Gmina Jerzmanowa

Gościnna dla rozwoju

Plan Rozwoju Sieci Drogowej na terenie Gminy Jerzmanowa na lata 2026-2032



Opracowanie pt. Plan Rozwoju Sieci Drogowej na terenie Gminy Jerzmanowa na lata 2026-2032

powstało na zlecenie:

Urzędu Gminy Jerzmanowa

ul. Lipowa 4

67-222 Jerzmanowa

Gmina Jerzmanowa
Gościnna dla rozwoju

został 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
- Zuzanna Kurowska
- Dominika Hyży
- Oleksandra Korniichuk

SPIS TREŚCI

1. Wstęp ... 6
1.1 Cel opracowania ... 6
1.2 Podstawa prawna opracowania ... 7
1.3 Zakres opracowania ... 9
2. Charakterystyka Gminy Jerzmanowa ... 10
2.1 Położenie i uwarunkowania przestrzenne ... 10
2.2 Struktura osadnicza ... 12
2.3 Uwarunkowania demograficzne i społeczno-gospodarcze ... 13
2.3.1 Zmiany liczby mieszkańców ... 13
2.3.2 Struktura wieku mieszkańców ... 15
2.3.3 Uwarunkowania społeczno-gospodarcze ... 16
2.4 Uwarunkowania środowiskowe ... 17
2.5 Generatory ruchu ... 18
2.6 Powiązania funkcjonalne z jednostkami sąsiednimi ... 20
3. Analiza dokumentów strategicznych obowiązujących w gminie Jerzmanowa powiązanych z problematyką dróg ... 22
3.1 Strategia Rozwoju Gminy Jerzmanowa na lata 2026–2035 ... 22
4. Studium istniejącego układu drogowego ... 26
4.1 Charakterystyka istniejącej sieci drogowej ... 26
4.2 Klasyfikacja i zarządcy dróg ... 28
4.2.1 Drogi krajowe i wojewódzkie ... 30
4.2.2 Drogi powiatowe ... 32
4.2.3 Drogi gminne ... 34
4.2.4 Drogi wewnętrzne oraz Inne ... 38
4.3 Powiązania z zewnętrznym układem drogowym ... 39
4.4 Parametry techniczne sieci drogowej ... 40
4.5 Rodzaje nawierzchni ... 42

4.6 Obiekty mostowe i inne obiekty inżynierskie 47
4.6.1 Mosty 48
4.6.2 Przepusty 53
4.6.3 Kładki 56
4.7 Infrastruktura piesza i rowerowa 58
4.8 Transport zbiorowy i infrastruktura przystankowa 60
4.9 Bezpieczeństwo ruchu drogowego 67
4.10 Ocena funkcjonowania istniejącego układu drogowego 72
4.11 Identyfikacja głównych problemów funkcjonalnych i barier komunikacyjnych 72
5. Ocena stanu dróg i nawierzchni jezdni 75
5.1 Zakres i podstawa oceny 75
5.2 Stan nawierzchni jezdni 76
5.3 Uszkodzenia nawierzchni i zalecenia remontowe 79
5.4 Stan pozostałych elementów infrastruktury drogowej 80
5.5 Ogólna ocena stanu technicznego dróg 81
6. Uwarunkowania rozwoju sieci drogowej 85
6.1 Kierunki rozwoju przestrzennego gminy 86
6.2 Prognozowany rozwój zabudowy i liczby mieszkańców 87
6.3 Planowane inwestycje drogowe innych zarządców 89
6.4 Uwarunkowania finansowe i Wieloletnia Prognoza Finansowa Gminy Jerzmanowa 91
7. Analiza SWOT 94
8. Plan rozwoju sieci drogowej 98
8.1 Cele utrzymaniowe, remontowe i inwestycyjne 98
8.2 Kierunki rozwoju sieci drogowej 100
8.2.1 Hierarchia funkcjonalna sieci 100
8.2.2 Kierunki działań 101
8.3 Zadania utrzymaniowe i remontowe 104
8.3.1 Bieżące utrzymanie sieci 104

8.3.2 Remonty nawierzchni dróg gminnych 105
8.3.3 Remonty dróg wewnętrznych 107
8.3.4 Remonty obiektów inżynierskich 107
8.3.5 Organizacja zadań utrzymaniowych i remontowych 108
8.4 Zadania inwestycyjne 108
8.4.1 Inwestycje zrealizowane 109
8.4.2 Zadania inwestycyjne na lata 2026-2028 110
8.4.3 Zadania kierunkowe na lata 2029–2032 113
8.4.4 Zasady przygotowania i realizacji inwestycji 113
8.5 Działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego 114
8.5.1 Główne wyniki z diagnozy 114
8.5.2 Działania infrastrukturalne na drogach gminnych 114
8.5.3 Współpraca z zarządcami dróg wyższych kategorii 115
8.5.4 Działania edukacyjne i organizacyjne 116
8.5.5 Monitorowanie efektów 116
8.6 Standardy organizacji i uspokojenia ruchu drogowego 117
8.6.1 Ograniczanie ruchu tranzytowego niezwiązanego z obsługą lokalną 117
8.6.2 Strefy uspokojonego ruchu w obszarach zabudowy mieszkaniowej 119
8.6.3 Organizacja ruchu na drogach o ograniczonej szerokości jezdni 120
8.6.4 Standardy techniczne środków uspokojenia ruchu 121
8.7 Funkcjonowanie i dostępność transportu zbiorowego 124
8.7.1 Dostępność miejscowości 124
8.7.2 Drogi gminne na trasach autobusowych 126
8.7.3 Standard infrastruktury przystankowej 126
8.8 Kryteria kwalifikacyjne i skala ocen dotyczące przejmowania dróg od właścicieli prywatnych przez Gminę Jerzmanowa 127
8.8.1 Formy przejęcia 127
8.8.2 Warunki formalne 128

8.8.3 Ocena punktowa 129
8.8.4 Procedura 130
9. Plan inwestycyjny i harmonogram realizacji 130
9.1 Kryteria kwalifikacyjne i skala ocen zadań drogowych 130
9.2 Metodyka i procedura priorytetyzacji zadań 135
9.2.1 Zasady oceny punktowej 135
9.2.2 Klasy priorytetu i horyzont realizacji 136
9.2.1 Zadania o terminie ustalonym przez Gminę 136
9.2.1 Dopuszczalne odstępstwa od kolejności 137
9.3 Klasyfikacja zadań według uzyskanej punktacji 137
9.4 Zadania krótkoterminowe (2026–2028) 139
9.5 Zadania średnioterminowe (2029–2032) 142
9.6 Harmonogram realizacji zadań 144
9.7 Powiązanie planowanych zadań z Wieloletnią Prognozą Finansową 149
9.8 Możliwe źródła finansowania 151
9.9 Zestawienia statystyczne i wskaźniki charakteryzujące zakres planowanych prac 153
9.10 Zasady weryfikacji i aktualizacji Planu 154
10. Podsumowanie i rekomendacje 155
11. Spis tabel, wykresów, rysunków, załączników 158
11.1 Spis tabel 158
11.2 Spis wykresów 160
11.3 Spis rysunków 161
11.4 Spis załączników 161

1. Wstęp

1.1 Cel opracowania

Celem Planu Rozwoju Sieci Drogowej dla Gminy Jerzmanowa jest przedstawienie koncepcji rozwoju, modernizacji i utrzymania sieci dróg gminnych, którymi zarządza Gmina Jerzmanowa (dalej także jako Gmina). Dokument uwzględnia również powiązania dróg gminnych z siecią dróg powiatowych i wojewódzkich, pozostających w kompetencjach właściwych zarządców, a także znaczenie dróg wewnętrznych dla zapewnienia dostępności komunikacyjnej poszczególnych miejscowości i terenów położonych na obszarze Gminy.

Plan wyznacza strategiczne kierunki działań w zakresie planowania, rozwoju, modernizacji, przebudowy i utrzymania infrastruktury drogowej, z uwzględnieniem istniejącego zagospodarowania przestrzennego, kierunków rozwoju Gminy oraz obecnych i prognozowanych potrzeb transportowych mieszkańców. Istotnym elementem opracowania jest zapewnienie spójności lokalnego układu drogowego oraz poprawa dostępności komunikacyjnej miejscowości, terenów mieszkaniowych, usługowych, gospodarczych i innych obszarów generujących ruch.

Plan uwzględnia również potrzebę podnoszenia standardów technicznych infrastruktury, poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz tworzenia warunków sprzyjających rozwojowi zrównoważonego systemu transportowego. Podejmowane działania powinny odpowiadać zarówno na bieżące potrzeby związane ze stanem technicznym dróg, jak i na przyszłe potrzeby wynikające z rozwoju przestrzennego i społeczno-gospodarczego Gminy Jerzmanowa.

Do głównych celów Planu należą:

- optymalizacja i rozwój układu dróg gminnych oraz zapewnienie ich skutecznego powiązania z drogami powiatowymi i wojewódzkimi,
- poprawa dostępności komunikacyjnej poszczególnych miejscowości Gminy, w tym zapewnienie sprawnych połączeń pomiędzy miejscowościami oraz z sąsiednimi gminami i ośrodkami miejskimi,
- modernizacja, przebudowa i remonty dróg gminnych w celu poprawy ich stanu technicznego, funkcjonalności oraz komfortu użytkowania,

- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD) wszystkich uczestników ruchu, ze szczególnym uwzględnieniem pieszych i rowerzystów oraz miejsc wymagających podjęcia działań zwiększających poziom bezpieczeństwa,
- dostosowanie infrastruktury drogowej do obecnych i przyszłych potrzeb transportowych, wynikających m.in. z rozwoju zabudowy mieszkaniowej, usługowej i gospodarczej,
- zapewnienie spójności rozwoju sieci drogowej z polityką przestrzenną Gminy, w tym z planowanymi kierunkami zagospodarowania i rozwoju nowych terenów inwestycyjnych,
- współpraca z zarządcami dróg powiatowych i wojewódzkich w zakresie inwestycji i działań podejmowanych na styku poszczególnych kategorii dróg, w celu zapewnienia spójności całego układu transportowego,
- rozwój infrastruktury wspierającej zrównoważoną mobilność, w szczególności poprzez poprawę warunków przemieszczania się pieszo i rowerem oraz integrację infrastruktury drogowej z pozostałymi elementami systemu transportowego,
- ograniczanie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko i jakość życia mieszkańców, m.in. poprzez właściwe planowanie inwestycji drogowych oraz stosowanie rozwiązań odpowiadających zasadom zrównoważonego rozwoju.

Realizacja powyższych celów ma prowadzić do stworzenia spójnego, bezpiecznego i funkcjonalnego układu drogowego, odpowiadającego potrzebom mieszkańców oraz wspierającego dalszy rozwój przestrzenny i społeczno-gospodarczy Gminy Jerzmanowa.

1.2 Podstawa prawna opracowania

Podstawę sporządzenia Planu Rozwoju Sieci Drogowej Gminy Jerzmanowa (dalej także jako Plan, PRSD) stanowią przepisy ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. Zgodnie z art. 19 ust. 2 pkt 4 tej ustawy zarządcą dróg gminnych jest wójt (burmistrz, prezydent miasta), natomiast zgodnie z art. 20 pkt 1 do zadań zarządcy drogi należy w szczególności opracowywanie projektów planów rozwoju sieci drogowej oraz bieżące informowanie o tych planach organów właściwych do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Ponadto art. 35 ust. 1 wskazuje na obowiązek sporządzania i okresowej weryfikacji planów rozwoju sieci drogowej oraz ich przekazywania właściwym organom planowania przestrzennego.

Opracowanie Planu uwzględnia również przepisy:

- ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym – w szczególności w zakresie zapewnienia spójności planowanego rozwoju infrastruktury drogowej z polityką przestrzenną Gminy, zasadami ładu przestrzennego i zrównoważonego rozwoju; aktualny tekst jednolity ogłoszono w Dz.U. z 2024 r. poz. 1130, z późniejszymi zmianami;
- ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (t.j. Dz.U. z 2025 r. poz. 418, z późn. zm.) – w zakresie zasad projektowania, budowy, przebudowy oraz utrzymania obiektów budowlanych, w tym infrastruktury drogowej,
- ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. z 2024 r. poz. 1112, z późn. zm.) – w szczególności w zakresie uwzględniania uwarunkowań środowiskowych związanych z planowaniem i realizacją przedsięwzięć infrastrukturalnych,
- ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody – w zakresie uwzględnienia przy planowaniu rozwoju infrastruktury drogowej wymagań dotyczących ochrony przyrody, krajobrazu, terenów zieleni oraz zadrzewień,
- aktów wykonawczych wydanych na podstawie wskazanych ustaw, w szczególności określających wymagania techniczne dotyczące dróg publicznych i ich elementów,
- innych obowiązujących aktów prawnych, dokumentów strategicznych oraz wytycznych związanych z planowaniem, rozwojem, utrzymaniem i bezpieczeństwem infrastruktury transportowej.

Przy sporządzaniu Planu uwzględnia się ponadto obowiązujące na terenie Gminy Jerzmanowa dokumenty planistyczne i strategiczne, tak aby proponowane kierunki rozwoju sieci drogowej pozostawały spójne z polityką przestrzenną i rozwojową Gminy oraz planowanym zagospodarowaniem poszczególnych terenów.

1.3 Zakres opracowania

Zakres opracowania obejmuje:

- analizę uwarunkowań demograficznych, strategicznych i środowiskowych,
- identyfikację generatorów ruchu i powiązań transportowych z jednostkami ościennymi,
- analizę obowiązujących dokumentów strategicznych,
- analizę bezpieczeństwa,
- diagnozę istniejącego układu drogowego wraz z oceną stanu technicznego,
- ocenę stanu dróg i nawierzchni,
- charakterystykę i zestawienie podstawowych celów utrzymaniowych i remontowych,
- wskazanie inwestycji zrealizowanych w latach poprzednich,
- określenie kryteriów wyboru inwestycji do realizacji,
- określenie zasad weryfikacji i aktualizacji Planu w kolejnych latach.

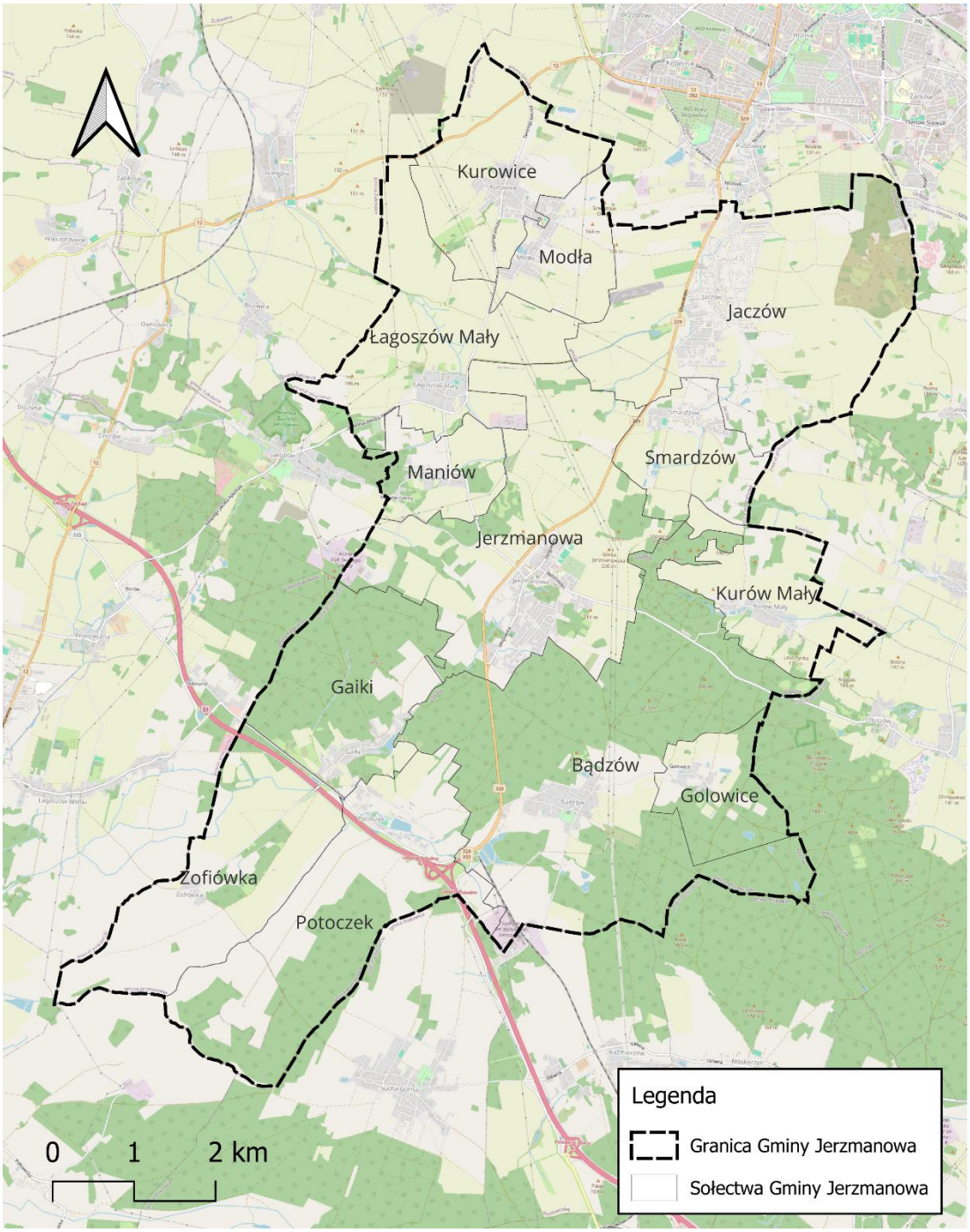
2. Charakterystyka Gminy Jerzmanowa

2.1 Położenie i uwarunkowania przestrzenne

Gmina Jerzmanowa jest gminą wiejską położoną w północnej części województwa dolnośląskiego, w południowo-zachodniej części powiatu głogowskiego.

Zajmuje powierzchnię około 63,31 km^2. Od północy graniczy z Gminą Głogów, od wschodu z Gminą Grębocice, od południa z Gminą Polkowice, natomiast od zachodu z gminami Radwanice i Żukowice. Takie położenie sprawia, że Gmina Jerzmanowa znajduje się w strefie oddziaływania Głogowa, a jednocześnie pozostaje funkcjonalnie powiązana z pozostałymi ośrodkami Legnicko-Głogowskiego Obszaru Miedziowego.

Siedzibą władz samorządowych jest Jerzmanowa, pełniąca funkcję lokalnego centrum administracyjnego i usługowego. Strukturę osadniczą gminy tworzy kilka miejscowości o zróżnicowanej wielkości i charakterze zagospodarowania. Zabudowa koncentruje się przede wszystkim w istniejących jednostkach osadniczych oraz wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych. Bliskość Głogowa wpływa na rozwój funkcji mieszkaniowej gminy oraz powstawanie nowych terenów zabudowy, co przekłada się na wzrost znaczenia codziennych przemieszczeń pomiędzy miejscowościami gminy a Głogowem. Dokumenty planistyczne gminy wskazują również na istotne znaczenie uwarunkowań związanych z występowaniem terenów i złóż górniczych.



Rysunek 1. Granica administracyjna Gminy Jerzmanowa

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Geoportalu.

2.2 Struktura osadnicza

Struktura osadnicza Gminy Jerzmanowa ma charakter policentryczny, typowy dla gminy wiejskiej, przy czym wyraźnie zaznacza się dominacja dwóch największych miejscowości – Jaczowa i Jerzmanowej. Sieć osadniczą tworzą miejscowości: Bądzów, Gaiki, Golowice, Jaczów, Jerzmanowa, Kurowice, Kurów Mały, Łagoszów Mały, Maniów, Modła, Potoczek, Smardzów i Zofiówka. Jednostki osadnicze rozmieszczone są na całym obszarze gminy i powiązane siecią dróg wojewódzkich, powiatowych, gminnych oraz wewnętrznych.

Największą miejscowością gminy jest Jaczów, położony w jej północnej części, w bezpośrednim sąsiedztwie Głogowa. Drugim głównym ośrodkiem jest Jerzmanowa, będąca siedzibą władz gminy i pełniąca funkcje administracyjne, usługowe oraz społeczne. Dane dotyczące liczby mieszkańców wskazują na wyraźną koncentrację ludności właśnie w tych dwóch miejscowościach. Według Raportu o stanie Gminy za 2022 r. Jaczów zamieszkiwały 1 944 osoby, a Jerzmanową 1 154 osoby, podczas gdy liczba mieszkańców całej gminy wynosiła 5 548 osób. Oznacza to, że w Jaczowie i Jerzmanowej koncentrowało się łącznie około 56% mieszkańców gminy.

Pozostałe miejscowości mają znacznie mniejszą liczbę mieszkańców i zachowują przede wszystkim wiejski charakter zabudowy. Do większych jednostek należą Kurowice i Modła, natomiast pozostałe miejscowości tworzą mniejsze skupiska zabudowy mieszkaniowej, często otoczone terenami rolnymi i leśnymi. Taki układ powoduje stosunkowo duże rozproszenie celów podróży oraz konieczność zapewnienia odpowiednich połączeń drogowych nie tylko pomiędzy poszczególnymi miejscowościami, ale również pomiędzy nimi a głównymi ośrodkami usługowymi.

Na kształt struktury osadniczej Gminy Jerzmanowa istotny wpływ ma bezpośrednie sąsiedztwo Głogowa. Szczególne znaczenie ma w tym zakresie Jaczów, którego położenie sprzyja rozwojowi zabudowy mieszkaniowej związanej funkcjonalnie z miastem. Powiązania z Głogowem generują codzienne przemieszczenia mieszkańców związane m.in. z pracą, edukacją, usługami, handlem i rekreacją. Tym samym północna część gminy podlega procesom charakterystycznym dla strefy podmiejskiej większego ośrodka miejskiego. Oficjalne dokumenty gminne wskazują bliskość Głogowa jako jeden z podstawowych elementów kształtujących strukturę przestrzenną gminy.

