Źródło: opracowanie własne

6.2 Zadania krótkoterminowe (2027–2032)

Program krótkoterminowy obejmuje przygotowanie i realizację zadań w latach 2027–2032, w podziale na trzy dwuletnie etapy. Etap I (2027–2028) koncentruje się na usuwaniu zagrożeń, kontynuacji rozpoczętych inwestycji, realizacji przygotowanych zadań oraz opracowaniu dokumentacji kolejnych przedsięwzięć. Etap II (2029–2030) obejmuje zasadnicze roboty w przygotowanych układach drogowych, a etap III (2031–2032) – zakończenie zaplanowanych zakresów i realizację dalszych ulic wraz z rozwojem zabudowy. Bieżące utrzymanie sieci i działania zabezpieczające prowadzi się przez cały okres obowiązywania Planu.

Harmonogram ma charakter planistyczny. Rozpoczęcie robót wymaga przygotowania inwestycji, dostępności terenu i zapewnienia finansowania. Zadania bez pełnego pokrycia finansowego pozostają w programie przygotowawczym, a realizacja samodzielnych etapów jest możliwa w granicach zabezpieczonych środków. Terminy robót inwestorów zewnętrznych wynikają z zawartych umów, natomiast przedsięwzięć innych zarządców dróg – z ich programów realizacyjnych.

Równolegle realizuje się program napraw i utrzymania zapobiegawczego 29 dróg w stanie zadowalającym. Działania obejmują systematyczną obserwację stanu nawierzchni, usuwanie niebezpiecznych uszkodzeń, utrzymanie odwodnienia i poboczy oraz naprawy miejscowe zapobiegające dalszej degradacji. Ul. Pogodna wymaga pierwszeństwa działań naprawczych, a docelową poprawę jej nawierzchni koordynuje się z realizacją układu ulic Poprzeczna–Za Stawem.

Zakres napraw i remontów dostosowuje się do stanu poszczególnych odcinków. Ocena zadowalająca nie oznacza konieczności przebudowy całej drogi. W każdym etapie pierwszeństwo mają aktualne zagrożenia i odcinki, których stan szybko się pogarsza, niezależnie od terminu planowanej inwestycji docelowej.

Roczny zakres robót określa się na podstawie aktualnego stanu dróg, wyników przeglądów i możliwości finansowania. Prace utrzymaniowe prowadzi się również przed zaplanowaną budową lub przebudową. Zakresy wspólne dla kilku zadań ujmuje się i rozlicza jednokrotnie, z rozróżnieniem wydatków na bieżące utrzymanie, remonty i inwestycje. Kolejność działań w poszczególnych grupach przedstawiono w tabeli 22.

Tabela 22. Harmonogram realizacji programu na lata 2027–2032

Grupa działań	Etap I 2027–2028	Etap II 2029–2030	Etap III 2031–2032
T – stan techniczny Obiekty mostowe	Utrzymanie zabezpieczeń zamkniętego mostu M06 w Kobylnicy, zakończenie dokumentacji i rozpoczęcie robót po zapewnieniu finansowania. Pilna ekspertyza M03 w Widzinie oraz działania wynikające z jej ustaleń. Uzupełnienie barier na M02 i najpilniejsze prace na pozostałych obiektach.	Kontynuacja i zakończenie robót na M06. Roboty na M03 zgodnie z wynikami ekspertyzy i przygotowaną dokumentacją. Remonty pozostałych obiektów według pilności. Utrzymanie zabezpieczeń do czasu przywrócenia bezpiecznego użytkowania.	Bieżące utrzymanie obiektów, kontrola skuteczności napraw i realizacja prac wynikających z kolejnych przeglądów.
T – stan techniczny Remonty i przebudowa dróg	Kontynuacja przebudowy ciągu drogowego Wrząca–Ścięgnica do 2028 r. Realizacja zadań na ul. Nowej i Krętej w Reblinie. Priorytetowe naprawy ul. Pogodnej w Sycewicach oraz przygotowanie jej docelowej poprawy w ramach układu osiedlowego. Pilne naprawy pozostałych dróg.	Kontynuacja remontów i przebudowy przygotowanych odcinków, w tym ul. Pogodnej w Sycewicach w ramach układu Poprzeczna–Za Stawem. Rozpoczęcie budowy docelowej nawierzchni drogi nr 114114G w Płaszewie, z finansowaniem przewidzianym od 2030 r.	Zakończenie zadania na drodze nr 114114G w Płaszewie, zgodnie z finansowaniem przewidzianym do 2031 r. Realizacja dalszych przygotowanych odcinków wymagających remontu lub przebudowy.
T – stan techniczny Utrzymanie zapobiegawcze	Objęcie programem 29 dróg w stanie zadowalającym oraz ul. Pogodnej w Sycewicach. Usuwanie zagrożeń i przyczyn przyspieszonej degradacji, udrażnianie odwodnienia, utrzymanie poboczy oraz najpilniejsze naprawy miejscowe.	Kontynuacja napraw miejscowych i utrzymania odwodnienia oraz poboczy. Remonty odcinków wymagających szerszych robót, w koordynacji z planowaną budową lub przebudową.	Dalsze naprawy i utrzymanie zapobiegawcze, w tym odcinków wyremontowanych w poprzednich latach. Ocena zmian stanu dróg i aktualizacja potrzeb na kolejny okres planowania.

Grupa działań	Etap I 2027–2028	Etap II 2029–2030	Etap III 2031–2032
N – nowe ulice	Realizacja ul. Dębowej, S. Kądzieli, Leśny Zakątek i przygotowanego zakresu ul. Wierzbowej w Kobylnicy oraz dojazdów do nowych budynków w Sycewicach. Rozpoczęcie zadania na ul. Drzymały w 2028 r. Przygotowanie ul. Sosnowej w Kobylnicy, Sosnowej i Pięknej w Łosinie, Krótkiej i Poziomkowej w Kwakowie oraz drogi wokół stawu w Komiłowie.	Realizacja al. Orzechowej od strony ul. Młyńskiej, zakończenie zadania na ul. Drzymały w 2029 r. i rozpoczęcie zasadniczych robót na ul. Rzemieślniczej w Kobylnicy. Dalsze etapy ul. Jarzębinowej w Łosinie i budowa przygotowanych dojazdów. Droga wokół stawu w Komiłowie: roboty w etapach I–II, po zapewnieniu środków.	Zakończenie zadania na ul. Rzemieślniczej i realizacja dalszych przygotowanych ulic oraz dojazdów. Zadania wymagające dalszego przygotowania lub finansowania pozostają w rezerwie inwestycyjnej po 2032 r.
S – zadania strategiczne	Przygotowanie i rozpoczęcie odwodnienia układu Bukowa–Kalinowa w Kobylnicy. Realizacja przygotowanych zakresów układu osiedlowego w Sycewicach i ul. Wichrowej w Łosinie. Planowana realizacja drogi dla pieszych i rowerów Łosino–Zajączkowo w 2027 r. Przygotowanie i możliwe rozpoczęcie II etapu ul. Rzecznej w Kobylnicy.	Kontynuacja odwodnienia i zależnych od niego ulic, układu Sycewic oraz ul. Wichrowej. Realizacja II etapu ul. Rzecznej, ul. Źródlanej i drogi przy zabudowie we Wrzącej. Przygotowanie i rozpoczęcie robót gminnych w układzie Rataja–Irysowa, z finansowaniem od 2030 r.	Zakończenie przygotowanych etapów układu Bukowa–Kalinowa oraz drogi przy zabudowie we Wrzącej, z finansowaniem tej drogi do 2031 r. Kontynuacja robót w układzie Rataja–Irysowa, z finansowaniem przewidzianym do 2032 r.

Źródło: opracowanie własne

6.2.1 Zadania długoterminowe (po 2032 r.)

Program długoterminowy obejmuje pozostałe potrzeby budowy nawierzchni, dalsze etapy ulic oraz przedsięwzięcia zależne od rozwoju zabudowy i inwestycji gospodarczych. Do czasu ich realizacji zapewnia się utrzymanie przejezdności oraz odwodnienia. Przygotowanie terenu i dokumentacji może być prowadzone w latach 2027–2032. Wystąpienie zagrożenia bezpieczeństwa lub utraty jedynego dojazdu uzasadnia wcześniejszą interwencję i realizację zadania.