Istotną cechą układu osadniczego jest także występowanie zabudowy rozwijającej się wzdłuż istniejących ciągów komunikacyjnych. Drogi pełnią zatem podwójną funkcję – zapewniają połączenia pomiędzy miejscowościami, a jednocześnie bezpośrednio obsługują przyległą zabudowę mieszkaniową i usługową. Wraz z rozwojem terenów mieszkaniowych zwiększa się zapotrzebowanie na drogi dojazdowe oraz infrastrukturę towarzyszącą, w szczególności chodniki, drogi dla rowerów, oświetlenie, odwodnienie oraz rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo ruchu.

Z punktu widzenia Planu Rozwoju Sieci Drogowej struktura osadnicza Gminy Jerzmanowa powoduje konieczność uwzględnienia zróżnicowanych potrzeb transportowych. W przypadku Jaczowa i Jerzmanowej szczególnego znaczenia nabiera obsługa zwiększonego ruchu lokalnego oraz rozwijających się terenów zabudowy. W mniejszych miejscowościach priorytetem pozostaje natomiast zapewnienie odpowiedniej dostępności do podstawowego układu drogowego oraz bezpiecznych i możliwie bezpośrednich połączeń z pozostałymi miejscowościami gminy, w szczególności z Jerzmanową i Jaczowem, a także z sąsiednim Głogowem, stanowiącym istotny ośrodek usługowy i gospodarczy.

Rozwój sieci drogowej powinien być zatem ściśle skoordynowany z kierunkami rozwoju przestrzennego i osadniczego gminy. Szczególnej analizy wymagają obszary przeznaczane pod nową zabudowę, dla których istniejąca infrastruktura drogowa może w przyszłości okazać się niewystarczająca. Planowanie nowych połączeń oraz modernizacja istniejących dróg powinny wyprzedzać lub towarzyszyć procesom urbanizacyjnym, tak aby ograniczać powstawanie terenów o niedostatecznej dostępności komunikacyjnej i zapewnić spójność całego układu transportowego Gminy Jerzmanowa.

2.3 Uwarunkowania demograficzne i społeczno-gospodarcze

2.3.1 Zmiany liczby mieszkańców

Uwarunkowania demograficzne stanowią jeden z istotnych czynników wpływających na funkcjonowanie i kierunki rozwoju sieci drogowej Gminy Jerzmanowa. Zmiany liczby mieszkańców przekładają się na zapotrzebowanie na infrastrukturę transportową, w szczególności na obsługę terenów mieszkaniowych oraz zapewnienie odpowiednich powiązań pomiędzy miejscowościami gminy i sąsiednimi ośrodkami.

Tabela 1. Liczba ludności Gminy Jerzmanowa w latach 2020–2025

Rok	Liczba mieszkańców	Zmiana r/r
2020	5 269	–
2021	5 474	+3,89%
2022	5 548	+1,35%
2023	5 684	+2,45%
2024	5 837	+2,69%
2025	**5 799**	**-0,65%**
Zmiana 2020–2025	**+530 osób**	**+10,06%**

Źródło: opracowanie własne na podstawie Raportów o stanie Gminy Jerzmanowa za lata 2020–2025.

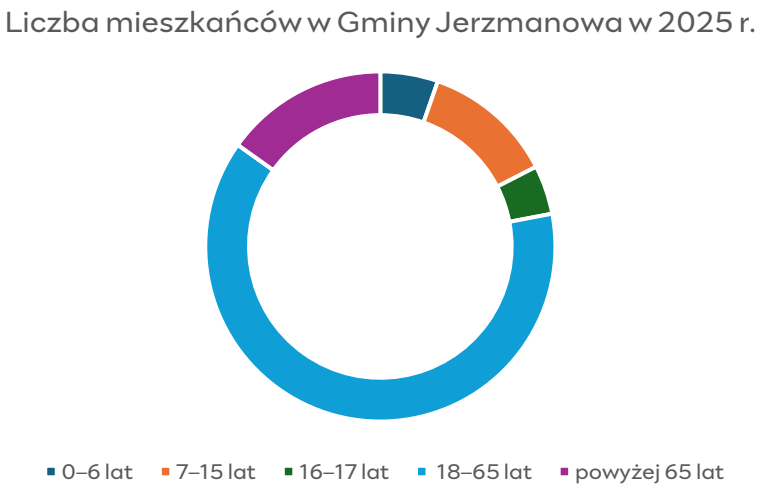
W latach 2020–2025 liczba mieszkańców Gminy Jerzmanowa wykazywała ogólną tendencję wzrostową. W 2020 r. gminę zamieszkiwało 5 269 osób, natomiast w 2025 r. liczba mieszkańców wyniosła 5 799 osób. Oznacza to wzrost o 530 mieszkańców, czyli około 10,1%. Wzrost liczby mieszkańców następował w latach 2021–2024, przy czym najwyższą wartość odnotowano w 2024 r., kiedy gminę zamieszkiwało 5 837 osób. W 2025 r. nastąpił niewielki spadek liczby mieszkańców o 38 osób, czyli około 0,65% względem roku poprzedniego.

Z punktu widzenia rozwoju sieci drogowej istotna jest przede wszystkim skala wzrostu liczby mieszkańców w całym analizowanym okresie. Zwiększenie liczby ludności może wiązać się ze wzrostem liczby codziennych podróży oraz zapotrzebowania na obsługę komunikacyjną rozwijających się terenów zabudowy. Jednocześnie spadek odnotowany w 2025 r. wskazuje, że dalszych zmian demograficznych nie należy traktować jako prostego, corocznego wzrostu, lecz uwzględniać je w powiązaniu z kierunkami rozwoju przestrzennego gminy.

2.3.2 Struktura wieku mieszkańców

Według Raportu o stanie Gminy Jerzmanowa za 2025 r. strukturę wieku mieszkańców zameldowanych na stałe charakteryzuje dominujący udział osób w wieku produkcyjnym. Dane dotyczące poszczególnych grup wiekowych mieszkańców na pobyt stały:

- 305 osób w wieku 0–6 lat,
- 694 osób w wieku 7–15 lat,
- 259 osób w wieku 16-17 lat,
- 3 594 osób w wieku 18-65 lat,
- 866 osób w wieku powyżej 65 lat.



Wykres 1. Struktura wieku mieszkańców Gminy Jerzmanowa w 2025 r

Źródło: opracowanie własne na podstawie Raportu o stanie Gminy Jerzmanowa za 2025 r.

Najliczniejszą grupę stanowią osoby w wieku produkcyjnym, których w 2025 r. było 3 594. Wśród mieszkańców zameldowanych na pobyt stały odnotowano 866 osób w wieku poprodukcyjnym, w tym 525 kobiet i 341 mężczyzn. Raport wskazuje również na znaczący udział dzieci i młodzieży w strukturze mieszkańców gminy. Dane dotyczą osób zameldowanych na pobyt stały (łącznie 5 718 osób) i różnią się od liczby mieszkańców podanej w tabeli 1.

Z punktu widzenia rozwoju sieci drogowej struktura wieku mieszkańców wskazuje na potrzebę uwzględniania zróżnicowanych potrzeb transportowych poszczególnych grup

użytkowników. Szczególne znaczenie ma zapewnienie bezpiecznych dojść do szkół i przedszkoli, dostępności przystanków transportu zbiorowego oraz infrastruktury pieszej dostosowanej również do potrzeb osób starszych.

Raport podaje również dane o **ruchu naturalnym w 2025 r.**:

Tabela 2. Wskaźnik przyrostu naturalnego w Gminie Jerzmanowa

Wskaźnik	Osoby
Urodzenia	25
Zgony	48
Przyrost naturalny	**-23**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Raportu o stanie Gminy Jerzmanowa za 2025 r.

2.3.3 Uwarunkowania społeczno-gospodarcze

Położenie Gminy Jerzmanowa w sąsiedztwie Głogowa i w obrębie Legnicko-Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego powoduje silne powiązania społeczno-gospodarcze z otaczającymi ośrodkami. Znaczna część codziennych potrzeb mieszkańców związanych z zatrudnieniem, edukacją, handlem, ochroną zdrowia i usługami realizowana jest poza miejscem zamieszkania, co generuje regularne potoki ruchu na drogach prowadzących w kierunku Głogowa oraz pozostałych ośrodków LGOM.

Według najnowszych danych GUS udział osób bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym w Gminie Jerzmanowa wynosił w 2025 r. około 2,9%. Dla powiatu głogowskiego stopa bezrobocia rejestrowanego wynosiła 7,5%, natomiast przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto osiągnęło około 8 523 zł.

Znaczenie dla lokalnej mobilności ma również rozwój budownictwa mieszkaniowego. Nowa zabudowa powstająca przede wszystkim w obszarach dobrze skomunikowanych z Głogowem zwiększa zapotrzebowanie na drogi dojazdowe, chodniki, infrastrukturę rowerową, oświetlenie oraz właściwe powiązanie lokalnych ulic z drogami powiatowymi i wojewódzkimi.

2.4 Uwarunkowania środowiskowe

Uwarunkowania środowiskowe Gminy Jerzmanowa mają istotne znaczenie dla planowania rozwoju i modernizacji sieci drogowej. Wynikają przede wszystkim ze struktury użytkowania terenu, występowania kompleksów leśnych, warunków wodnych oraz specyfiki geologicznej związanej z położeniem gminy w Legnicko-Głogowskim Okręgu Miedziowym.

Znaczną część powierzchni gminy zajmują tereny rolnicze – użytki rolne stanowią około 62,5% jej powierzchni, natomiast lesistość wynosi około 27,5%. Większe kompleksy leśne koncentrują się przede wszystkim w środkowej i południowej części gminy. Przy planowaniu nowych inwestycji drogowych istotne jest zatem ograniczanie zajmowania wartościowych gruntów rolnych, wycinki drzew oraz fragmentacji terenów leśnych.

Na terenie Gminy Jerzmanowa nie ustanowiono obszarowych form ochrony przyrody, występują jednak cenne siedliska przyrodnicze oraz stanowiska chronionych gatunków roślin i zwierząt. Oznacza to konieczność każdorazowego rozpoznania lokalnych uwarunkowań przyrodniczych podczas przygotowywania inwestycji mogących powodować większą ingerencję w środowisko.

Istotnym zagadnieniem są również warunki wodne. Rozbudowa dróg, chodników i parkingów prowadzi do zwiększenia powierzchni uszczelnionych, dlatego inwestycje powinny uwzględniać odpowiednie odwodnienie oraz w miarę możliwości, rozwiązania sprzyjające retencji i infiltracji wód opadowych. Ma to szczególne znaczenie w kontekście coraz częściej występujących intensywnych opadów oraz okresów suszy.

Szczególnym uwarunkowaniem Gminy Jerzmanowa jest występowanie złóż rud miedzi, których eksploatacja prowadzona jest metodą podziemną. W związku z prowadzoną działalnością wydobywczą, na podstawie obowiązujących koncesji, wyznaczone zostały tereny i obszary górnicze. Działalność górnicza może powodować deformacje powierzchni terenu oraz wstrząsy, dlatego jej wpływ powinien być uwzględniany przy projektowaniu, przebudowie i utrzymaniu infrastruktury drogowej, w szczególności w zakresie konstrukcji nawierzchni i odwodnienia.

Z punktu widzenia Planu Rozwoju Sieci Drogowej szczególnej uwagi wymagają zatem tereny leśne, wartościowe grunty rolne, doliny cieków oraz obszary pozostające pod wpływem działalności górniczej. Rozwój infrastruktury powinien ograniczać ingerencję w środowisko, zapewniać właściwe gospodarowanie wodami opadowymi oraz uwzględniać rozwiązania zwiększające odporność infrastruktury na zmiany klimatu. Jest to spójne z przyjętym w Planie założeniem ograniczania negatywnego oddziaływania transportu na środowisko i jakość życia mieszkańców.

2.5 Generatory ruchu

Generatory ruchu stanowią obiekty i obszary, które ze względu na pełnione funkcje powodują zwiększoną liczbę podróży mieszkańców oraz innych użytkowników układu transportowego. Ich rozmieszczenie ma istotne znaczenie dla funkcjonowania sieci drogowej, ponieważ wpływa na kierunki codziennych przemieszczeń, obciążenie poszczególnych odcinków dróg oraz zapotrzebowanie na odpowiednią dostępność komunikacyjną.

Na potrzeby analizy zidentyfikowano główne generatory ruchu związane z oświatą i opieką nad dziećmi, administracją i usługami publicznymi, kulturą i integracją społeczną, bezpieczeństwem i zdrowiem, sportem i rekreacją oraz handlem i usługami. Ich rozmieszczenie na tle istniejącego układu drogowego przedstawiono w osobnym załączniku nr 4.

Tabela 3. Główne rodzaje generatorów ruchu na terenie Gminy Jerzmanowa

Kategoria	Generatory ruchu	Charakter generowanego ruchu
Oświata i opieka nad dziećmi	• Żłobek Gminny, • Przedszkola Gminne, • Szkoły podstawowe	regularne podróże dzieci, młodzieży, rodziców i pracowników, przede wszystkim w dni robocze
Administracja i usługi publiczne	• Zakład Gospodarki Komunalnej w Jerzmanowej, • Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej, • Urząd Gminy Jerzmanowa	podróże mieszkańców związane z załatwianiem spraw administracyjnych i korzystaniem z usług publicznych
Kultura i integracja społeczna	• Świetlice wiejskie, • Wiejskie domy kultury, • Gminna Biblioteka Publiczna w Jerzmanowej, • Gminne Centrum Kultury w Jerzmanowej	podróże związane z wydarzeniami kulturalnymi, zajęciami oraz aktywnością społeczną mieszkańców
Bezpieczeństwo i zdrowie	• Placówki zdrowia, jednostki, • Ochotniczej Straży Pożarnej, • Obiekty sakralne i cmentarze	podróże związane z korzystaniem z usług zdrowotnych, bezpieczeństwem oraz funkcjami religijnymi i cmentarnymi
Sport i rekreacja	• Obiekty sportowe i rekreacyjne	podróże związane z aktywnością sportową, rekreacją i wydarzeniami lokalnymi
Handel i usługi	• Obiekty handlowe i usługowe	codzienne i okresowe podróże związane z zakupami oraz korzystaniem z usług

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonej inwentaryzacji generatorów ruchu.

Rozmieszczenie generatorów ruchu na terenie gminy jest zróżnicowane. Największa ich koncentracja występuje w Jerzmanowej oraz Jaczowie, gdzie skupiają się obiekty oświatowe, administracyjne, kulturalne, sportowe, handlowe i usługowe. W pozostałych miejscowościach generatory ruchu występują w mniejszej liczbie i mają bardziej rozproszony charakter.

Szczegółową lokalizację zidentyfikowanych obiektów wraz z ich rozmieszczeniem na tle istniejącej sieci drogowej przedstawiono na mapie generatorów ruchu, stanowiącej odrębny załącznik graficzny nr 4 graficzny do opracowania.

Identyfikacja generatorów ruchu stanowi podstawę do dalszej oceny funkcjonowania sieci drogowej. Szczególne znaczenie mają odcinki zapewniające dostęp do obiektów oświatowych, administracyjnych i usługowych oraz miejsc koncentracji aktywności mieszkańców. Informacje te powinny być rozpatrywane łącznie ze stanem technicznym dróg, bezpieczeństwem ruchu oraz warunkami ruchu pieszego i rowerowego przy określaniu potrzeb inwestycyjnych na sieci drogowej.

2.6 Powiązania funkcjonalne z jednostkami sąsiednimi

Układ drogowy Gminy Jerzmanowa stanowi element ponadlokalnego systemu transportowego, zapewniającego powiązania przede wszystkim z Głogowem i Polkowicami, a za pośrednictwem dróg krajowych również z pozostałymi ośrodkami Legnicko-Głogowskiego Obszaru Miedziowego oraz dalszymi częściami województwa i kraju. Szczególne znaczenie mają droga ekspresowa S3, droga krajowa nr 12 oraz drogi wojewódzkie nr 329 i 333.

Do najważniejszych powiązań drogowych zalicza się:

- **Droga ekspresowa S3** – przebiega przez południową część Gminy Jerzmanowa i stanowi główny korytarz transportowy o znaczeniu krajowym i międzynarodowym. Zapewnia powiązania komunikacyjne w kierunku północnym, między innymi z Zieloną Górą i Szczecinem, oraz w kierunku południowym, z Polkowicami, Lubinem, Legnicą i dalszą częścią kraju. Dostęp do drogi ekspresowej S3 zapewnia między innymi węzeł Głogów Południe, połączony z drogą wojewódzką nr 333, a za jej pośrednictwem z drogą wojewódzką nr 329, stanowiącą jedną z głównych osi komunikacyjnych gminy.

- **Droga krajowa nr 12** – przebiega przez północną część Gminy Jerzmanowa na stosunkowo krótkim odcinku i zapewnia powiązanie z Głogowem oraz terenami położonymi na wschód i zachód od gminy. Droga ma znaczenie przede wszystkim dla obsługi ruchu ponadlokalnego i połączenia układu komunikacyjnego gminy z siecią dróg krajowych.
- **Droga wojewódzka nr 329** – stanowi podstawowy rdzeń komunikacyjny Gminy Jerzmanowa. Przebiega na osi północ–południe, prowadząc od Głogowa przez Jaczów i Jerzmanową w kierunku Potoczka oraz drogi ekspresowej S3. Pełni szczególnie istotną funkcję w obsłudze codziennych dojazdów mieszkańców do Głogowa, a jednocześnie integruje największe miejscowości gminy z ponadlokalnym układem drogowym.
- **Droga wojewódzka nr 333** – zapewnia istotne powiązanie komunikacyjne w kierunku Polkowic i Lubina, wzmacniając dostępność południowej części obszaru oraz powiązania Gminy Jerzmanowa z pozostałymi ośrodkami Legnicko-Głogowskiego Obszaru Miedziowego. W połączeniu z drogą S3 stanowi element układu umożliwiającego sprawne przemieszczanie się w kierunku głównych ośrodków gospodarczych południowej części LGOM.

Powiązania drogowe o znaczeniu ponadlokalnym zapewniają Gminie Jerzmanowa wysoką dostępność komunikacyjną, co ma szczególne znaczenie ze względu na silne związki funkcjonalne z Głogowem oraz Polkowicami. Głogów stanowi główny kierunek codziennych dojazdów związanych z pracą, edukacją, handlem i usługami, natomiast powiązania w kierunku Polkowic i Lubina mają duże znaczenie ze względu na funkcjonowanie Legnicko-Głogowskiego Okręgu Miedziowego. Układ S3–DW329 odgrywa przy tym kluczową rolę w powiązaniu lokalnej sieci drogowej z systemem transportowym o znaczeniu regionalnym i krajowym.

Z punktu widzenia Planu Rozwoju Sieci Drogowej istotne jest zatem zapewnienie sprawnych i bezpiecznych połączeń dróg gminnych z głównymi ciągami ponadlokalnymi, w szczególności z DW329, która pełni funkcję podstawowej osi komunikacyjnej gminy. Rozwój lokalnej sieci drogowej powinien uwzględniać rosnące potrzeby transportowe mieszkańców oraz znaczenie codziennych przemieszczeń pomiędzy Gminą Jerzmanowa a Głogowem i pozostałymi ośrodkami LGOM.

3. Analiza dokumentów strategicznych obowiązujących w gminie Jerzmanowa powiązanych z problematyką dróg

3.1 Strategia Rozwoju Gminy Jerzmanowa na lata 2026–2035

Strategia Rozwoju Gminy Jerzmanowa na lata 2026–2035 jest dokumentem określającym długookresowe kierunki polityki rozwojowej gminy. W opracowaniu uwzględniono ustalenia projektu Strategii, który został poddany konsultacjom społecznym zakończonym 21 stycznia 2026 r. Dokument obejmuje trzy główne sfery rozwoju: społeczną, gospodarczą oraz przestrzenną i klimatyczno-środowiskową. Z punktu widzenia Planu Rozwoju Sieci Drogowej szczególne znaczenie mają ustalenia dotyczące transportu i mobilności, rozwoju przestrzennego, dostępności terenów inwestycyjnych oraz bezpieczeństwa użytkowników infrastruktury transportowej. Strategia wskazuje również, że dokumenty wykonawcze i planistyczne niższego rzędu powinny wynikać z określonych celów strategicznych i wspierać ich realizację.

W części diagnostycznej Strategii zwrócono uwagę na silne powiązania funkcjonalne Gminy Jerzmanowa z Głogowem oraz procesy suburbanizacyjne. Wzrost liczby mieszkańców jest w dużej mierze związany z napływem ludności z Głogowa, dla której istotnymi czynnikami lokalizacyjnymi są dostępność terenów mieszkaniowych oraz dobre połączenia drogowe, w tym dostęp do drogi ekspresowej S3. Rozwój funkcji mieszkaniowej i utrzymujące się powiązania zawodowe z Głogowem oraz zakładami KGHM generują znaczące potrzeby w zakresie codziennych dojazdów, co ma bezpośrednie przełożenie na sposób funkcjonowania lokalnego układu drogowego.

Diagnoza transportu i mobilności wskazuje jednocześnie na relatywnie dobrą dostępność transportu zbiorowego. Gmina posiada rozbudowaną sieć połączeń z Głogowem i Polkowicami oraz wysoki poziom dostępności przystanków. Jako istotne wyzwanie wskazano natomiast niedostatecznie rozwiniętą infrastrukturę rowerową, która powinna pełnić zarówno funkcję komunikacyjną, jak i rekreacyjną.

Problematyka transportowa została bezpośrednio uwzględniona w sferze przestrzennej i klimatyczno-środowiskowej Strategii. Jednym z jej głównych celów strategicznych jest „Rozwój zrównoważonej mobilności", realizowany poprzez trzy kierunki działań:

- rozwój infrastruktury pieszo-rowerowej oraz sieci połączeń lokalnych i międzygminnych wspierających mobilność codzienną i turystyczno-rekreacyjną;
- upowszechnianie aktywnej mobilności i kultury rowerowej;
- poprawę dostępności i bezpieczeństwa infrastruktury transportowej, w tym przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu mieszkańców.