Tabela 23. Program długoterminowy i warunki wcześniejszej realizacji

RODZAJ INWESTYCJI	DZIAŁANIA W OKRESIE PRZYGOTOWAWCZYM	ZASADA URUCHOMIENIA
Pozostałe drogi z katalogu potrzeb technicznych	Utrzymanie dojazdu i odwodnienia; przygotowanie funkcjonalnych odcinków do budowy.	Wzrost potrzeb dojazdu, zagrożenie ciągłości dostępu lub pozyskanie finansowania.
Dalsze etapy ulic z grup N i L	Przygotowanie odcinków wraz z rozwojem zabudowy i sieci uzbrojenia.	Gotowość dokumentacji, dostępność odwodnienia i środki na roboty.
Nabywanie infrastruktury drogowej i oświetleniowej	Przygotowanie odbiorów i transakcji nabycia.	Gotowość infrastruktury i warunki umów.

Źródło: opracowanie własne

6.2.2 Przygotowanie i uruchamianie inwestycji

Przygotowanie inwestycji obejmuje opracowanie dokumentacji projektowej i kosztorysu, uzyskanie wymaganych decyzji i uzgodnień oraz zapewnienie prawa do dysponowania nieruchomością na cele budowlane. Dokumentacja uwzględnia odwodnienie pasa drogowego, powiązania z istniejącą siecią oraz koordynację z uzbrojeniem terenu. Zakres przygotowania dostosowuje się do rodzaju i skali robót.

Pierwszeństwo przygotowania mają zadania związane z bezpieczeństwem oraz ciągłością połączeń oraz inwestycje warunkujące realizację kolejnych odcinków. Dotyczy to w szczególności obiektów mostowych, odwodnienia oraz dróg zapewniających dojazd do istniejącej zabudowy i pozostałych ulic. Przy inwestycjach obejmujących kilka powiązanych zakresów ustala się kolejność robót oraz odpowiedzialność gminy, innych zarządców i inwestorów zewnętrznych

Stopień przygotowania zadania powinien umożliwiać ubieganie się o dofinansowanie zgodnie z wymaganiami danego naboru, a przed rozpoczęciem robót – spełnienie warunków ich realizacji. Przy częściowym finansowaniu zakres roczny ogranicza się do robót mających pokrycie w zabezpieczonych środkach. Podział inwestycji powinien pozwalać na zakończenie odcinka, który po odbiorze może być samodzielnie użytkowany. Kolejne etapy uruchamia się po zapewnieniu finansowania.

Terminy przygotowania i realizacji określono przy poszczególnych zadaniach w części koncepcyjnej Planu. Ujęcie przedsięwzięcia w harmonogramie wskazuje planowany okres działań, lecz nie oznacza przyznania dofinansowania. Kolejne zakresy uruchamia się po uzyskaniu gotowości realizacyjnej i zapewnieniu środków. Naprawy niebezpiecznych uszkodzeń i bieżące utrzymanie prowadzi się niezależnie od postępu przygotowania inwestycji docelowej.

6.3 Możliwe źródła finansowania

Podstawowym źródłem finansowania jest budżet gminy, powiązany z wieloletnią prognozą finansową. Środki własne obejmują dokumentację, nabycie gruntów oraz infrastruktury, roboty budowlane, nadzór oraz późniejsze utrzymanie majątku. Koszt inwestycji obejmuje pełny zakres niezbędny do użytkowania odcinka, w tym odwodnienie, włączenia do sieci i rozwiązania bezpieczeństwa.

Uzupełnieniem środków własnych mogą być fundusze krajowe wspierające drogi samorządowe, środki europejskie przeznaczone na mobilność, bezpieczeństwo i adaptację do zmian klimatu oraz porozumienia z innymi jednostkami samorządu. Wybór programu odpowiada rodzajowi inwestycji i warunkom naboru. Dofinansowanie włącza się do finansowania zadania po jego przyznaniu; harmonogram zachowuje możliwość etapowania zakresów oczekujących na środki.

Współpraca z Powiatem Słupskim, Województwem Pomorskim i pozostałymi zarządcami obejmuje przedsięwzięcia na styku sieci oraz zadania na drogach innych kategorii. Zakres udziału gminy wynika z porozumień. Środki sołeckie i dobrowolny udział mieszkańców mogą uzupełniać finansowanie lokalnych dokumentacji oraz niewielkich przedsięwzięć.

Inwestorzy zewnętrzni realizują infrastrukturę obsługującą ich przedsięwzięcia w zakresie umownym. Gmina finansuje własne odcinki, nabycie infrastruktury oraz ewentualne roboty uzupełniające. Nakłady inwestora na budowę infrastruktury należy odróżnić od wydatków gminy na jej nabycie, ewentualne roboty uzupełniające i późniejsze utrzymanie .