Szczególnie istotny dla Planu Rozwoju Sieci Drogowej jest trzeci z wymienionych kierunków. Strategia zakłada modernizację infrastruktury drogowej w celu zwiększenia bezpieczeństwa uczestników ruchu, w szczególności pieszych i rowerzystów, a także sukcesywną rozbudowę układu drogowego służącą uruchamianiu terenów inwestycyjnych i budowlanych wskazanych w dokumentach planistycznych. Przewidziano również możliwość bezpłatnego przejmowania przez gminę dróg prywatnych istotnych dla jej rozwoju, przy jednoczesnym zobowiązaniu do ich utrzymania i podnoszenia standardu technicznego.

Uzupełnieniem tych działań ma być zwiększanie dostępności miejsc parkingowych przy obiektach użyteczności publicznej, z uwzględnieniem potrzeb osób o szczególnych potrzebach. W zakresie transportu zbiorowego Strategia wskazuje na konieczność dostosowywania oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb i zachowań komunikacyjnych mieszkańców, ze szczególnym uwzględnieniem młodzieży i seniorów. Zakłada również testowanie elastycznych form organizacji przewozów oraz modernizację przystanków autobusowych, w tym stosowanie rozwiązań określonych jako „zielone przystanki".

Istotnym elementem polityki transportowej jest również rozwój infrastruktury pieszej i rowerowej. Strategia przewiduje budowę spójnej sieci tras rowerowych obejmującej wszystkie sołectwa oraz powiązania z gminami powiatu głogowskiego i polkowickiego. Sieć ta ma zostać uzupełniona infrastrukturą towarzyszącą, m.in. miejscami obsługi rowerzystów, stojakami, wiatami oraz punktami odpoczynku i naprawy.

Znaczenie dla planowania rozwoju dróg mają również rekomendacje zawarte w modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej gminy. W zakresie infrastruktury komunikacyjnej Strategia wskazuje na potrzebę zapewnienia kompleksowej i hierarchicznej obsługi komunikacyjnej istniejących oraz projektowanych terenów zainwestowanych, w tym

terenów aktywności gospodarczej. Nowe drogi publiczne i infrastruktura techniczna powinny być planowane na podstawie analizy rzeczywistych potrzeb oraz możliwości finansowych gminy, z uwzględnieniem sukcesywnego rozwoju terenów zurbanizowanych.

Dokument określa ponadto zasady prowadzenia infrastruktury pieszo-rowerowej w powiązaniu z układem drogowym. Nowe połączenia powinny umożliwiać bezpośrednie przemieszczanie się pomiędzy jednostkami osadniczymi a głównymi celami codziennych podróży, takimi jak szkoły, miejsca pracy, usługi oraz przystanki transportu zbiorowego. W przypadku tras prowadzonych wzdłuż dróg preferowane jest ich odseparowanie od ruchu samochodowego. Jeżeli pełna separacja nie jest możliwa, Strategia wskazuje na konieczność stosowania rozwiązań technicznych i organizacyjnych poprawiających bezpieczeństwo, w tym odpowiedniego oznakowania i elementów uspokojenia ruchu.

W Strategii szczególne znaczenie przypisano miejscowościom Jerzmanowa i Jaczów, wskazanym jako gminne Obszary Strategicznej Interwencji. W odniesieniu do obu obszarów przewidziano działania dotyczące modernizacji dróg, poprawy bezpieczeństwa i standardu dróg wewnętrznych oraz dojazdowych do posesji, rozwoju połączeń pieszo-rowerowych i modernizacji przystanków. W przypadku Jerzmanowej zakłada się dodatkowo poprawę infrastruktury podstawowej, obejmującej m.in. chodniki, oświetlenie i przystanki, co ma poprawić codzienną mobilność i bezpieczeństwo mieszkańców.

Realizacja celu dotyczącego zrównoważonej mobilności ma prowadzić do zwiększenia dostępności przestrzennej gminy poprzez stworzenie bardziej rozbudowanej i spójnej infrastruktury drogowej, pieszej i rowerowej. Jako jeden ze wskaźników monitorowania Strategia przyjmuje odsetek mieszkańców wskazujących zły stan dróg i infrastruktury transportowej jako istotny problem gminy. Wartość bazowa tego wskaźnika wynosi 29%, a oczekiwanym kierunkiem zmian jest jego spadek.

Z punktu widzenia Planu Rozwoju Sieci Drogowej ustalenia Strategii wskazują zatem, że rozwój układu drogowego Gminy Jerzmanowa powinien koncentrować się nie tylko na budowie nowych odcinków dróg, lecz również na systematycznej poprawie stanu technicznego i bezpieczeństwa istniejącej infrastruktury. Rozwój sieci powinien być skoordynowany z procesami urbanizacyjnymi i obsługą nowych terenów mieszkaniowych oraz inwestycyjnych, a także integrowany z infrastrukturą pieszą, rowerową i transportem zbiorowym. Szczególnego znaczenia nabiera zapewnienie odpowiedniej dostępności komunikacyjnej rozwijających się obszarów Jerzmanowej i Jaczowa, przy jednoczesnym utrzymaniu sprawnych powiązań pozostałych miejscowości z głównymi ośrodkami usługowymi oraz zewnętrznym układem transportowym.

4. Studium istniejącego układu drogowego

4.1 Charakterystyka istniejącej sieci drogowej

Układ drogowy Gminy Jerzmanowa ma charakter hierarchiczny i obejmuje drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe, gminne i wewnętrzne, a także drogi prywatne ujęte w ewidencji w kategorii „Inna". Sieć zapewnia zarówno obsługę przemieszczeń wewnątrz gminy, jak i powiązania z Głogowem, sąsiednimi gminami oraz ponadlokalnym układem transportowym. Jej przebieg jest ściśle związany z rozmieszczeniem miejscowości oraz istniejącym zagospodarowaniem terenu. Szczegółowy przebieg istniejącej sieci drogowej przedstawiono na rysunku 2. Strukturę sieci drogowej według poszczególnych kategorii przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 4. Struktura sieci drogowej na terenie Gminy Jerzmanowa

Kategoria drogi	Liczba pozycji ewidencyjnych	Długość [km]
Krajowa	2	7,099
Wojewódzka	2	13,392
Powiatowa	4	14,885
Gminna	75	51,022
Wewnętrzna	270	125,563
Inna	120	27,438
Razem	**473**	**239,399**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ewidencji dróg Gminy Jerzmanowa.

Zgodnie z ewidencją dróg Gminy Jerzmanowa łączna długość sieci ujętej w zestawieniu wynosi 239,399 km. Największy udział mają drogi wewnętrzne, których długość wynosi 125,563 km, co odpowiada około 52,45% całej ewidencjonowanej sieci. Istotny udział stanowią również drogi gminne oraz drogi prywatne ujęte w kategorii „Inna". Łącznie te trzy grupy tworzą zasadniczą część lokalnego układu komunikacyjnego, odpowiadającego przede wszystkim za bezpośrednią obsługę miejscowości, terenów zabudowanych oraz nieruchomości położonych na obszarze gminy. Drogi krajowe, wojewódzkie i powiatowe stanowią natomiast podstawę powiązań Gminy Jerzmanowa z układem ponadlokalnym oraz zapewniają dostęp lokalnej sieci drogowej do sąsiednich gmin i większych ośrodków miejskich.



Rysunek 2. Charakterystyka dróg w Gminie Jerzmanowa

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów udostępnionych w aplikacji GISON.

4.2 Klasyfikacja i zarządcy dróg

Zarządzanie siecią drogową na terenie Gminy Jerzmanowa jest uzależnione od kategorii poszczególnych dróg. Zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych drogi publiczne, ze względu na funkcje pełnione w sieci drogowej, dzielą się na drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne. Odrębną grupę stanowią drogi wewnętrzne, które nie są zaliczane do żadnej z kategorii dróg publicznych.

Tabela 5. Klasyfikacja dróg według ustawy o drogach publicznych

Rodzaj / kategoria drogi	Charakterystyka
Drogi krajowe	Do dróg krajowych zalicza się m.in. autostrady i drogi ekspresowe, drogi międzynarodowe, drogi zapewniające spójność sieci dróg krajowych, drogi dojazdowe do określonych przejść granicznych, drogi alternatywne dla autostrad płatnych oraz ciągi obwodnicowe dużych aglomeracji miejskich.
Drogi wojewódzkie	Drogi inne niż krajowe, stanowiące połączenia między miastami lub mające znaczenie dla województwa.
Drogi powiatowe	Drogi inne niż krajowe i wojewódzkie, stanowiące połączenia miast będących siedzibami powiatów z siedzibami gmin oraz siedzib gmin między sobą.
Drogi gminne	Drogi o znaczeniu lokalnym, niezaliczone do innych kategorii, stanowiące uzupełniającą sieć dróg służących miejscowym potrzebom, z wyłączeniem dróg wewnętrznych.
Drogi wewnętrzne	Drogi, parkingi oraz place przeznaczone do ruchu pojazdów, które nie zostały zaliczone do żadnej kategorii dróg publicznych i nie są zlokalizowane w pasie drogowym drogi publicznej.

Źródło: opracowanie własne na podstawie ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, art. 5–8

Definicje dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych wynikają odpowiednio z art. 6, 6a i 7 ustawy, natomiast art. 8 określa status dróg wewnętrznych.

W ewidencji drogowej Gminy Jerzmanowa występuje ponadto oznaczenie „Inna", które nie stanowi ustawowej kategorii drogi publicznej. Kategoria ta obejmuje drogi prywatne, zarządzane przez ich właścicieli.

Zarządców poszczególnych kategorii dróg przebiegających przez teren Gminy Jerzmanowa przedstawiono poniżej. Drogi wewnętrzne pozostają w zarządzie Gminy Jerzmanowa, natomiast zadania zarządcy dróg wojewódzkich wykonuje Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu.

DROGI KRAJOWE

- **GDDKiA**
  Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad – Oddział we Wrocławiu
  ul. Powstańców Śląskich 186
  53-139 Wrocław

DROGI WOJEWÓDZKIE

- **Zarząd Województwa Dolnośląskiego**
  Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu
  ul. Krakowska 28
  50-425 Wrocław

DROGI POWIATOWE

- **Zarząd Powiatu Głogowskiego**
  Starostwo Powiatowe w Głogowie
  ul. Sikorskiego 21
  67-200 Głogów

DROGI GMINNE I WEWNĘTRZNE

- **Wójt Gminy Jerzmanowa**
  Urząd Gminy Jerzmanowa
  ul. Lipowa 4
  67-222 Jerzmanowa

4.2.1 Drogi krajowe i wojewódzkie

Układ dróg wyższych kategorii na terenie Gminy Jerzmanowa tworzą dwie drogi krajowe – droga ekspresowa S3 oraz droga krajowa nr 12 – oraz dwie drogi wojewódzkie – DW329 i DW333. Łączna długość tych dróg w granicach gminy wynosi 20,491 km. Stanowią one podstawę ponadlokalnego układu komunikacyjnego, zapewniając powiązania Gminy Jerzmanowa przede wszystkim z Głogowem, Polkowicami, Lubinem, Zieloną Górą oraz pozostałymi elementami krajowej sieci drogowej.

Tabela 6. Drogi krajowe i wojewódzkie przebiegające przez teren Gminy Jerzmanowa

Numer drogi	Kategoria drogi	Długość na terenie Gminy Jerzmanowa [km]
S3	krajowa – ekspresowa	5,142
DK12	krajowa	1,957
DW329	wojewódzka	8,972
DW333	wojewódzka	4,420

Źródło: opracowanie własne na podstawie ewidencji dróg Gminy Jerzmanowa.

Droga ekspresowa S3

Droga ekspresowa S3 jest jednym z podstawowych ciągów komunikacyjnych zachodniej Polski, prowadzonym w układzie północ–południe. Od 2025 r. na całej trasie zapewnia połączenie od Świnoujścia do granicy polsko-czeskiej w Lubawce. W skali regionalnej umożliwia połączenia m.in. w kierunku Zielonej Góry, Polkowic, Lubina, Legnicy i dalej południowej części województwa dolnośląskiego. W granicach Gminy Jerzmanowa S3 przebiega przez jej południową część na odcinku o długości 5,142 km. Najważniejszym elementem z punktu widzenia obsługi gminy jest węzeł Głogów Południe, zlokalizowany w rejonie Potoczka i Gaik. Węzeł ten zapewnia dostęp lokalnego układu drogowego do S3 i umożliwia szybkie połączenie gminy zarówno w kierunku północnym, jak i południowym. Znaczenie drogi S3 dla Jerzmanowej ma zatem przede wszystkim charakter ponadregionalny i tranzytowy, przy jednoczesnym zapewnieniu dostępu gminy do sieci dróg ekspresowych.

Droga krajowa nr 12

Droga krajowa nr 12 łączy zachodnią granicę państwa w rejonie Łęknicy z granicą polsko-ukraińską w Dorohusku. W zachodniej części kraju prowadzi m.in. przez Żary, Żagań, Szprotawę, Przemków, Głogów, Wschowę i Leszno, a następnie dalej w kierunku centralnej i wschodniej Polski.

Na terenie Gminy Jerzmanowa DK12 przebiega przez jej północną część na odcinku o długości 1,957 km. Odcinek znajduje się poza zwartą zabudową i posiada powiązanie z drogą powiatową nr 1016D, zapewniającą dostęp do lokalnego układu drogowego gminy. Z punktu widzenia Jerzmanowej DK12 umożliwia przede wszystkim połączenie w kierunku Głogowa, a następnie na wschód przez Wschowę w stronę Leszna, natomiast w kierunku zachodnim prowadzi przez Przemków, Szprotawę, Żagań i Żary.

Droga wojewódzka nr 329

Droga wojewódzka nr 329 jest krótkim, lecz szczególnie istotnym dla Gminy Jerzmanowa ciągiem komunikacyjnym. Zgodnie z obowiązującym wykazem przebiegów dróg wojewódzkich prowadzi w relacji Głogów – Jerzmanowa – Potoczek – węzeł Głogów Południe na S3. Tym samym droga łączy Głogów z centralną i południową częścią Gminy Jerzmanowa oraz zapewnia dostęp do drogi ekspresowej S3.

W granicach Gminy Jerzmanowa DW329 ma długość 8,972 km i stanowi podstawową oś komunikacyjną w bezpośredniej obsłudze gminy. Przebiega przez obszary związane z głównymi skupiskami zabudowy, w tym w rejonie Jaczowa i Jerzmanowej, zapewniając bezpośrednie połączenie z Głogowem. Jednocześnie w kierunku południowym prowadzi do rejonu Potoczka i węzła Głogów Południe. Z tego względu droga pełni równocześnie funkcję lokalną – związaną z codzienną obsługą mieszkańców – oraz ponadlokalną, umożliwiając dostęp do Głogowa i S3.

Droga wojewódzka nr 333

Droga wojewódzka nr 333 ma znacznie szerszy zasięg regionalny. Zgodnie z aktualnym wykazem przebiegów dróg wojewódzkich jej trasa rozpoczyna się przy DW292 w Nowej Soli i prowadzi przez Nowe Miasteczko, Kłobuczyn, Potoczek, Polkowice i Lubin, a następnie – z wykorzystaniem powiązań z innymi ciągami drogowymi – w kierunku Legnicy. Droga pełni zatem funkcję regionalnego połączenia obszarów położonych pomiędzy Nową Solą, Zagłębiem Miedziowym i Legnicą.

Na terenie Gminy Jerzmanowa DW333 przebiega na odcinku o długości 4,420 km, przez południowo-zachodnią część gminy, w rejonie Gaik i Potoczka. Droga posiada powiązanie z DW329 oraz zapewnia dostęp do układu komunikacyjnego w rejonie węzła Głogów Południe. W skali lokalnej obsługuje południową część gminy, natomiast w skali ponadlokalnej umożliwia przemieszczanie się w kierunku Polkowic i Lubina, a dalej w kierunku Legnicy.

4.2.2 Drogi powiatowe

Na terenie Gminy Jerzmanowa przebiegają cztery drogi powiatowe: 1012D, 1013D, 1016D oraz 1017D. Stanowią one uzupełnienie układu dróg krajowych i wojewódzkich, zapewniając połączenia pomiędzy miejscowościami gminy, obsługę lokalnego ruchu oraz dostęp do dróg wyższych kategorii. Ich przebieg umożliwia również powiązanie Gminy Jerzmanowa z terenami sąsiednich gmin.

1012D

Droga powiatowa nr 1012D przebiega w relacji Łagoszów Mały – Maniów – Jerzmanowa. Na terenie gminy ma długość około 2,46 km. Stanowi istotny element lokalnego układu drogowego, ponieważ zapewnia połączenie drogi powiatowej nr 1016D z drogą wojewódzką nr 329, a także z drogą powiatową nr 1013D. Tym samym tworzy połączenie pomiędzy południowo-wschodnią częścią gminy a jej centralnym układem komunikacyjnym.

1013D

Droga powiatowa nr 1013D prowadzi z Jerzmanowej w kierunku Obiszowa, osiągając granicę gminy po stronie wschodniej. Jej długość na terenie Gminy Jerzmanowa wynosi około 3,32 km. W Jerzmanowej przebiega w ciągu ul. Obiszowskiej, a po przekroczeniu granicy administracyjnej kontynuuje przebieg w kierunku Obiszowa i Grębocic. Droga pełni zatem zarówno funkcję lokalną, obsługując wschodnią część Jerzmanowej, jak i ponadlokalną, zapewniając połączenie z sąsiednią Gminą Grębocice.

1016D

Droga powiatowa nr 1016D rozpoczyna się na skrzyżowaniu z DK12 w północnej części Gminy Jerzmanowa i prowadzi przez Kurowice oraz Łagoszów Mały w kierunku granicy gminy. Jej długość na analizowanym obszarze wynosi około 5,54 km. Poza granicą Gminy Jerzmanowa ciąg drogi prowadzi dalej w kierunku Jakubowa i Borowa. 1016D zapewnia więc połączenie północnej części gminy z DK12, a jednocześnie poprzez 1012D umożliwia dalszy dojazd w kierunku Jerzmanowej i DW329.

1017D

Droga powiatowa nr 1017D przebiega w relacji DW333 – Gaiki – Jerzmanowa – DW329 i na terenie gminy ma długość około 3,56 km. Droga zapewnia bezpośrednią obsługę Gaik oraz połączenie tej miejscowości z Jerzmanową. Jednocześnie pełni funkcję łącznika pomiędzy dwiema drogami wojewódzkimi – DW333 i DW329 – dzięki czemu stanowi istotny element lokalnego układu rozprowadzającego ruch w centralnej i południowej części gminy.

Tabela 7. Drogi powiatowe na terenie Gminy Jerzmanowa

Lp.	Numer drogi	Przebieg	Długość całego ciągu	Długość na terenie gminy
1	1012D	Łagoszów Mały – Maniów - Jerzmanowa	2,5 km	2,46 km
2	1013D	Jerzmanowa – granica powiatu – (Obiszów)	3,32 km	3,32 km
3	1016D	DK12 – Kurowice – Łagoszów Mały – granica powiatu – (Borów)	5,54 km	5,54 km
4	1017D	DW333 – Gaiki – Jerzmanowa - DW329	3,56 km	3,56 km

Źródło: opracowanie własne na podstawie ewidencji dróg Gminy Jerzmanowa oraz wykazu dróg powiatowych zawartego w Uchwale Nr 78/2025 Zarządu Powiatu Głogowskiego z dnia 10 kwietnia 2025 r.

4.2.3 Drogi gminne

Drogi gminne stanowią podstawowy element lokalnego układu komunikacyjnego Gminy Jerzmanowa. Zapewniają obsługę zabudowy mieszkaniowej, usługowej, terenów gospodarczych i rolniczych, a także połączenia pomiędzy poszczególnymi miejscowościami oraz dostęp do dróg wyższych kategorii.

Na terenie Gminy Jerzmanowa znajduje się 75 dróg gminnych o łącznej długości 51,022 km. Sieć obejmuje zarówno dłuższe ciągi o funkcji lokalnej, łączące poszczególne miejscowości, jak również krótsze drogi dojazdowe zapewniające bezpośrednią obsługę zabudowy i nieruchomości. Wykaz dróg gminnych wraz z ich numerami ewidencyjnymi, przebiegiem, klasą techniczną oraz długością przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 8. Wykaz dróg gminnych.

Lp.	Nr drogi	Przebieg drogi	Klasa techniczna	Długość [m]
1.	100231D	Jerzmanowa - ul. Orzechowa	L	287
2.	100232D	Jerzmanowa - ul. Klonowa	D	428
3.	100233D	Jerzmanowa - ul. Brzozowa	D	130
4.	100234D	Jerzmanowa - ul. Akacjowa	D	228
5.	100235D	Jerzmanowa - ul. Kwiatowa	D	110
6.	100236D	Jerzmanowa - ul. Głogowska	L	1796
7.	100237D	Jerzmanowa - ul. Lipowa	D	562
8.	100241D	Jerzmanowa - ul. Krótka	D	72
9.	100242D	Jerzmanowa - ul. Polna	D	351
10.	100254D	Kurów Mały	D	171
11.	100511D	Jaczów - Ruszowice (ul. Ruszowicka)	L	641
12.	100512D	Modła - Głogów	L	2340
13.	100513D	Łagoszów Mały - Nielubia	L	1547
14.	100514D	Kurów Mały - Kwielice	L	2322
15.	100515D	Jaczów - Kurowice - Nielubia	L	3899
16.	100516D	Gaiki - Zofiówka - Łagoszów Wielki	L	2567
17.	100517D	Łagoszów Mały - droga przez wieś	L	1162
18.	100518D	Kurowice, droga we wsi	D	428
19.	100519D	Kurowice, droga do cmentarza	D	82
20.	100520D	Jaczów - Smardzów	L	1345
21.	100521D	Smardzów, droga przez wieś	L	651
22.	100522D	Łagoszów Mały - dojazd do posesji	D	57
23.	100523D	Łagoszów Mały - dojazd do posesji	D	367
24.	100524D	Łagoszów Mały - dojazd do posesji	D	178
25.	100525D	Łagoszów Mały - droga dojazdowa do posesji	D	536
26.	100526D	Łagoszów Mały - droga dojazdowa do boiska	D	75

Lp.	Nr drogi	Przebieg drogi	Klasa techniczna	Długość [m]
27.	100527D	Maniów - Maniów Górny	L	1460
28.	100528D	Maniów - droga dojazdowa do posesji	D	172
29.	100529D	Gaiki - droga dojazdowa do posesji	D	557
30.	100530D	Gaiki - droga dojazdowa do wysypiska	D	985
31.	100531D	Gaiki - droga dojazdowa do posesji	D	217
32.	100532D	Potoczek - droga dojazdowa do posesji	D	217
33.	100533D	Potoczek - droga dojazdowa do posesji	D	616
34.	100534D	Potoczek - droga dojazdowa do posesji	D	458
35.	100535D	Potoczek - Gaiki	L	2283
36.	100536D	Potoczek - droga dojazdowa do posesji	D	104
37.	100537D	Zofiówka - Drogomin	L	1861
38.	100538D	Bądzów - droga dojazdowa do posesji	D	127
39.	100539D	Bądzów - droga dojazdowa do posesji	D	90
40.	100540D	Bądzów - droga dojazdowa do posesji	D	196
41.	100541D	Bądzów - Jerzmanowa odc. 1; Bądzów - Jerzmanowa odc. 2	L	627
42.	100543D	Jaczów, ul. Szkolna	D	387
43.	100544D	Jaczów, ul. Ogrodowa	D	767
44.	100545D	Jaczów, ul. Łąkowa	D	719
45.	100546D	Jaczów, ul. Krótka	D	469
46.	100547D	Jaczów, ul. Kręta odc. 1; Jaczów, ul. Kręta odc. 2	D	564
47.	100548D	Jaczów, ul. Główna	L	1780
48.	100549D	Jaczów, ul. Działkowa	D	338
49.	100550D	Jaczów, ul. Długa	D	660
50.	100551D	Jaczów, ul. Stroma	D	221

Lp.	Nr drogi	Przebieg drogi	Klasa techniczna	Długość [m]
51.	100552D	Jaczów, ul. Słoneczna	D	431
52.	100553D	Jaczów, ul. Wąska	D	89
53.	100554D	Jaczów, ul. Kwiatowa	D	180
54.	100555D	Jaczów, ul. Akacjowa	D	474
55.	100556D	Jaczów, ul. Wiosenna	D	161
56.	100557D	Jaczów, ul. Wierzbowa	D	128
57.	100558D	Jaczów, ul. Wrzosowa	D	344
58.	100559D	Jerzmanowa, ul. Topolowa	D	538
59.	100560D	Jerzmanowa, ul. Parkowa	D	647
60.	100946D	Jaczów, ul. Polna	L	297
61.	120243D	Jerzmanowa - ul. Ogrodowa	D	584
62.	120244D	Jerzmanowa - ul. Porzeczkowa	D	282
63.	120245D	Jerzmanowa - ul. Wiśniowa	D	96
64.	120246D	Jerzmanowa - ul. Czereśniowa	D	97
65.	120247D	Jerzmanowa - ul. Jagodowa	D	120
66.	120248D	Jerzmanowa - ul. Śliwkowa	D	121
67.	120249D	Jerzmanowa - ul. Malinowa	D	703
68.	120250D	Jerzmanowa - ul. Aroniowa	D	209
69.	120251D	Jerzmanowa - ul. Truskawkowa	D	313
70.	120252D	Jerzmanowa - ul. Poziomkowa	D	235
71.	120253D	Jerzmanowa - ul. Świerkowa	D	267
72.	120255D	od drogi powiatowej 1012D do szybu Świętego Jakuba	L	2238
73.	120256D	Jaczów – ul. Wiertnicza	–	1375
74.	120257D	Smardzów - ul. Polna	–	491
75.	00001-1	Bądzów – ul. Polna	–	2770

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ewidencyjnych oraz protokołów okresowych kontroli dróg.

W strukturze dróg gminnych dominują drogi klasy D – dojazdowej, natomiast drogi klasy L – lokalnej obejmują przede wszystkim dłuższe ciągi zapewniające połączenia pomiędzy miejscowościami oraz powiązania z nadrzędnym układem drogowym. Drogi klasy dojazdowej pełnią przede wszystkim funkcję bezpośredniej obsługi zabudowy.

4.2.4 Drogi wewnętrzne oraz Inne

Poza drogami publicznymi w ewidencji drogowej Gminy Jerzmanowa ujęte są również drogi wewnętrzne oraz odcinki zakwalifikowane do kategorii „Inna". Ze względu na znaczną liczbę tych obiektów oraz techniczny charakter stosowanych numerów ewidencyjnych, ich charakterystykę przedstawiono w ujęciu zbiorczym, z podziałem na obręby ewidencyjne.

W ewidencji znajduje się 270 dróg wewnętrznych o łącznej długości 125,563 km. Największą liczbę odnotowano w obrębie Jaczów – 61 dróg, następnie Jerzmanowa – 50 dróg oraz Gaiki-Potoczek – 45 dróg. Pod względem łącznej długości największą wartością również charakteryzuje się obręb Jaczów – 23,749 km, a następnie Gaiki-Potoczek – 21,786 km i Bądzów – 19,664 km.

Tabela 9. Zestawienie dróg wewnętrznych według obrębów ewidencyjnych

Obręb ewidencyjny	Liczba dróg	Łączna długość [km]
Bądzów	33	19,664
Gaiki-Potoczek	45	21,786
Jaczów	61	23,749
Jerzmanowa	50	18,023
Kurowice-Modła	36	15,156
Kurów Mały	8	5,806
Łagoszów Mały	21	12,483
Smardzów	16	8,895
Razem	270	125,563

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ewidencyjnych dróg.

Odrębną grupę stanowią odcinki oznaczone w ewidencji kategorią „Inna". W analizowanym zestawieniu występuje 120 pozycji ewidencyjnych o łącznej długości 27,438 km. Największą liczbę takich odcinków odnotowano w obrębie Jaczów – 32, następnie Kurowice-Modła – 27 oraz Jerzmanowa – 18. Największą łączną długość odcinków tej kategorii wykazano w obrębie Jaczów – 6,317 km oraz Bądzów – 5,781 km.

Tabela 10. Zestawienie odcinków kategorii „Inna" według obrębów ewidencyjnych

Obręb ewidencyjny	Liczba dróg	Łączna długość [km]
Bądzów	17	5,781
Gaiki-Potoczek	10	3,782
Jaczów	32	6,317
Jerzmanowa	18	4,26
Kurowice-Modła	27	4,513
Kurów Mały	5	1,035
Łagoszów Mały	2	0,212
Smardzów	9	1,538
Razem	120	27,438

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ewidencyjnych dróg.

Drogi wewnętrzne oraz odcinki kategorii „Inna" stanowią rozbudowane uzupełnienie podstawowego układu drogowego gminy. Łącznie w obu grupach ujęto 390 pozycji ewidencyjnych o długości ok. 153 km. Ich największa koncentracja występuje w obrębach Jaczów, Jerzmanowa oraz Kurowice-Modła. Wskazuje to na znaczne rozwinięcie sieci dróg uzupełniających na tych obszarach.

4.3 Powiązania z zewnętrznym układem drogowym

Gmina Jerzmanowa posiada dogodne powiązania z regionalnym i krajowym układem drogowym. Podstawową rolę w obsłudze relacji zewnętrznych pełnią droga wojewódzka nr 329, droga wojewódzka nr 333, droga ekspresowa S3 oraz droga krajowa nr 12. Układ ten zapewnia dostęp zarówno do najbliższych ośrodków miejskich, jak i do głównych ciągów komunikacyjnych o znaczeniu ponadregionalnym.

Najważniejszym kierunkiem powiązań jest Głogów, z którym centralna część gminy połączona jest bezpośrednio drogą wojewódzką nr 329. Droga ta stanowi jednocześnie podstawową oś komunikacyjną gminy i zapewnia dostęp do układu dróg wyższych kategorii.

W południowej części gminy istotne znaczenie ma węzeł Głogów Południe, zlokalizowany w rejonie Potoczka. Węzeł łączy drogę ekspresową S3 z DW333, która poprzez pobliskie skrzyżowanie z DW329 zapewnia dostęp do centralnej części gminy. S3 umożliwia połączenia w kierunku Polkowic, Lubina i Legnicy, a w kierunku północnym – Zielonej Góry.

Uzupełnieniem powiązań zewnętrznych jest droga krajowa nr 12. Zapewnia ona połączenia w kierunku wschodnim, przez Wschowę w stronę Leszna oraz w kierunku zachodnim – w stronę Żagania i Żar. Tym samym układ drogowy gminy umożliwia dostęp do większych ośrodków województw dolnośląskiego, lubuskiego i wielkopolskiego.

Tabela 11. Główne powiązania drogowe Gminy Jerzmanowa z większymi ośrodkami miejskimi

Ośrodek	Główny ciąg komunikacyjny
Głogów	DW329
Polkowice	DW329 – DW333 / S3
Lubin	DW329 – DW333 / S3
Legnica	DW329 – S3
Zielona Góra	DW329 – S3
Leszno	DK12 – Wschowa – Leszno
Żagań i Żary	DK12 w kierunku zachodnim

Źródło: opracowanie własne.

4.4 Parametry techniczne sieci drogowej

Charakterystykę parametrów technicznych opracowano na podstawie protokołów kontroli obejmujących 82 odcinki dróg, w tym 74 drogi gminne oraz 8 dróg wewnętrznych. Analizie poddano podstawowe cechy układu drogowego, takie jak klasa techniczna i liczba jezdni, a także występowanie wybranych elementów wyposażenia drogi. Ocena stanu technicznego nawierzchni oraz stwierdzonych uszkodzeń została przedstawiona odrębnie w dalszej części opracowania.

Wszystkie analizowane drogi posiadają jedną jezdnię. W przypadku dróg gminnych zdecydowanie dominują ciągi klasy D – dojazdowej, do której zaliczono 54 spośród 74 dróg, tj. 72,97%. Klasę L – lokalną posiada 18 dróg (24,32%), natomiast dla 2 dróg (2,70%) nie wskazano klasy technicznej. Dla analizowanych dróg wewnętrznych klasy technicznej nie określono. Struktura ta odpowiada przede wszystkim lokalnej funkcji sieci, związanej z bezpośrednią obsługą zabudowy oraz połączeniami pomiędzy poszczególnymi obszarami gminy.

Tabela 12. Podstawowe parametry dróg gminnych i wewnętrznych objętych analizą

Kategoria	Liczba dróg	Klasa D	Klasa L	Brak określonej klasy
Drogi gminne	74	54	18	2
Drogi wewnętrzne	8	–	–	8

Źródło: opracowanie własne na podstawie protokołów kontroli dróg.

Istotnym elementem charakterystyki sieci jest również wyposażenie poszczególnych dróg. Pobocza występują na wszystkich 82 analizowanych odcinkach. Najpowszechniej występującym elementem wyposażenia jest oznakowanie pionowe, wykazane na 76 drogach, w tym na 69 drogach gminnych i 7 wewnętrznych. Odwodnienie występuje na 50 drogach, natomiast chodniki, ścieżki lub ciągi pieszo-rowerowe wykazano na 42 drogach. Mniej rozpowszechnione są urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, występujące na 36 drogach oraz oznakowanie poziome, wykazane na 29 drogach. W analizowanych protokołach nie wskazano natomiast występowania przejazdów kolejowych w ciągu dróg gminnych ani wewnętrznych.

Tabela 13. Występowanie elementów wyposażenia na drogach gminnych i wewnętrznych

Element wyposażenia	Drogi gminne	Drogi wewnętrzne
Pobocza	74	8
Chodniki / ścieżki / CPR	37	5
Oznakowanie pionowe	69	7
Oznakowanie poziome	25	4
Odwodnienie	47	3
Urządzenia BRD	34	2
Przejazdy kolejowe	0	0

Źródło: opracowanie własne na podstawie protokołów kontroli dróg.

Wyposażenie techniczne dróg jest zróżnicowane i wynika z funkcji poszczególnych ciągów oraz sposobu zagospodarowania ich otoczenia. Najbardziej powszechne są podstawowe elementy niezbędne do prowadzenia i organizacji ruchu, natomiast infrastruktura piesza, odwodnienie, oznakowanie poziome oraz urządzenia BRD występują jedynie na części analizowanej sieci.

4.5 Rodzaje nawierzchni

Sieć dróg objętych analizą charakteryzuje się zróżnicowaną strukturą nawierzchni. Na podstawie danych zawartych w protokołach okresowych kontroli zidentyfikowano siedem rodzajów nawierzchni jezdni: mineralno-asfaltową, bruk betonowy, płyty betonowe, bruk kamienny, nawierzchnię kruszywową, gruntowo-tłuczniową oraz gruntową. W części przypadków na jednej drodze występuje więcej niż jeden rodzaj nawierzchni, co wynika ze zmiany standardu wykonania jezdni na poszczególnych fragmentach jej przebiegu. Ze względu na odmienną funkcję i standard techniczny dróg gminnych oraz dróg wewnętrznych analizę struktury nawierzchni przedstawiono odrębnie dla obu grup. Pozwala to na wskazanie różnic w sposobie zagospodarowania poszczególnych części lokalnej sieci drogowej.

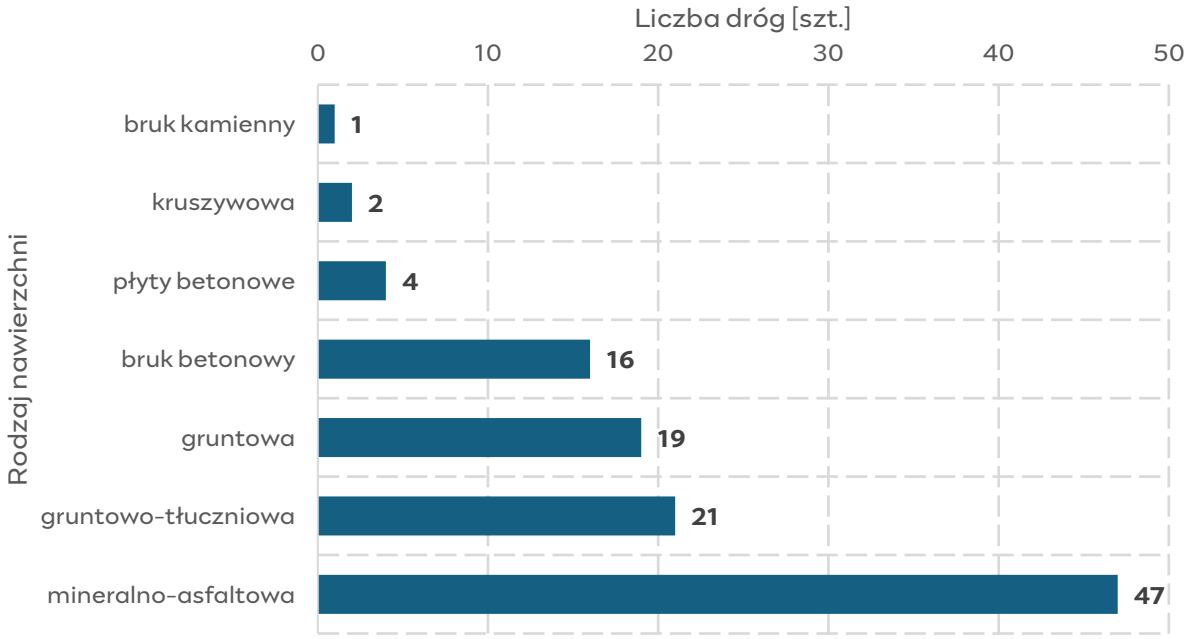
Wśród 74 analizowanych dróg gminnych najczęściej występuje nawierzchnia mineralno-asfaltowa, którą wykazano na 47 drogach, tj. 63,51% analizowanej grupy. Nawierzchnia gruntowo-tłuczniowa występuje na 21 drogach, natomiast gruntowa na 19. Bruk betonowy występuje na 16 drogach. Pozostałe rodzaje nawierzchni mają zdecydowanie mniejszy udział.

Tabela 14. Występowanie poszczególnych rodzajów nawierzchni na drogach gminnych

Rodzaj nawierzchni	Liczba dróg	Udział w liczbie dróg
mineralno-asfaltowa	47	63,51%
gruntowo-tłuczniowa	21	28,38%
gruntowa	19	25,68%
bruk betonowy	16	21,62%
płyty betonowe	4	5,41%
kruszywowa	2	2,70%
bruk kamienny	1	1,35%

Źródło: opracowanie własne na podstawie protokołów okresowych kontroli dróg.

*Na jednej drodze może występować więcej niż jeden rodzaj nawierzchni, dlatego udziały nie sumują się do 100%



Wykres 2. Liczba dróg gminnych, na których występują poszczególne rodzaje nawierzchni
Źródło: opracowanie własne na podstawie protokołów okresowych kontroli dróg.

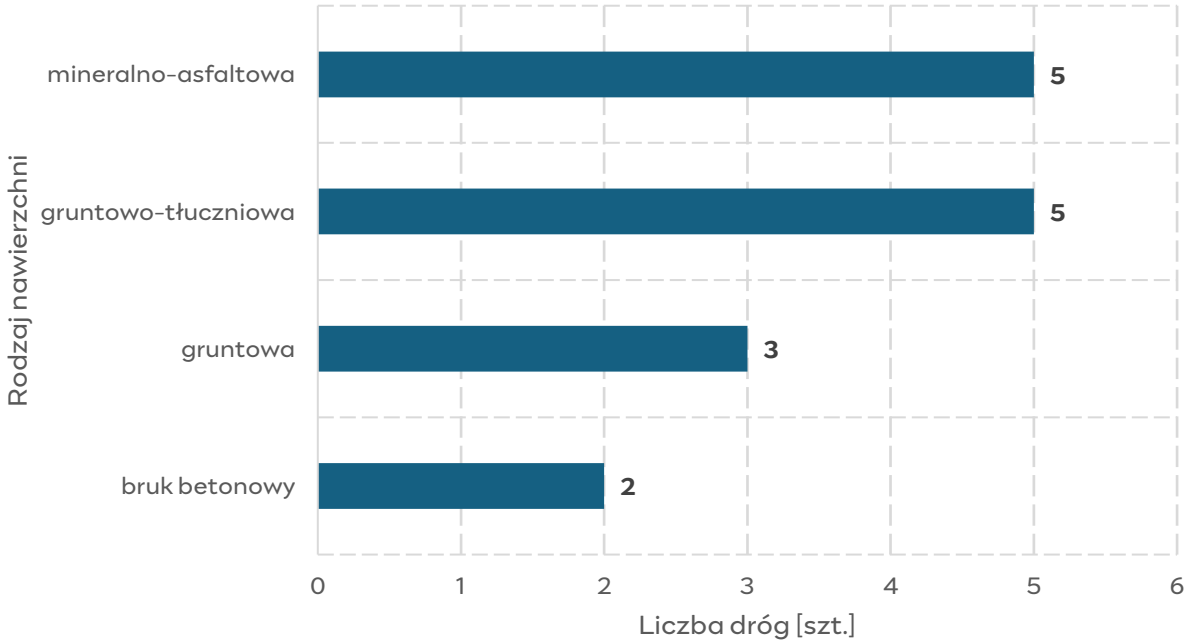
W grupie ośmiu dróg wewnętrznych nawierzchnię mineralno-asfaltową oraz gruntowo-tłuczniową wykazano po 5 razy, co w obu przypadkach odpowiada 62,50% analizowanych dróg. Nawierzchnia gruntowa występuje na trzech drogach, a bruk betonowy na dwóch. Na analizowanych drogach wewnętrznych nie stwierdzono występowania płyt betonowych, nawierzchni kruszywowej ani bruku kamiennego.

Tabela 15. Występowanie poszczególnych rodzajów nawierzchni na drogach wewnętrznych

Rodzaj nawierzchni	Liczba dróg	Udział w liczbie dróg
mineralno-asfaltowa	5	62,50%
gruntowo-tłuczniowa	5	62,50%
gruntowa	3	37,50%
bruk betonowy	2	25,00%
płyty betonowe	0	0,00%
kruszywowa	0	0,00%
bruk kamienny	0	0,00%

Źródło: opracowanie własne na podstawie protokołów okresowych kontroli dróg.

*Na jednej drodze może występować więcej niż jeden rodzaj nawierzchni, dlatego udziały nie sumują się do 100%



Wykres 3. Liczba dróg wewnętrznych, na których występują poszczególne rodzaje nawierzchni

Źródło: opracowanie własne na podstawie protokołów okresowych kontroli dróg.

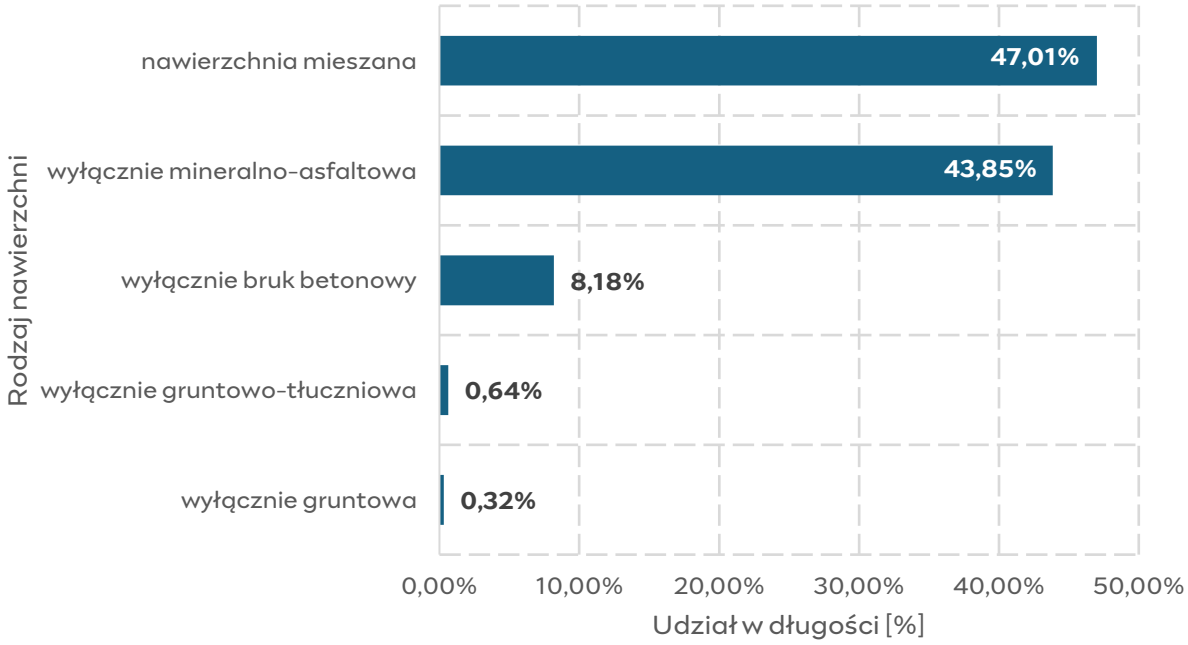
W celu uzupełnienia analizy rodzajów nawierzchni zestawiono również długości dróg w zależności od charakteru ich nawierzchni. Ze względu na występowanie na części dróg więcej niż jednego rodzaju nawierzchni, wyodrębniono drogi o nawierzchni jednorodnej oraz drogi o nawierzchni mieszanej.