Tabela 24. Źródła finansowania według rodzaju zadania

RODZAJ INWESTYCJI	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA	ZASADA URUCHOMIENIA
Budowa i przebudowa dróg	Budżet gminy oraz dostępne krajowe i europejskie instrumenty wsparcia.	Przygotowany projekt i środki na funkcjonalny etap.
Mosty i pilne zabezpieczenia	Środki gminy, uzupełniane dofinansowaniem robót docelowych.	Zabezpieczenia realizowane niezwłocznie; roboty zgodnie z wymaganiami technicznymi.
Infrastruktura piesza i rowerowa	Budżet gminy i programy wspierające mobilność oraz bezpieczeństwo.	Ciągłość połączenia i spełnienie warunków finansowania.
Odwodnienie i retencja	Budżet gminy i środki na kwalifikujące się działania adaptacyjne.	Rozwiązanie odpływu wód i koordynacja z robotami drogowymi.
Oświetlenie i lokalne dokumentacje	Budżet gminy, środki sołeckie i dostępne programy wsparcia.	Etapowanie lokalizacji i zapewnienie środków na dokumentację oraz roboty.
Drogi inwestorów i przejęcia	Środki inwestorów; budżet gminy w zakresie nabycia i własnych robót.	Umowa, odbiór techniczny i określony zakres odpowiedzialności.
Drogi innych zarządców	Środki właściwego zarządcy i udział partnerów.	Porozumienie określające zakres i udział finansowy stron.

Źródło: opracowanie własne

6.4 Wdrażanie i monitorowanie planu

Plan jest wdrażany poprzez coroczne programy rzeczowo-finansowe powiązane z budżetem gminy. Dla każdego etapu określa się zakres, koszt, termin oraz oczekiwany efekt użytkowy. Odbiór robót obejmuje, odpowiednio do zakresu zadania, nawierzchnię, odwodnienie, oznakowanie, bezpieczeństwo dojść i połączenie z istniejącą siecią. Zadania powiązane są realizowane przy wspólnej koordynacji robót, z odrębnym rozliczeniem obowiązków poszczególnych podmiotów.

Monitoring obejmuje długość wybudowanych, przebudowanych i wyremontowanych odcinków, liczbę zakończonych etapów, stan obiektów mostowych, wykonane połączenia piesze i rowerowe, rozwój oświetlenia oraz usunięte problemy odwodnienia. Odrębnie ewidencjonuje się roboty gminne, roboty inwestorów zewnętrznych oraz nabyty majątek. Wskaźniki odnoszą się do faktycznie wykonanych zakresów, bez wielokrotnego ujmowania tego samego odcinka. Długości całych dróg ujętych w katalogach potrzeb nie utożsamia się z długością odcinków objętych robotami.

W ramach monitoringu uwzględnia się również zmiany ocen końcowych stanu technicznego dróg, ze szczególnym uwzględnieniem dróg objętych programem napraw i utrzymania zapobiegawczego. Coroczne zestawienie obejmuje wykonane prace, stan nawierzchni i odwodnienia oraz odcinki wymagające dalszej interwencji.

Pogorszenie stanu technicznego lub wystąpienie zagrożeń stanowi podstawę zwiększenia pilności robót, także przed terminem planowanej budowy lub przebudowy.

Coroczna ocena realizacji Planu obejmuje postęp rzeczowy, wykorzystanie środków, efekty wykonanych prac oraz stan przygotowania kolejnych zadań. Jej wyniki służą aktualizacji programów rzeczowo-finansowych i kolejności działań, z uwzględnieniem bezpieczeństwa, zmian stanu technicznego dróg, rozwoju zabudowy, gotowości inwestycji i dostępności finansowania. W 2029 r. przeprowadza się przegląd śródokresowy, a w 2032 r. ocenę końcową i przygotowanie programu na kolejny okres. Bieżące utrzymanie istniejącej sieci pozostaje stałym zadaniem przez cały okres obowiązywania Planu, niezależnie od harmonogramu inwestycji.

7. Spis tabel

Tabela 1. Klasy techniczne dróg publicznych występujące na terenie gminy Kobylnica 21
Tabela 2. Wykaz dróg powiatowych na terenie gminy Kobylnica 25
Tabela 3. Wykaz dróg gminnych publicznych na terenie gminy Kobylnica według miejscowości i numeracji dróg 26
Tabela 4. Wykaz obiektów mostowych zlokalizowanych na obszarze Gminy Kobylnica 36
Tabela 5. Zestawienie prac utrzymaniowych i naprawczych według obiektów 40
Tabela 6. Wyposażenie i elementy techniczne ujęte w protokołach przeglądów dróg gminnych 43
Tabela 7. Zestawienie rodzajów nawierzchni i ocen stanu technicznego dróg gminnych publicznych 44
Tabela 8. Struktura rodzajów nawierzchni dróg gminnych objętych przeglądami 61
Tabela 9. Zestawienie ocen końcowych dla całych długości dróg gminnych 64
Tabela 10. Syntetyczna ocena funkcjonowania sieci dróg gminnych 65
Tabela 11. Zdarzenia drogowe na terenie gminy Kobylnica w latach 2018-2025 70
Tabela 12. Zestawienie odcinków dróg gminnych objętych wnioskami mieszkańców 86
Tabela 13. Zestawienie publicznych dróg gminnych i związanych z nimi obiektów oraz potrzeb i ocen odnotowanych podczas objazdów z udziałem radnych 88
Tabela 14. Zestawienie dróg powiatowych oraz potrzeb odnotowanych podczas objazdów z udziałem radnych 90
Tabela 15. Podział przedsięwzięć przyjęty w koncepcji rozwoju sieci drogowej 92
Tabela 16. Pierwszeństwo działań technicznych i obiektowych 97
Tabela 17. Katalog potrzeb budowy lub odtworzenia dróg gminnych 100
Tabela 18. Katalog potrzeb budowy lub odtworzenia dróg gminnych 117
Tabela 19. Program budowy nowych ulic i uzupełniania sieci drogowej obsługującej nową zabudowę 122
Tabela 20. Przedsięwzięcia strategiczne dla rozwoju sieci 129
Tabela 21. Kryteria ustalania kolejności inwestycji 133
Tabela 22. Harmonogram realizacji programu na lata 2027–2032 135
Tabela 23. Program długoterminowy i warunki wcześniejszej realizacji 137
Tabela 24. Źródła finansowania według rodzaju zadania 140

8. Spis rysunków

Rysunek 1. Gmina Kobylnica - położenie na tle województwa pomorskiego..... 10
Rysunek 2. Gmina Kobylnica - struktura osadnicza gminy na tle sieci transportowej .12
Rysunek 3. Gmina Kobylnica – powiązania transportowe.....14
Rysunek 4. Gmina Kobylnica - sieć drogowa z numeracją dróg innych zarządców – dokładna mapa sieci dróg gminnych stanowi załącznik mapowy do niniejszego opracowania.....19
Rysunek 5. Gmina Kobylnica – lokalizacja obiektów mostowych..... 37
Rysunek 6. Gmina Kobylnica - Plan ogólny gminy 79

9. Spis wykresów

Wykres 1. Liczba mieszkańców gminy Kobylnica w latach 2015-2026 16
Wykres 2. Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w powiecie słupskim na 1000 mieszkańców w latach 2015-2024 17
Wykres 3. Struktura rodzajów nawierzchni dróg gminnych 62
Wykres 4. Zestawienie ocen końcowych dla całych długości dróg gminnych - udział poszczególnych ocen 63
Wykres 5. Zestawienie liczby zdarzeń oraz wypadków drogowych na terenie gminy Kobylnica 71

10. Załączniki

Załącznik nr 1 – Mapa sieci drogowej gminy Kobylnica w skali 1:15 000.

Załącznik nr 2 – Mapa sieci drogowej gminy Kobylnica – ocena stanu technicznego dróg gminnych w skali 1:15 000.

Załącznik nr 3 – Mapa sieci drogowej gminy Kobylnica – rodzaje nawierzchni dróg gminnych w skali 1:15 000 (zestaw 15 arkuszy*).

**Zestaw obejmuje 15 arkuszy przedstawiających rodzaje nawierzchni dróg gminnych w poszczególnych częściach gminy. Nazwy arkuszy odpowiadają nazwom miejscowości znajdujących się w ich zasięgu, a w przypadku arkuszy nieobejmujących miejscowości zastosowano oznaczenia umożliwiające jednoznaczną identyfikację przedstawionego obszaru.*