Spośród 74 analizowanych dróg gminnych 26 posiada nawierzchnię mieszaną, tj. co najmniej dwa rodzaje nawierzchni na swoim przebiegu. Ich łączna długość wynosi 22,860 km, co odpowiada 47,01% długości analizowanej sieci gminnej. Największą grupę dróg o nawierzchni jednorodnej stanowią drogi wykonane wyłącznie z nawierzchni mineralno-asfaltowej. Obejmuje ona 33 drogi o łącznej długości 21,324 km, tj. 43,85% analizowanej długości.

Tabela 16. Struktura długości dróg gminnych według charakteru nawierzchni

Charakter nawierzchni drogi	Liczba dróg	Długość [km]	Udział w długości
wyłącznie mineralno-asfaltowa	33	21,324	43,85%
wyłącznie bruk betonowy	11	3,976	8,18%
wyłącznie gruntowo-tłuczniowa	2	0,313	0,64%
wyłącznie gruntowa	2	0,154	0,32%
nawierzchnia mieszana	26	22,860	47,01%
Razem	74	48,627	100,00%

Źródło: opracowanie własne na podstawie protokołów okresowych kontroli dróg.



Wykres 4. Struktura długości dróg gminnych według charakteru nawierzchni

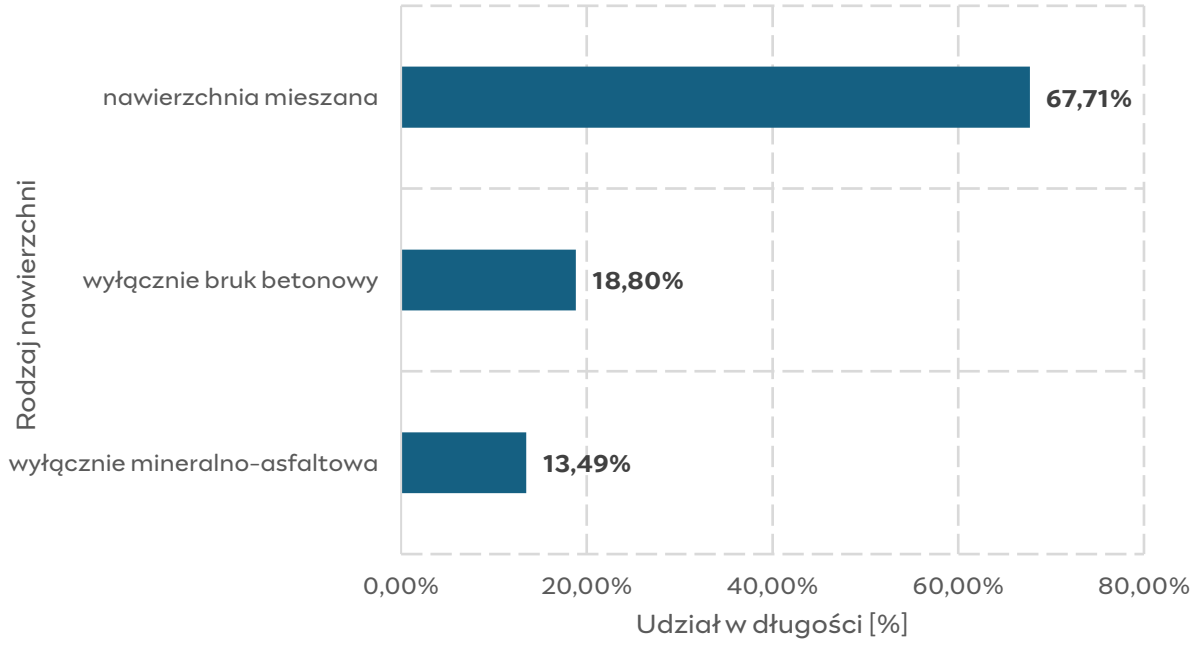
Źródło: opracowanie własne na podstawie protokołów okresowych kontroli dróg.

W grupie dróg wewnętrznych dominują odcinki o nawierzchni mieszanej. Dotyczy to 5 spośród 8 analizowanych dróg, o łącznej długości 2,906 km, stanowiącej 67,71% długości tej grupy. Dwie drogi posiadają wyłącznie nawierzchnię mineralno-asfaltową, natomiast jedna –wyłącznie nawierzchnię z bruku betonowego.

Tabela 17. Struktura długości dróg wewnętrznych według charakteru nawierzchni

Charakter nawierzchni drogi	Liczba dróg	Długość [km]	Udział w długości
wyłącznie mineralno-asfaltowa	2	0,579	13,49%
wyłącznie bruk betonowy	1	0,807	18,80%
wyłącznie gruntowo-tłuczniowa	0	0,000	0,00%
wyłącznie gruntowa	0	0,000	0,00%
nawierzchnia mieszana	5	2,906	67,71%
Razem	8	4,292	100,00%

Źródło: opracowanie własne na podstawie protokołów okresowych kontroli dróg.



Wykres 5. Struktura długości dróg wewnętrznych według charakteru nawierzchni

Źródło: opracowanie własne na podstawie protokołów okresowych kontroli dróg.

Analiza wskazuje na wyraźne zróżnicowanie charakteru nawierzchni pomiędzy drogami gminnymi i wewnętrznymi. W przypadku dróg gminnych udział nawierzchni mieszanych i nawierzchni wyłącznie mineralno-asfaltowych jest zbliżony i wynosi odpowiednio 47,01% oraz 43,85% długości analizowanej sieci. W grupie dróg wewnętrznych zdecydowanie dominują natomiast nawierzchnie mieszane, obejmujące 67,71% ich długości, podczas gdy drogi posiadające wyłącznie nawierzchnię mineralno-asfaltową stanowią 13,49%. Zróżnicowanie to wskazuje na niższą jednorodność standardu

nawierzchni analizowanych dróg wewnętrznych. Wynika to z ich lokalnego i dojazdowego charakteru oraz z występowania na poszczególnych ciągach odcinków wykonanych w różnych technologiach. Po kontrolach z 2025 r. zakończono budowę nawierzchni ulicy Dębowej w Jaczowie. Droga wewnętrzna ma obecnie jezdnię asfaltową o powierzchni 3 262,98 m^2.

4.6 Obiekty mostowe i inne obiekty inżynierskie

Obiekty inżynierskie stanowią istotny element infrastruktury drogowej, umożliwiając zachowanie ciągłości przebiegu dróg w miejscach występowania przeszkód terenowych, w szczególności cieków wodnych. Ich właściwy stan techniczny ma znaczenie zarówno dla bezpieczeństwa użytkowników, jak i dla zachowania ciągłości oraz odpowiednich warunków funkcjonowania lokalnego układu drogowego.

Zgodnie z art. 4 pkt 12 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, do drogowych obiektów inżynierskich zalicza się mosty, wiadukty, tunele, przepusty oraz konstrukcje oporowe, określone w przepisach techniczno-budowlanych wydanych na podstawie ustawy – Prawo budowlane. Szczegółowe wymagania dotyczące drogowych obiektów inżynierskich określa rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych. Przepisy rozporządzenia wyróżniają m.in. mosty przeznaczone do prowadzenia drogi oraz przepusty, które – zależnie od przeznaczenia – mogą służyć m.in. przeprowadzaniu wód powierzchniowych przez nasyp drogi.

Podstawę oceny stanu technicznego obiektów stanowią protokoły okresowych kontroli rocznych przeprowadzonych w 2025 r. W ramach kontroli oceniano zarówno podstawowe elementy konstrukcyjne, jak i elementy wyposażenia oraz otoczenia obiektów. W przypadku mostów i kładek kontroli podlegają m.in. nawierzchnia jezdni i chodników, balustrady i bariery ochronne, izolacja oraz konstrukcja pomostu, dźwigary główne, przyczółki i przestrzeń podmostowa. Dla przepustów zakres obejmuje m.in. nasypy i skarpy, nawierzchnię jezdni, elementy rurowe lub ramowe, głowice wlotowe i wylotowe oraz koryto cieku. Stan techniczny poszczególnych elementów obiektów oceniano według sześciostopniowej skali stosowanej w protokołach okresowych kontroli rocznych. Kryteria przypisane poszczególnym ocenom przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 18. Skala i kryteria oceny stanu technicznego obiektów inżynierskich

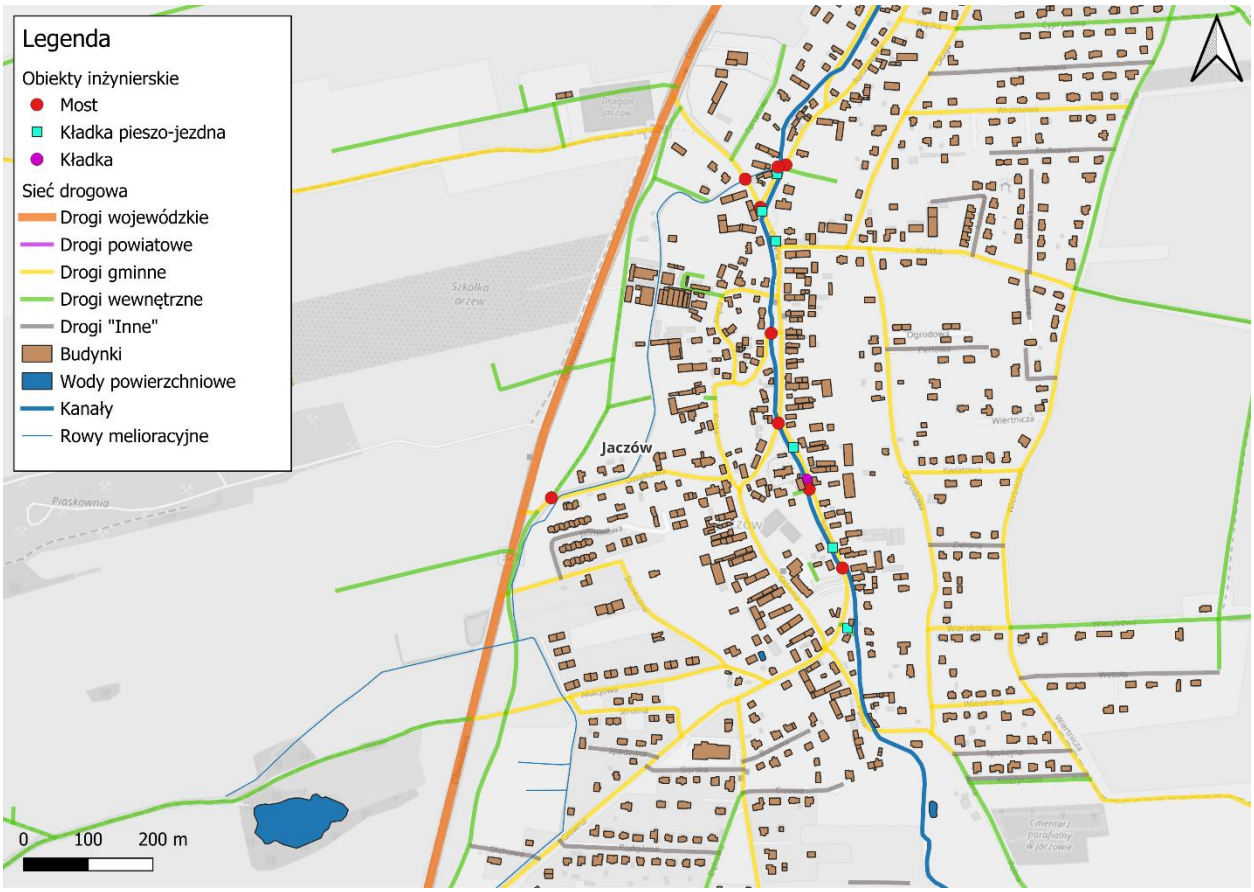
Ocena	Stan	Opis stanu elementu
5	odpowiedni	bez uszkodzeń i zanieczyszczeń możliwych do stwierdzenia podczas przeglądu
4	zadowalający	wykazuje zanieczyszczenia lub pierwsze objawy uszkodzeń pogarszających wygląd estetyczny
3	niepokojący	wykazuje uszkodzenia, których nienaprawienie spowoduje skrócenie okresu bezpiecznej eksploatacji
2	niedostateczny	wykazuje uszkodzenia obniżające przydatność użytkową, ale możliwe do naprawy
1	przedawaryjny	wykazuje nieodwracalne uszkodzenia dyskwalifikujące przydatność użytkową
0	awaryjny	uległ zniszczeniu lub przestał istnieć

Źródło: protokoły okresowych kontroli rocznych obiektów inżynierskich Gminy Jerzmanowa, 2025 r.

Ze względu na różnice w konstrukcji, sposobie użytkowania oraz zakresie ocenianych elementów dalszą charakterystykę i analizę przeprowadzono odrębnie dla mostów, przepustów oraz kładek pieszo-jezdnych.

4.6.1 Mosty

Na podstawie protokołów okresowych kontroli rocznych przeprowadzonych w 2025 r. na terenie Gminy Jerzmanowa analizą objęto 9 obiektów mostowych. Obiekty zostały pokazane na rysunku Wszystkie zinwentaryzowane mosty zlokalizowane są w miejscowości Jaczów, w ciągach dróg gminnych nr 100511D, 100543D, 100545D, 100547D, 100548D oraz 100549D. Obiekty umożliwiają przekroczenie przede wszystkim cieku Sępolno, natomiast dwa z nich zlokalizowane są nad rowem melioracyjnym SP-10. Konstrukcje mostów wykonano głównie jako układy żelbetowe lub zespolone z elementów stalowych i płyt żelbetowych. Długość poszczególnych obiektów mieści się w przedziale od 4,0 do 6,0 m.



Rysunek 3. Obiekty mostowe i inne obiekty inżynierskie w miejscowości Jaczów.

Źródło: opracowanie własne.

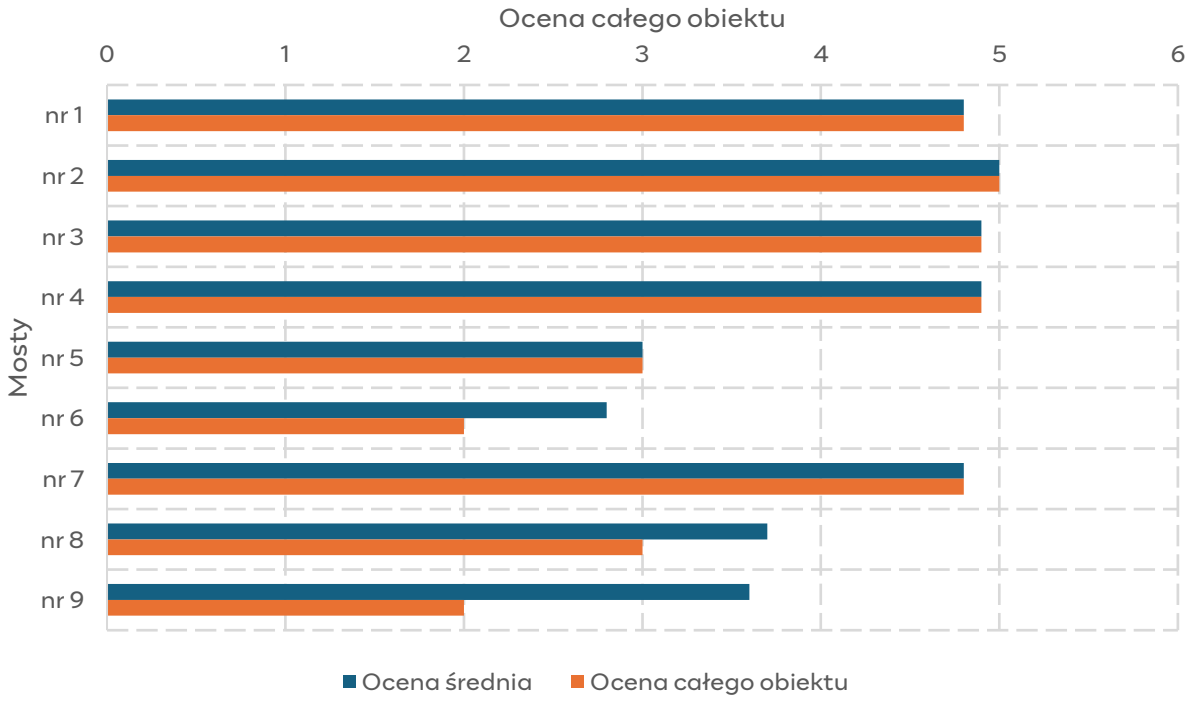
Tabela 19. Charakterystyka i ocena stanu technicznego mostów na terenie Gminy Jerzmanowa

Lp.	Nr drogi	Przeszkoda	Konstrukcja	Długość [m]	Ocena średnia	Ocena obiektu	Ograniczenie nośności	Prace porządkowe i naprawcze
1	100543D	Ciek Sępolno	dźwigary stalowe obetonowane + płyta żelbetowa	5	4,8	4,8	NIE	TAK
2	100548D	Ciek Sępolno	konstrukcja żelbetowa płytowo-belkowa	4	5	5	NIE	NIE
3	100548D	Rów melioracyjny SP-10	konstrukcja żelbetowa płytowo-belkowa	6	4,9	4,9	NIE	TAK
4	100511D	Ciek Sępolno	płyta żelbetowa	4,5	4,9	4,9	NIE	TAK
5	100545D	Ciek Sępolno	dźwigary stalowe + płyta żelbetowa	5	3	3	NIE	TAK
6	100549D	Rów Sp-10	płyta żelbetowa	5	2,8	2	TAK	TAK

Lp.	Nr drogi	Przeszkoda	Konstrukcja	Długość [m]	Ocena średnia	Ocena obiektu	Ograniczenie nośności	Prace porządkowe i naprawcze
7	100548D	Ciek Sępolno	konstrukcja żelbetowa płytowo-belkowa	4m (szer. 2,8m)	4,8	4,8	NIE	TAK
8	100548D	Ciek Sępolno	dźwigary stalowe + płyta żelbetowa	4,5 m	3,7	3	TAK	TAK
9	100547D	Ciek Sępolno	dźwigary stalowe + płyta żelbetowa	4,5 m	3,6	2	NIE	TAK

Źródło: opracowanie własne na podstawie protokołów okresowych kontroli rocznych obiektów mostowych przeprowadzonych w 2025 r.

Stan techniczny analizowanych mostów jest zróżnicowany. Ocena całego obiektu mieści się w przedziale od 2,0 do 5,0. Najwyższą ocenę, wynoszącą 5,0, uzyskał most nr 2. Wysokie oceny otrzymały również mosty nr 1, 3, 4 i 7, dla których wartości mieszczą się w przedziale 4,8–4,9. Mosty nr 5 i 8 oceniono na poziomie 3,0, odpowiadającym stanowi niepokojącemu, natomiast mosty nr 6 i 9 uzyskały ocenę 2,0, odpowiadającą stanowi niedostatecznemu.



Wykres 6. Ocena stanu technicznego mostów na terenie Gminy Jerzmanowa w 2025 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie protokołów okresowych kontroli rocznych obiektów mostowych przeprowadzonych w 2025 r.

Szczególnej uwagi wymagają mosty nr 6 i 9, które uzyskały najniższą ocenę całego obiektu – 2,0. W przypadku mostu nr 6, zlokalizowanego w ciągu drogi nr 100549D, najniższe oceny dotyczą m.in. balustrad i barier ochronnych, izolacji pomostu, konstrukcji pomostu, przyczółków oraz konstrukcji oporowych. Dla obiektu wskazano również konieczność ograniczenia nośności oraz wykonania prac porządkowych i naprawczych.

W przypadku mostu nr 9, zlokalizowanego w ciągu drogi nr 100547D, ocena całego obiektu wynosząca 2,0 jest niższa od średniej oceny jego elementów, która wyniosła 3,6. Największe nieprawidłowości dotyczą izolacji pomostu oraz przyczółków. Dla obiektu wskazano potrzebę wykonania prac porządkowych i naprawczych, bez konieczności ograniczenia nośności.

Do obiektów wymagających uwagi należą również mosty nr 5 i 8, które otrzymały ocenę całego obiektu 3,0. W przypadku mostu nr 8 różnica pomiędzy oceną średnią wynoszącą 3,7 a oceną całego obiektu wskazuje, że stan wybranych elementów w istotny sposób wpływa na końcową klasyfikację obiektu. Dla tego mostu wskazano również konieczność ograniczenia nośności.

Pozostałe mosty, tj. nr 1, 2, 3, 4 i 7, uzyskały oceny całego obiektu od 4,8 do 5,0. Najlepszy stan techniczny stwierdzono w przypadku mostu nr 2, który otrzymał ocenę 5,0 i jako jedyny spośród analizowanych obiektów nie został wskazany do wykonania prac porządkowych ani naprawczych.

Powtarzającą się nieprawidłowością odnotowaną w dokumentacji jest brak odpowiednich barier energochłonnych zabezpieczających pojazdy przed zjechaniem poza krawędź obiektu. Problem występuje zarówno przy mostach o wysokich ocenach stanu technicznego, jak i przy obiektach wymagających prac naprawczych, co wskazuje na potrzebę uwzględniania w działaniach utrzymaniowych nie tylko stanu konstrukcji, lecz również elementów wyposażenia wpływających na bezpieczeństwo użytkowników.

4.6.2 Przepusty

Przepusty stanowią element infrastruktury drogowej umożliwiający przeprowadzenie wód powierzchniowych pod korpusem drogi i zachowanie ciągłości układu odwodnienia. W zależności od warunków terenowych oraz zastosowanego rozwiązania konstrukcyjnego mogą być wykonywane z różnych materiałów i przyjmować odmienne parametry geometryczne.

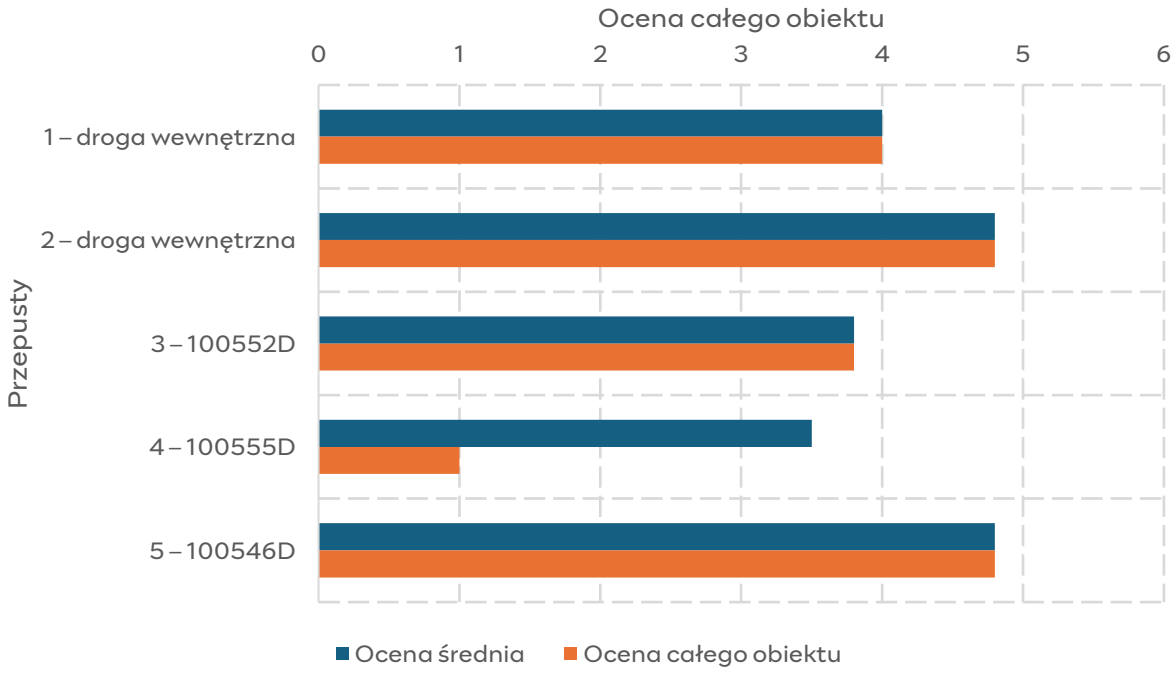
Na podstawie protokołów okresowych kontroli rocznych przeprowadzonych w 2025 r. analizą objęto 5 przepustów zlokalizowanych w miejscowości Jaczów. Dwa obiekty znajdują się w ciągach dróg wewnętrznych, dla których w protokołach nie wskazano numeru drogi, natomiast pozostałe zlokalizowane są w ciągach dróg nr 100552D, 100555D i 100546D. Cztery przepusty wykonano z kręgów betonowych o świetle Ø100 cm, natomiast obiekt w ciągu drogi nr 100546D wykonano z blachy stalowej falistej, o świetle 180 × 130 cm. Wszystkie analizowane przepusty są jednootworowe, a ich długość wynosi od 6 do 15 m.

Tabela 20. Charakterystyka i ocena stanu technicznego przepustów na terenie Gminy Jerzmanowa

Lp.	Nr drogi	Konstrukcja	Długość [m]	Światło [cm]	Ocena średnia	Ocena obiektu	Ograniczenie nośności	Prace porządkowe / naprawcze
1	–	kręgi betonowe	6	Ø 100	4	4	NIE	NIE
2	–	kręgi betonowe	6	Ø 100	4,8	4,8	NIE	TAK
3	100552D	kręgi betonowe	11	Ø 100	3,8	3,8	NIE	TAK
4	100555D	kręgi betonowe	8	Ø 100	3,5	1	TAK	TAK
5	100546D	blacha stalowa falista	15	180 × 130	4,8	4,8	NIE	TAK

Źródło: opracowanie własne na podstawie protokołów okresowych kontroli rocznych przepustów przeprowadzonych w 2025 r.

Stan techniczny analizowanych przepustów jest zróżnicowany. Oceny całego obiektu mieszczą się w przedziale od 1,0 do 4,8, a średnia arytmetyczna ocen dla pięciu obiektów wynosi około 3,68. Dwa przepusty uzyskały ocenę 4,8, jeden – 4,0, jeden – 3,8, natomiast jeden obiekt otrzymał ocenę 1,0. Największe zróżnicowanie wynika więc przede wszystkim ze złego stanu jednego z przepustów, podczas gdy pozostałe obiekty zostały ocenione znacznie wyżej.



Wykres 7. Ocena stanu technicznego przepustów na terenie Gminy Jerzmanowa w 2025 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie protokołów okresowych kontroli rocznych przepustów przeprowadzonych w 2025 r.

Szczególnej uwagi wymaga przepust nr 4, zlokalizowany w ciągu drogi nr 100555D. Obiekt wykonano z kręgów betonowych, a jego długość wynosi 8 m. Pomimo średniej oceny elementów na poziomie 3,5, ocena całego obiektu została określona na 1,0. Najniższą ocenę cząstkową otrzymały elementy rurowe, w których stwierdzono pęknięcia dyskwalifikujące je z dalszego użytkowania. W protokole wskazano konieczność wymiany uszkodzonych elementów na nowe. Nie stwierdzono natomiast uszkodzeń zagrażających katastrofą budowlaną.

Dla przepustu nr 4 wskazano również konieczność wprowadzenia ograniczenia nośności do 3,5 Mg oraz wykonania prac porządkowych i naprawczych. Jednocześnie nie wskazano potrzeby zamknięcia obiektu dla ruchu ani przeprowadzenia dodatkowego przeglądu rozszerzonego lub szczegółowego.

Niższą ocenę uzyskał również przepust nr 3, dla którego ocena całego obiektu wyniosła 3,8. Największe nieprawidłowości dotyczą głowicy wlotowej, ocenionej na 2, oraz nasypów i skarp, które otrzymały ocenę 3. Elementy rurowe pozostają natomiast w stanie odpowiednim i zostały ocenione na 5. Dla obiektu wskazano potrzebę wykonania prac porządkowych i naprawczych, obejmujących m.in. naprawę głowicy wlotowej.

Pozostałe przepusty charakteryzują się lepszym stanem technicznym. Przepust nr 1 uzyskał ocenę całego obiektu 4,0 i jako jedyny nie został wskazany do wykonania prac porządkowych ani naprawczych. Przepusty nr 2 i 5 oceniono na 4,8. W ich przypadku stwierdzone potrzeby mają przede wszystkim charakter bieżącego utrzymania, związany m.in. z usuwaniem roślinności i zakrzaczeń oraz utrzymaniem właściwego stanu otoczenia obiektów. Dla przepustu nr 5 wskazano m.in. konieczność usunięcia zarośli i roślinności z głowicy wylotowej.

4.6.3 Kładki

Kładki stanowią obiekty mostowe umożliwiające przekraczanie lokalnych przeszkód terenowych. W dokumentacji okresowych kontroli rocznych obiekty zlokalizowane na terenie Gminy Jerzmanowa zostały ujęte w formularzach przeglądu podstawowego obiektu mostowego. Spośród analizowanych obiektów sześć określono jako kładki pieszo-jezdne, natomiast jeden obiekt – objęty protokołem nr 5/2025 – został określony jako kładka.

Na podstawie protokołów okresowych kontroli rocznych przeprowadzonych w 2025 r. analizą objęto 7 kładek, wszystkie zlokalizowane w miejscowości Jaczów. Cztery obiekty znajdują się w ciągu drogi gminnej nr 100543D, dwa w ciągu drogi nr 100548D, natomiast jeden w ciągu drogi nr 100511D. Sześć kładek przeprowadza ciągi komunikacyjne nad ciekiem Sępolno, natomiast obiekt w ciągu drogi nr 100511D zlokalizowany jest nad rowem melioracyjnym SP-10.

Wszystkie analizowane obiekty posiadają konstrukcję w postaci płyty żelbetowej. Ich długość mieści się w przedziale od 3,5 do 6,0 m. Najdłuższym obiektem jest kładka pieszo-jezdna w ciągu drogi nr 100543D, objęta protokołem nr 2/2025, której długość wynosi 6,0 m. Najkrótsza kładka znajduje się w ciągu drogi nr 100511D i ma długość 3,5 m.

Tabela 21. Charakterystyka i ocena stanu technicznego kładek na terenie Gminy Jerzmanowa

Lp.	Rodzaj obiektu	Nr drogi	Przeszkoda	Konstrukcja	Długość [m]	Ocena obiektu	Ograniczenie nośności	Prace porządkowe / naprawcze
1	kładka pieszo-jezdna	100543D	ciek Sępolno	płyta żelbetowa	6	5	NIE	NIE
2	kładka pieszo-jezdna	100543D	ciek Sępolno	płyta żelbetowa	5,5	5	NIE	NIE
3	kładka pieszo-jezdna	100543D	ciek Sępolno	płyta żelbetowa	5,5	5	NIE	NIE
4	kładka	100543D	ciek Sępolno	płyta żelbetowa	5	5	NIE	NIE
5	kładka pieszo-jezdna	100548D	ciek Sępolno	płyta żelbetowa	5,5	5	NIE	NIE
6	kładka pieszo-jezdna	100548D	ciek Sępolno	płyta żelbetowa	5,5	5	NIE	NIE
7	kładka pieszo-jezdna	100511D	rów melioracyjny SP-10	płyta żelbetowa	3,5	5	NIE	NIE

Źródło: opracowanie własne na podstawie protokołów okresowych kontroli rocznych obiektów mostowych przeprowadzonych w 2025 r.

Stan techniczny kładek należy ocenić jako jednorodny. Wszystkie analizowane obiekty uzyskały zarówno ocenę średnią, jak i ocenę całego obiektu wynoszącą 5,0, co zgodnie ze skalą stosowaną w protokołach odpowiada stanowi odpowiedniemu. Poszczególne oceniane elementy konstrukcyjne i wyposażenie kładek również uzyskiwały zasadniczo najwyższe oceny.

W żadnym z siedmiu przypadków nie stwierdzono konieczności zamknięcia obiektu dla ruchu, ograniczenia jego nośności, prędkości ruchu ani skrajni. Nie wskazano również potrzeby przeprowadzenia dodatkowego przeglądu rozszerzonego lub szczegółowego ani wykonania prac porządkowych i naprawczych. Wszystkie analizowane kładki zostały dopuszczone do dalszego użytkowania na dotychczasowych warunkach.

Pomimo bardzo dobrego stanu technicznego, w dokumentacji większości kładek pieszo-jezdnych zwrócono uwagę na brak odpowiednich barier energochłonnych chroniących pojazdy przed zjechaniem poza krawędź obiektu. Uwaga ta została odnotowana m.in. dla obiektów objętych protokołami nr 2/2025, 3/2025, 4/2025, 6/2025, 7/2025 oraz 11/2025. Nie wpłynęła ona jednak na ocenę całego obiektu ani na możliwość jego dalszego użytkowania.

Odmiennie przedstawia się sytuacja kładki objętej protokołem nr 5/2025. Dla tego obiektu nie wskazano uszkodzeń zagrażających bezpieczeństwu ruchu publicznego ani katastrofą budowlaną, a wszystkie oceniane elementy otrzymały ocenę 5. Obiekt nie wymaga również wykonania prac naprawczych ani wprowadzenia ograniczeń w użytkowaniu.

4.7 Infrastruktura piesza i rowerowa

Przedstawione poniżej dane dotyczą odrębnej ewidencji chodników i nie są bezpośrednio porównywalne z informacjami z protokołów kontroli, w których wspólnie ujmowano chodniki, ścieżki rowerowe i ciągi pieszo-rowerowe.

Infrastruktura piesza na terenie Gminy Jerzmanowa występuje przede wszystkim w ciągu dróg gminnych. W analizowanych danych ewidencyjnych chodniki wykazano wyłącznie przy drogach tej kategorii. Łącznie zinwentaryzowano 84 odcinki chodników, zlokalizowane przy 26 spośród 74 dróg gminnych, co odpowiada około 35,1% ich liczby. Łączna długość zinwentaryzowanych chodników wynosi około 26,93 km.

Poszczególne odcinki charakteryzują się zróżnicowanymi parametrami technicznymi. Ich szerokość mieści się w przedziale od 1,0 do 2,8 m, natomiast średnia szerokość, ważona długością poszczególnych odcinków, wynosi około 1,73 m. Chodniki występują głównie w obrębie terenów zabudowanych i służą obsłudze lokalnego ruchu pieszego, zapewniając dojście do zabudowy mieszkaniowej, obiektów usługowych, przystanków komunikacyjnych oraz pozostałych lokalnych generatorów ruchu.

Tabela 22. Podstawowe parametry chodników na terenie Gminy Jerzmanowa

Parametr	Wartość
Liczba odcinków chodników	84
Liczba dróg gminnych, przy których występują chodniki	26
Udział dróg gminnych wyposażonych w chodniki	35,14%
Łączna długość chodników	26,93 km
Średnia szerokość chodnika*	1,73 m
Minimalna szerokość chodnika	1,0 m
Maksymalna szerokość chodnika	2,8 m

* średnia ważona długością poszczególnych odcinków.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ewidencyjnych dróg.

W zakresie infrastruktury rowerowej sytuacja jest odmienna. Zgodnie z Rowerowym Planem dla Gminy Jerzmanowa z 2026 r., na terenie gminy nie funkcjonuje obecnie wydzielona infrastruktura rowerowa tworząca spójny system połączeń pomiędzy poszczególnymi miejscowościami. Ruch rowerowy odbywa się przede wszystkim z wykorzystaniem istniejących jezdni dróg publicznych, dróg wewnętrznych oraz dróg polnych i leśnych.

Na terenie gminy funkcjonują natomiast trzy oznakowane trasy rowerowe o charakterze rekreacyjnym i turystycznym, utworzone w 2016 r. Są to trasa zielona „Gmina Na Raz" o długości około 27 km, trasa niebieska „Przez Pola i Łąki" o długości około 11 km oraz trasa czerwona „Wśród lasów" o długości około 9 km. Trasy te prowadzone są przede wszystkim istniejącymi drogami, w tym drogami polnymi i leśnymi, i nie stanowią wydzielonych dróg dla rowerów. Ich łączna długość wynosi około 47 km.

Tabela 23. Oznakowane trasy rowerowe na terenie Gminy Jerzmanowa

Trasa	Długość
Zielona „Gmina Na Raz”	ok. 27 km
Niebieska „Przez Pola i Łąki”	ok. 11 km
Czerwona „Wśród lasów”	ok. 9 km
Razem	ok. 47 km

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Rowerowego Planu dla Gminy Jerzmanowa”, 2026 r.

Rozwój infrastruktury rowerowej na terenie gminy został również uwzględniony w opracowanej w 2025 r. koncepcji budowy ścieżek rowerowych, stanowiącej punkt wyjścia do dalszego planowania docelowego układu tras rowerowych.

W Rowerowym Planie dla Gminy Jerzmanowa z 2026 r. określono docelową sieć tras rowerowych o łącznej długości około 25,80 km. W jej skład wchodzi 19 odcinków priorytetowych o łącznej długości 19,04 km oraz 7 odcinków uzupełniających o łącznej długości 6,76 km. Przebieg tras ma charakter orientacyjny, a szczegółowy sposób prowadzenia ruchu rowerowego oraz parametry techniczne poszczególnych odcinków powinny zostać określone na dalszych etapach przygotowania inwestycji.

4.8 Transport zbiorowy i infrastruktura przystankowa

Publiczny transport zbiorowy na terenie Gminy Jerzmanowa jest realizowany w ramach kilku systemów przewozowych, zapewniających zarówno obsługę wewnętrzną gminy, jak i połączenia z Głogowem oraz Polkowicami. Według stanu na wrzesień 2026 r. przewozy na obszarze gminy obejmują gminne przewozy pasażerskie realizowane przez Zakład Handlu i Transportu „RAZBI”, linie Komunikacji Miejskiej w Głogowie, połączenia obsługiwane przez Zakład Komunikacji Miejskiej w Polkowicach oraz przewozy międzypowiatowe na trasie Polkowice – Głogów przez Jerzmanową.

Gminne przewozy pasażerskie realizowane są przez Zakład Handlu i Transportu „RAZBI” Zbigniew Proski. Przewozy obejmują linię komunikacyjną nr I. Zgodnie z rozkładem jazdy obowiązującym od 1 stycznia do 31 grudnia 2026 r. linia nr I przebiega w relacji Golowice – Bądzów – Jerzmanowa – Kurów Mały – Jerzmanowa. Linia zapewnia przede wszystkim połączenie miejscowości położonych w zachodniej części gminy z Jerzmanową. Istotną rolę w obsłudze komunikacyjnej gminy pełnią połączenia realizowane przez Komunikację Miejską Sp. z o.o. w Głogowie. Teren Gminy Jerzmanowa obsługują linie nr 2, 4 i 11. Linie nr

2 i 4 zapewniają połączenie Jerzmanowej z Głogowem, prowadząc przez Smardzów i Jaczów. Znacznie większy zasięg przestrzenny na obszarze gminy posiada linia nr 11. W zależności od wariantu kursu obsługuje ona m.in. Kurowice, Modłę, Łagoszów Mały, Maniów, Jerzmanową, Bądzów, Potoczek, Gaiki oraz Zofiówkę, zapewniając mieszkańcom tych miejscowości bezpośrednie połączenie z Głogowem. Nie wszystkie kursy realizowane są na pełnej trasie do Zofiówki – część kończy bieg w Jerzmanowej, natomiast wybrane kursy są wydłużone do północno-zachodniej części gminy.

Połączenia z Polkowicami realizowane są również przez Zakład Komunikacji Miejskiej w Polkowicach. Linia nr 24 funkcjonuje zasadniczo w relacji Polkowice – Gaiki i obsługuje na terenie Gminy Jerzmanowa przede wszystkim Potoczek i Gaiki. Jeden z wariantów kursu w kierunku Gaik jest dodatkowo prowadzony przez Bądzów i Jerzmanową. W rozkładzie roboczym linia ta zapewnia zatem zarówno bezpośrednie połączenie Gaik i Potoczka z Polkowicami, jak i uzupełniającą obsługę Bądzowa i Jerzmanowej. Uzupełnieniem oferty ZKM jest linia nr 22 w relacji Polkowice – Jerzmanowa – Polkowice. Jej kursowanie zostało przywrócone od 16 lutego 2026 r. Opublikowany rozkład obejmuje na terenie gminy przystanki w Bądzowie oraz Jerzmanowej, dzięki czemu linia zapewnia dodatkowe bezpośrednie połączenie centralnej części gminy z Polkowicami.

Od 1 kwietnia 2026 r. układ transportu zbiorowego został dodatkowo uzupełniony o linię użyteczności publicznej Polkowice – Głogów przez Jerzmanową, organizowaną przez Powiat Polkowicki i obsługiwaną przez „Intertrans" PKS Sp. z o.o. w Głogowie. Na obszarze Gminy Jerzmanowa autobusy zatrzymują się m.in. w Bądzowie, Jerzmanowej, Smardzowie i Jaczowie. Połączenie to tworzy bezpośrednią relację między Polkowicami a Głogowem przebiegającą przez teren gminy i uzupełnia ofertę komunikacji miejskiej funkcjonującej na kierunkach do obu miast.

Tabela 24. Linie publicznego transportu zbiorowego obsługujące Gminę Jerzmanowa

Linia	Operator / system	Podstawowa relacja
I	ZHiT „RAZBI"	Golowice – Bądzów – Jerzmanowa – Kurów Mały – Jerzmanowa
2	Komunikacja Miejska w Głogowie	Jerzmanowa – Smardzów – Jaczów – Głogów
4	Komunikacja Miejska w Głogowie	Jerzmanowa – Smardzów – Jaczów – Głogów
11	Komunikacja Miejska w Głogowie	„Głogów – Kurowice – Modła – Łagoszów Mały – Maniów – Jerzmanowa – Bądzów – Potoczek – Gaiki – Zofiówka*"
22	ZKM Polkowice	Polkowice – Bądzów – Jerzmanowa
24	ZKM Polkowice	Polkowice – Potoczek – Gaiki; wybrane kursy wydłużone przez Bądzów i Jerzmanową
Polkowice – Głogów	„Intertrans" PKS Sp. z o.o. / Powiat Polkowicki	Polkowice – Bądzów – Jerzmanowa – Smardzów – Jaczów – Głogów

* Pełny przebieg dotyczy wybranych wariantów kursów linii nr 11.

Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji Gminy Jerzmanowa, Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Głogowie, Zakładu Komunikacji Miejskiej w Polkowicach oraz Powiatu Polkowickiego.

Istotnym elementem funkcjonowania transportu zbiorowego jest rozmieszczenie infrastruktury przystankowej. Na podstawie dostępnej dokumentacji technicznej zidentyfikowano 40 przystanków komunikacyjnych, których właścicielem bądź zarządcą jest Gmina Jerzmanowa. Ich rozmieszczenie oraz powiązanie z układem drogowym stanowią podstawę dalszej oceny dostępności transportu zbiorowego.

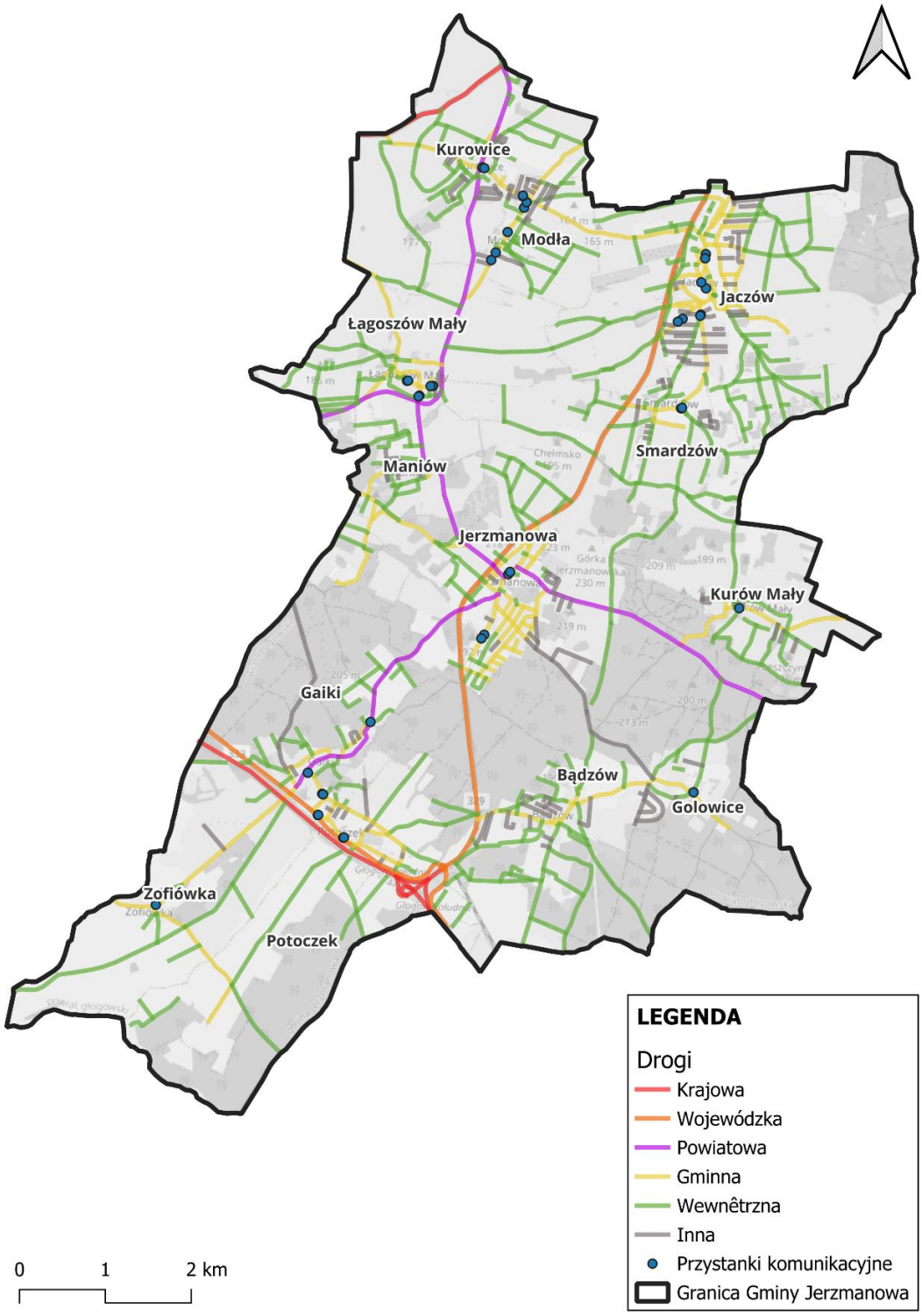
Tabela 25. Rozmieszczenie przystanków komunikacyjnych na terenie Gminy Jerzmanowa

Lp.	Nazwa przystanku	Miejsce usytuowania	Numer drogi
Gaiki			
1	GAIKI 01	w pobliżu posesji nr 23	droga gminna wewnętrzna
2	GAIKI 03	na wysokości posesji nr 36A	100535D
3	GAIKI 04	na wysokości posesji nr 43	100535D
4	GAIKI 05	na wysokości posesji nr 42	100535D
Golowice			
1	GOLOWICE 02	na wysokości posesji nr 1	droga gminna wewnętrzna
Jaczów			
1	JACZÓW UL. GŁÓWNA 01	ul. Główna na wysokości posesji nr 8	100548D
2	JACZÓW UL. GŁÓWNA 02	ul. Główna na wysokości posesji nr 11	100548D
3	JACZÓW UL. GŁÓWNA 03	ul. Główna na wysokości Szkoły Podstawowej	100548D
4	JACZÓW UL. GŁÓWNA 04	ul. Główna na wysokości posesji nr 33	100548D
5	JACZÓW UL. GŁÓWNA 05	ul. Główna na wysokości posesji nr 21k	100548D
6	JACZÓW UL. GŁÓWNA 06	ul. Główna na wysokości posesji nr 21g	100548D
7	JACZÓW UL. SMARDZOWSKA 01	ul. Smardzowska	100520D
8	JACZÓW UL. SMARDZOWSKA 02	ul. Smardzowska	100520D

Lp.	Nazwa przystanku	Miejsce usytuowania	Numer drogi
Jerzmanowa			
1	JERZMANOWA UL. GŁOGOWSKA 01	ul. Głogowska na wysokości Szkoły Podstawowej	100236D
2	JERZMANOWA UL. GŁOGOWSKA 02	ul. Głogowska na wysokości Szkoły Podstawowej i Kościoła	100236D
3	JERZMANOWA UL. GŁOGOWSKA 03	na wysokości cmentarza	100236D
4	JERZMANOWA UL. GŁOGOWSKA 04	na wysokości cmentarza	100236D
Kurowice			
1	KUROWICE UL. WSPÓLNA 01	ul. Wspólna	100515D
2	KUROWICE UL. WSPÓLNA 02	ul. Wspólna	100515D
Kurów Mały			
1	KURÓW MAŁY 01	na wysokości posesji nr 7	100514D
Łagoszów Mały			
1	ŁAGOSZÓW MAŁY 01	–	100517D
2	ŁAGOSZÓW MAŁY 02	na wysokości posesji nr 2	100517D
3	ŁAGOSZÓW MAŁY 03	–	100525D
4	ŁAGOSZÓW MAŁY 04	na wysokości posesji nr 7D	100525D
5	ŁAGOSZÓW MAŁY 05	na wysokości posesji nr 17	100517D
6	ŁAGOSZÓW MAŁY 06	na wysokości posesji nr 17	100517D
Modła			
1	MODŁA UL. LETNIA 01	ul. Letnia na wysokości posesji nr 9 i 11	100512D

Lp.	Nazwa przystanku	Miejsce usytuowania	Numer drogi
2	MODŁA UL. LETNIA 02	ul. Letnia na wysokości posesji nr 3	100512D
3	MODŁA UL. LETNIA 03	ul. Letnia na wysokości posesji nr 4	100512D
4	MODŁA UL. LETNIA 04	ul. Letnia na wysokości posesji ul. Zimowa 2	100512D
5	MODŁA UL. LETNIA 05	ul. Letnia na wysokości posesji nr 8A	100512D
6	MODŁA UL. WSPÓLNA 01	ul. Wspólna na wysokości boiska	100515D
7	MODŁA UL. WSPÓLNA 02	ul. Wspólna na wysokości posesji nr 3	100515D
Potoczek			
1	POTOCZEK 01	w pobliżu posesji nr 21	100533D
2	POTOCZEK 02	na wysokości posesji nr 14	100533D
3	POTOCZEK 03	w pobliżu posesji nr 23	100533D
4	POTOCZEK 04	w pobliżu posesji nr 23	100533D
Smardzów			
1	SMARDZÓW 01	na wysokości posesji nr 18a	100520D
2	SMARDZÓW 02	na wysokości posesji nr 12a (sklep spożywczy)	100520D
Zofiówka			
1	ZOFIÓWKA 02	na wysokości posesji nr 6	100516D

Źródło: opracowanie własne na podstawie załącznika do uchwały nr LIII/361/2018 Rady Gminy Jerzmanowa z dnia 13 czerwca 2018 r. (Dz. Urz. Woj. Doln. z 2018 r., poz. 3200).



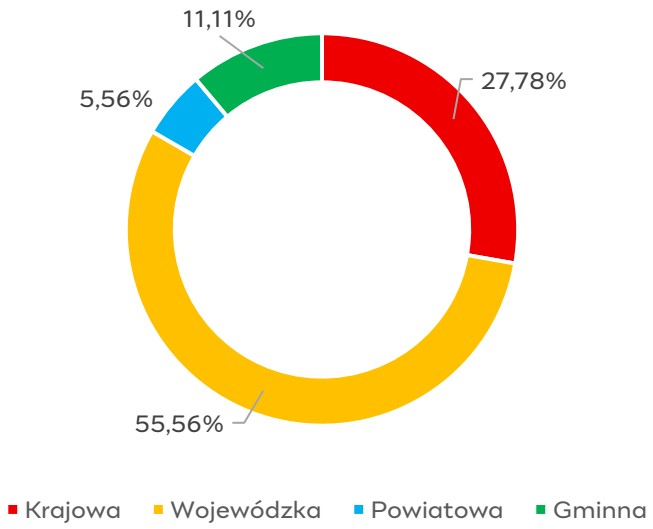
Rysunek 4. Rozmieszczenie przystanków komunikacyjnych będących własnością lub w zarządzie Gminy Jerzmanowa na tle układu drogowego

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Dokumentacji technicznej określającej przystanki komunikacyjne, których właścicielem bądź zarządcą jest Gmina Jerzmanowa", czerwiec 2018 r.

4.9 Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Bezpieczeństwo ruchu drogowego stanowi istotne kryterium oceny funkcjonowania sieci drogowej oraz identyfikacji obszarów wymagających działań poprawiających poziom bezpieczeństwa. Analizę przeprowadzono na podstawie danych udostępnionych przez Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (POBR) dla lat 2020–2025. W analizowanym okresie na terenie Gminy Jerzmanowa odnotowano łącznie 36 wypadków drogowych. W dalszej części przeanalizowano ich liczbę i skutki, rozmieszczenie według kategorii i numerów dróg oraz strukturę rodzajową wypadków.

Pod względem kategorii dróg największa liczba wypadków wystąpiła na drogach wojewódzkich, na których odnotowano 55,56% wszystkich zdarzeń. Wypadki na drogach krajowych stanowiły 27,78%, na drogach gminnych – 11,11%, natomiast na drogach powiatowych – 5,56%. Łącznie na drogach krajowych i wojewódzkich wystąpiło zatem 83,33% wszystkich analizowanych wypadków.



Wykres 8. Struktura wypadków drogowych według kategorii dróg w Gminie Jerzmanowa w latach 2020–2025

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (POBR).

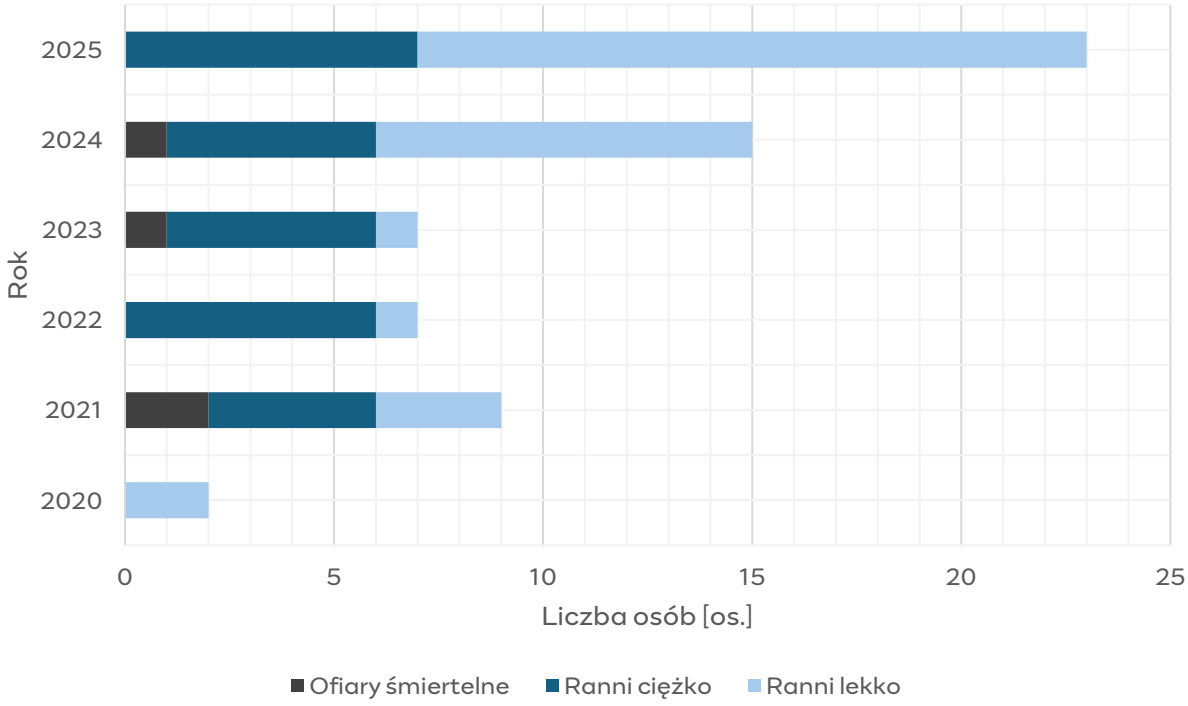
Liczba wypadków zwiększała się w kolejnych latach analizowanego okresu. W 2020 r. odnotowano 2 wypadki, natomiast w 2025 r. – 11.

Tabela 26. Wypadki drogowe i ich skutki na terenie Gminy Jerzmanowa w latach 2020–2025

Rok	Liczba wypadków	Ofiary śmiertelne	Ranni ciężko	Ranni lekko
2020	2	0	0	2
2021	4	2	4	3
2022	5	0	6	1
2023	6	1	5	1
2024	8	1	5	9
2025	11	0	7	16
Razem	36	4	27	32

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych o wypadkach drogowych.

W analizowanym okresie odnotowano 4 ofiary śmiertelne, 27 osób ciężko rannych oraz 32 osoby lekko ranne. Ofiary śmiertelne odnotowano w latach 2021, 2023 i 2024. Największa liczba osób rannych wystąpiła w 2025 r., kiedy odnotowano 7 osób ciężko rannych oraz 16 osób lekko rannych.



Wykres 9. Liczba ofiar śmiertelnych oraz osób rannych w wypadkach drogowych na terenie Gminy Jerzmanowa w latach 2020–2025

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (POBR).

Analiza rozmieszczenia wypadków na poszczególnych drogach wskazuje na ich wyraźną koncentrację na DW329. W latach 2020–2025 na tej drodze odnotowano 18 wypadków, co stanowiło 50,0% wszystkich zdarzeń zarejestrowanych na terenie gminy. Drugą pod względem liczby wypadków była DK12 – 6 zdarzeń, następnie S3 – 4 zdarzenia oraz DW333 – 2 zdarzenia.

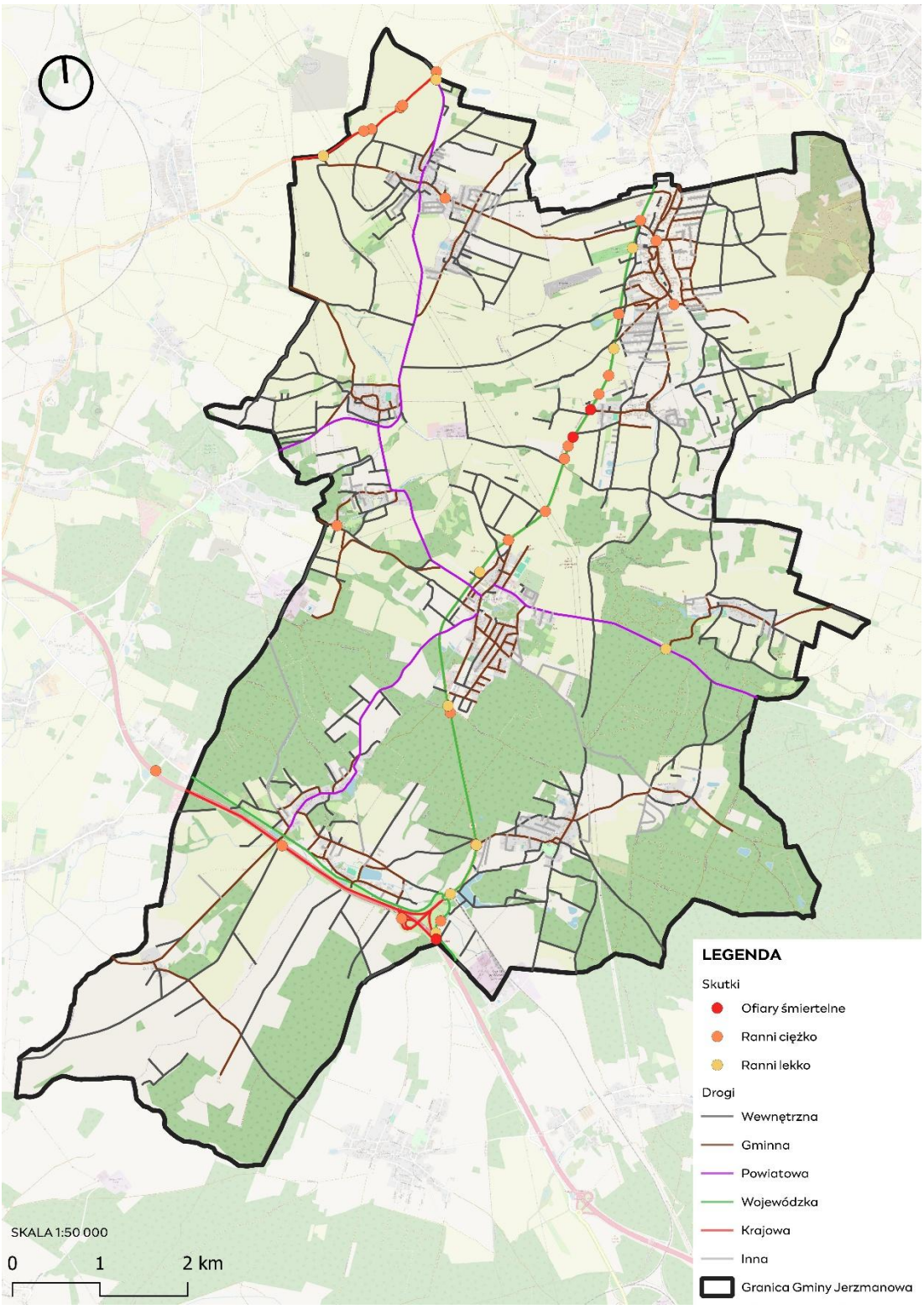
Na drogach powiatowych odnotowano pojedyncze wypadki na drogach 1016D i 1013D, natomiast na sieci gminnej po jednym zdarzeniu wystąpiło na drogach 100527D, 100548D, 100515D oraz 100946D.

Tabela 27. Liczba wypadków na poszczególnych drogach w latach 2020–2025

Droga	2020	2021	2022	2023	2024	2025
DW329	0	2	1	5	5	5
DK12	1	0	3	0	1	1
S3	0	1	0	0	2	1
DW333	1	0	1	0	0	0
1016D	0	0	0	0	0	1
1013D	0	0	0	0	0	1
100527D	0	1	0	0	0	0
100548D	0	0	0	1	0	0
100515D	0	0	0	0	0	1
100946D	0	0	0	0	0	1

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (POBR).

Rozkład przestrzenny wypadków wskazuje, że podstawowym obszarem wymagającym dalszej analizy jest ciąg DW329, na którym wystąpiła połowa wszystkich zdarzeń. Istotny udział miały również DK12 i S3.



Rysunek 5. Rozmieszczenie wypadków drogowych na terenie Gminy Jerzmanowa w latach 2020–2025 według skutków zdarzeń

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (POBR).

Analizę uzupełniono o strukturę rodzajową wypadków. Zdecydowaną większość stanowiły zderzenia pojazdów, których łącznie odnotowano 29, co odpowiadało 80,6% wszystkich wypadków. Najczęściej występowały zderzenia boczne oraz czołowe – po 11 przypadków, natomiast zderzenia tylne odnotowano w 7 przypadkach.

Pozostałe rodzaje wypadków występowały sporadycznie. Po 2 przypadki stanowiły wywrócenia się pojazdu oraz zdarzenia zakwalifikowane jako „inne", natomiast pojedyncze zdarzenia dotyczyły najechania na pieszego, na zwierzę oraz na słup lub znak drogowy.



Wykres 10. Liczba wypadków drogowych według rodzaju na terenie Gminy Jerzmanowa w latach 2020–2025

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Polskiego Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (POBR).

Przeprowadzona analiza wskazuje na wzrost liczby wypadków w analizowanym okresie oraz ich wyraźną koncentrację na drogach wyższych kategorii, w szczególności na DW329. W strukturze rodzajowej dominowały zderzenia pojazdów, które stanowiły ponad 80% wszystkich odnotowanych wypadków.

4.10 Ocena funkcjonowania istniejącego układu drogowego

Istniejący układ drogowy Gminy Jerzmanowa zapewnia obsługę komunikacyjną wszystkich miejscowości oraz powiązanie gminy z regionalnym i krajowym systemem transportowym. Jego hierarchiczna struktura umożliwia rozdzielenie funkcji poszczególnych ciągów – drogi krajowe i wojewódzkie obsługują przede wszystkim relacje ponadlokalne, natomiast drogi powiatowe, gminne i wewnętrzne odpowiadają za dostępność poszczególnych miejscowości oraz bezpośrednią obsługę terenów zabudowanych.

Istotnym atutem układu jest dostęp do drogi ekspresowej S3 poprzez węzeł Głogów Południe oraz bezpośrednie powiązanie centralnej części gminy z Głogowem za pośrednictwem DW329. Uzupełnienie systemu połączeń zewnętrznych stanowią DW333 oraz DK12, zapewniające dostęp do pozostałych ośrodków Legnicko-Głogowskiego Obszaru Miedziowego oraz dalszych kierunków regionalnych i krajowych.

W obsłudze wewnętrznej podstawową rolę pełni rozbudowana sieć dróg gminnych i wewnętrznych, zapewniająca dostęp do zabudowy mieszkaniowej, usługowej, terenów gospodarczych i rolniczych. Układ drogowy stanowi również podstawę funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, który zapewnia zarówno połączenia wewnątrzgminne, jak i dostęp do Głogowa oraz Polkowic.

Ogólnie istniejący system drogowy zapewnia podstawową dostępność komunikacyjną Gminy Jerzmanowa i korzystne powiązania zewnętrzne. Jego funkcjonowanie jest jednak zróżnicowane przestrzennie i funkcjonalnie, a część elementów wymaga dalszych działań organizacyjnych, inwestycyjnych i poprawiających bezpieczeństwo.

4.11 Identyfikacja głównych problemów funkcjonalnych i barier komunikacyjnych

Przeprowadzona analiza istniejącego układu drogowego Gminy Jerzmanowa wskazuje, że sieć zapewnia podstawową obsługę komunikacyjną wszystkich miejscowości oraz dogodne powiązania z układem dróg o znaczeniu regionalnym i krajowym. Jednocześnie zidentyfikowano problemy o charakterze funkcjonalnym, komunikacyjnym i własnościowym, które mogą ograniczać jakość obsługi transportowej oraz bezpieczeństwo użytkowników.

Koncentracja wypadków na drogach wyższych kategorii

Jednym z najistotniejszych problemów związanych z funkcjonowaniem układu drogowego jest koncentracja zdarzeń na drogach wyższych kategorii. Szczególne znaczenie ma DW329, na której w latach 2020–2025 odnotowano połowę wszystkich wypadków zarejestrowanych na terenie gminy.

Droga ta pełni jednocześnie funkcję jednej z podstawowych osi komunikacyjnych Gminy Jerzmanowa, obsługując zarówno ruch lokalny, jak i relacje zewnętrzne. Wskazuje to na potrzebę szczegółowej analizy miejsc koncentracji zdarzeń oraz uwzględnienia poprawy bezpieczeństwa w dalszych działaniach planistycznych.

Nieciągłość infrastruktury dla pieszych i rowerzystów

Infrastruktura piesza występuje przede wszystkim w terenach zabudowanych, jednak jej rozmieszczenie nie zapewnia pełnej ciągłości w skali całej sieci lokalnej. Problem ma szczególne znaczenie na odcinkach obsługujących zwartą zabudowę, szkoły, przystanki komunikacji zbiorowej, obiekty usługowe oraz inne miejsca generujące ruch pieszy.

Ograniczenia dotyczą również infrastruktury rowerowej. Na terenie gminy nie funkcjonuje obecnie spójny system wydzielonej infrastruktury rowerowej łączącej poszczególne miejscowości, a istniejące oznakowane trasy mają przede wszystkim charakter rekreacyjny i turystyczny.

Zależność transportu zbiorowego od komunikacji autobusowej

Publiczny transport zbiorowy na terenie Gminy Jerzmanowa opiera się na komunikacji autobusowej, zapewniającej zarówno obsługę wewnątrzgminną, jak i połączenia z Głogowem oraz Polkowicami. Na terenie gminy nie funkcjonuje natomiast czynna stacja ani przystanek kolejowy obsługujący regularny ruch pasażerski.

Brak bezpośredniej obsługi kolejowej ogranicza różnorodność dostępnych środków transportu zbiorowego i zwiększa zależność podróży od oferty autobusowej oraz sprawności układu drogowego. Wnioskiem dla Planu jest poprawa dostępności przystanków, zapewnienie bezpiecznych dojść i przejezdności tras autobusowych oraz współpraca z organizatorami przewozów w zakresie powiązań z koleją dostępną poza granicami gminy.

Uwarunkowania własnościowe lokalnej sieci drogowej

Istotnym uwarunkowaniem funkcjonowania lokalnego układu komunikacyjnego jest udział dróg prywatnych. W ewidencji Gminy Jerzmanowa znajduje się 120 pozycji zakwalifikowanych do kategorii „Inna", o łącznej długości 27,438 km.

Drogi te w części przypadków obsługują istniejącą lub rozwijającą się zabudowę, jednak pozostawanie ich poza bezpośrednim zarządem gminy ogranicza możliwość prowadzenia przez samorząd jednolitej polityki inwestycyjnej i utrzymaniowej. Zagadnienie to powinno zostać uwzględnione przy określaniu zasad ewentualnego przejmowania dróg prywatnych.

Lokalne uwarunkowania środowiskowe i górnicze Tereny leśne, wartościowe grunty rolne, lokalne cieki, warunki wodne i zadrzewienia mogą wpływać na możliwości rozwoju sieci drogowej w poszczególnych lokalizacjach. Dodatkowym uwarunkowaniem jest możliwość występowania deformacji powierzchni terenu i wstrząsów związanych z eksploatacją złóż rud miedzi, mogących wpływać na trwałość infrastruktury drogowej.

5. Ocena stanu dróg i nawierzchni jezdni

Stan techniczny dróg ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo, komfort użytkowania oraz zakres niezbędnych działań utrzymaniowych i remontowych. W niniejszym rozdziale przedstawiono ocenę stanu dróg objętych kontrolą, ze szczególnym uwzględnieniem nawierzchni jezdni, rodzaju występujących uszkodzeń oraz pozostałych elementów infrastruktury drogowej. Wyniki analizy stanowią podstawę do określenia potrzeb remontowych i dalszej hierarchizacji działań na sieci drogowej Gminy Jerzmanowa.

5.1 Zakres i podstawa oceny

Ocenę stanu technicznego dróg przeprowadzono na podstawie protokołów okresowej kontroli podstawowej rocznej sporządzonych w 2025 r. Analizą objęto łącznie 82 drogi o długości 52,919 km, w tym 74 drogi gminne o długości 48,627 km oraz 8 dróg wewnętrznych o długości 4,292 km. Należy przy tym zaznaczyć, że według aktualnej ewidencji sieć dróg gminnych obejmuje 75 dróg o łącznej długości 51,022 km. Różnica wynika ze zmian w ewidencji, obejmujących włączenie od 2026 r. do zasobu Gminy dodatkowej drogi gminnej zlokalizowanej w Bądzowie.

Zakres kontroli obejmował stan nawierzchni jezdni, poboczy, chodników, ścieżek rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych, oznakowania pionowego i poziomego, urządzeń odwodnienia oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu. Dla poszczególnych elementów określano ich stan, rodzaj i lokalizację stwierdzonych nieprawidłowości oraz zalecenia dotyczące koniecznych działań. Każdy protokół zakończono również ogólnym wnioskiem dotyczącym stanu technicznego drogi i możliwości jej dalszego użytkowania.

W przypadku nawierzchni jezdni uwzględniano występowanie ubytków, wybojów i wysadzin, zapadnięć i lokalnych deformacji, kolein oraz spękań. Na podstawie kontroli stan nawierzchni przypisano do jednej z czterech grup: dobry, zadowalający, niezadowalający lub zły.

Tabela 28. Klasyfikacja stanu nawierzchni jezdni przyjęta w analizie

Ocena stanu nawierzchni	Oznaczenie
Dobry	zielony
Zadowalający	żółty
Niezadowalający	pomarańczowy
Zły	czerwony

Źródło: opracowanie własne na podstawie protokołów okresowej kontroli podstawowej rocznej dróg z 2025 r. udostępnionych przez Gminę Jerzmanowa.

Dodatkowo dla każdej drogi sformułowano końcowy wniosek pokontrolny dotyczący jej ogólnego stanu technicznego i możliwości dalszego użytkowania.

5.2 Stan nawierzchni jezdni

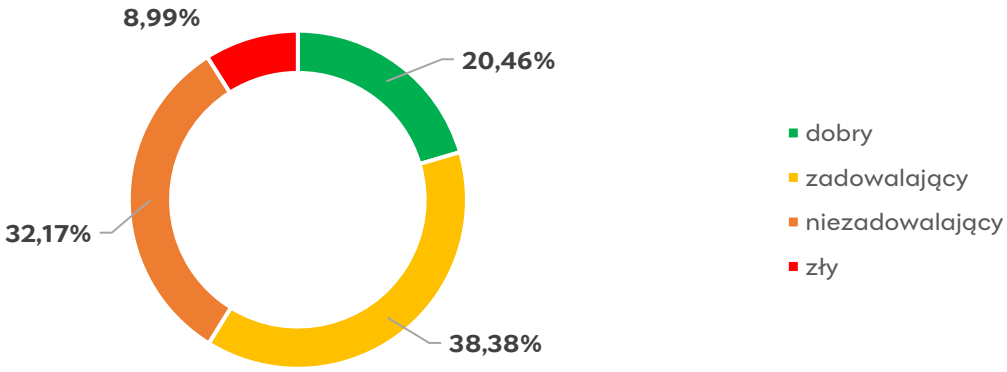
Stan nawierzchni przeanalizowano odrębnie dla dróg gminnych i dróg wewnętrznych. Takie ujęcie umożliwia porównanie obu grup oraz określenie czy zakres potrzeb remontowych różni się w zależności od statusu drogi.

Wśród 74 dróg gminnych najliczniejszą grupę stanowią drogi, których nawierzchnia została oceniona jako zadowalająca – 26 dróg. Stan dobry oraz niezadowalający stwierdzono odpowiednio na 23 drogach, natomiast stan zły dotyczył dwóch dróg.

Tabela 29. Ocena stanu nawierzchni dróg gminnych

Ocena stanu nawierzchni	Liczba dróg	Udział w liczbie dróg	Długość [km]	Udział w długości
Dobry	23	31,08%	9,949	20,46%
Zadowalający	26	35,14%	18,664	38,38%
Niezadowalający	23	31,08%	15,641	32,17%
Zły	2	2,70%	4,373	8,99%
Razem	74	100,00%	48,627	100,00%

Źródło: opracowanie własne na podstawie protokołów okresowej kontroli podstawowej rocznej dróg z 2025 r. udostępnionych przez Gminę Jerzmanowa.



Wykres 11. Struktura długości dróg gminnych według oceny stanu nawierzchni

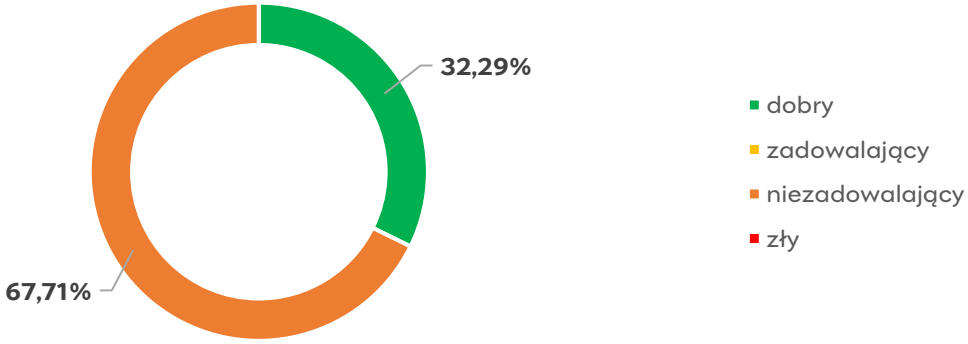
Źródło: opracowanie własne na podstawie protokołów okresowej kontroli podstawowej rocznej dróg z 2025 r. udostępnionych przez Gminę Jerzmanowa.

Łącznie drogi gminne o nawierzchni w stanie dobrym lub zadowalającym obejmują 28,613 km, co stanowi 58,84% długości analizowanej sieci dróg gminnych. Nawierzchnia w stanie niezadowalającym lub złym występuje natomiast na 20,014 km, tj. 41,16% długości tej sieci. Stan zły stwierdzono na dwóch drogach: 100555D – ul. Akacjowej w Jaczowie oraz 100515D – Jaczów – Kurowice – Nielubia. W obu protokołach wskazano konieczność remontu nawierzchni. W grupie ośmiu dróg wewnętrznych dominują nawierzchnie ocenione jako niezadowalające. Ocenę taką przypisano pięciu drogom, natomiast pozostałe trzy drogi charakteryzują się nawierzchnią w stanie dobrym. W tej grupie nie wystąpiły nawierzchnie ocenione jako zadowalające ani złe.

Tabela 30. Ocena stanu nawierzchni dróg wewnętrznych

Ocena stanu nawierzchni	Liczba dróg	Udział w liczbie dróg	Długość [km]	Udział w długości
Dobry	3	37,50%	1,386	32,29%
Zadowalający	0	0,00%	0	0,00%
Niezadowalający	5	62,50%	2,906	67,71%
Zły	0	0,00%	0	0,00%
Razem	8	100,00%	4,292	100,00%

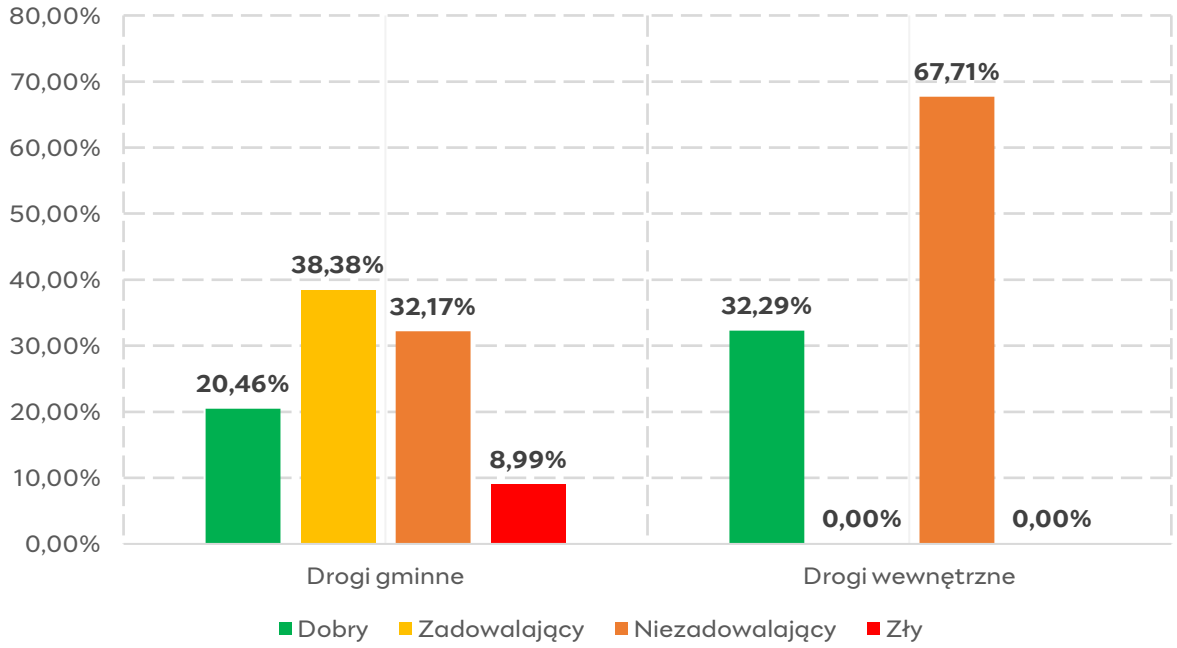
Źródło: opracowanie własne na podstawie protokołów okresowej kontroli podstawowej rocznej dróg z 2025 r. udostępnionych przez Gminę Jerzmanowa.



Wykres 12. Struktura długości dróg wewnętrznych według oceny stanu nawierzchni

Źródło: opracowanie własne na podstawie protokołów okresowej kontroli podstawowej rocznej dróg z 2025 r. udostępnionych przez Gminę Jerzmanowa.

W przypadku dróg wewnętrznych 67,71% ich łącznej długości stanowią odcinki z nawierzchnią w stanie niezadowalającym. Wynik ten wskazuje na mniej korzystną strukturę ocen niż w przypadku dróg gminnych, przy czym należy uwzględnić niewielką liczebność tej grupy, obejmującej jedynie osiem dróg.



Wykres 13. Porównanie struktury długości dróg gminnych i wewnętrznych według oceny stanu nawierzchni
Źródło: opracowanie własne na podstawie protokołów okresowej kontroli podstawowej rocznej dróg z 2025 r. udostępnionych przez Gminę Jerzmanowa.

5.3 Uszkodzenia nawierzchni i zalecenia remontowe

Ocena stanu nawierzchni została uzupełniona analizą rodzaju uszkodzeń stwierdzonych podczas kontroli. Na jednej drodze mogło jednocześnie występować kilka rodzajów nieprawidłowości, dlatego liczby przedstawione w poniższym zestawieniu nie sumują się do liczby analizowanych dróg. Taki sposób rejestracji odpowiada układowi stosowanemu w protokołach, w których odrębnie wskazywano m.in. ubytki, deformacje, koleiny i spękania.

Tabela 31. Rodzaje uszkodzeń nawierzchni stwierdzonych podczas kontroli

Rodzaj uszkodzenia	Liczba dróg
Zapadnięcia i lokalne deformacje	53
Spękania	34
Ubytki, wyboje i wysadziny	31
Koleiny	26

Źródło: opracowanie własne na podstawie protokołów okresowej kontroli podstawowej rocznej dróg z 2025 r. udostępnionych przez Gminę Jerzmanowa.

Najczęściej występującą nieprawidłowością były zapadnięcia i lokalne deformacje, które odnotowano na 53 drogach. Spękania występowały na 34 drogach, ubytki, wyboje lub wysadziny na 31, natomiast koleiny na 26 drogach.

Zakres stwierdzonych uszkodzeń był zróżnicowany. W części przypadków miały one charakter lokalny, natomiast na wybranych drogach obejmowały większą część kontrolowanego odcinka. Szczególnego znaczenia nabierają ciągi, na których jednocześnie występuje kilka rodzajów uszkodzeń, wskazujących na bardziej zaawansowaną degradację nawierzchni.

W protokołach wskazano również działania niezbędne do poprawy stanu nawierzchni.

Tabela 32. Najczęściej wskazywane zalecenia dotyczące nawierzchni

Zalecenie	Liczba dróg
Zabezpieczenie spękań nawierzchni	33
Uzupełnienie ubytków w jezdni	31
Remont nawierzchni	24

*Na jednej drodze mogło zostać wskazane więcej niż jedno zalecenie.
Źródło: opracowanie własne na podstawie protokołów okresowej kontroli podstawowej rocznej dróg z 2025 r. udostępnionych przez Gminę Jerzmanowa.

Wyniki wskazują, że potrzeby remontowe obejmują zarówno bardziej kompleksowe prace związane z remontem nawierzchni, jak również działania o charakterze bieżącym i miejscowym, takie jak zabezpieczanie spękań czy uzupełnianie ubytków. Systematyczna realizacja mniejszych napraw może ograniczyć dalszy rozwój uszkodzeń i zmniejszyć zakres przyszłych prac remontowych.

5.4 Stan pozostałych elementów infrastruktury drogowej

Okresowe kontrole obejmowały również elementy infrastruktury towarzyszącej jezdni. W odniesieniu do każdego z nich określano, czy dany element występuje oraz czy stwierdzono jego uszkodzenie. Brak określonego elementu nie był automatycznie traktowany jako nieprawidłowość, ponieważ zasadność jego występowania zależy m.in. od funkcji i parametrów danej drogi.

Tabela 33. Stan wybranych elementów infrastruktury drogowej

Element	Brak elementu	Brak uszkodzeń	Element uszkodzony
Pobocza	0	66	16
Chodniki / ścieżki / CPR	40	41	1
Oznakowanie pionowe	6	74	2
Oznakowanie poziome	53	29	0
Urządzenia odwodnienia	32	50	0
Urządzenia BRD	46	36	0

Źródło: opracowanie własne na podstawie protokołów okresowej kontroli podstawowej rocznej dróg z 2025 r. udostępnionych przez Gminę Jerzmanowa.

Najwięcej nieprawidłowości dotyczących elementów innych niż nawierzchnia jezdni stwierdzono w przypadku poboczy, których uszkodzenie wykazano na 16 drogach. Najczęściej występowały pobocza podwyższone – na 15 drogach – oraz lokalne ograniczenie skrajni drogowej, stwierdzone na 12 drogach. Obniżenie poboczy odnotowano na pięciu drogach, natomiast w jednym przypadku wskazano ich uszkodzenie i zły stan techniczny. Na jednej drodze mogło jednocześnie występować więcej niż jedno z wymienionych uchybień dotyczących poboczy.

Najczęściej formułowanymi zaleceniami dotyczącymi poboczy były wykonanie regulacji wysokościowej, wskazane dla 15 dróg oraz regulacja roślinności ograniczającej skrajnię drogową – dla 12 dróg.

Stan pozostałych istniejących elementów infrastruktury oceniono w większości przypadków korzystnie. Spośród 42 dróg, na których w protokołach wykazano chodnik, ścieżkę rowerową lub ciąg pieszo-rowerowy, uszkodzenie stwierdzono na jednej drodze. W przypadku oznakowania pionowego nieprawidłowości dotyczyły dwóch spośród 76 dróg wyposażonych w ten element.

W analizowanych protokołach nie stwierdzono uszkodzeń istniejącego oznakowania poziomego, urządzeń odwodnienia ani urządzeń bezpieczeństwa ruchu.

5.5 Ogólna ocena stanu technicznego dróg

Końcowym elementem każdego protokołu był wniosek dotyczący ogólnego stanu technicznego drogi i możliwości jej dalszego użytkowania. W dokumentacji zastosowano cztery możliwe warianty wniosku pokontrolnego – od stanu należytego umożliwiającego dalsze bezpieczne użytkowanie do przypadków wymagających zakazu użytkowania drogi.

Ze względu na odmienny status dróg gminnych i wewnętrznych wyniki przedstawiono oddzielnie dla obu grup. W analizowanych 82 protokołach wystąpiły wyłącznie dwa pierwsze warianty wniosku pokontrolnego. Nie stwierdzono przypadków zakwalifikowanych do dwóch najpoważniejszych wariantów, związanych z koniecznością zakazu użytkowania drogi.

Tabela 34. Końcowe wnioski z okresowych kontroli dróg gminnych

Wniosek pokontrolny	Liczba dróg	Udział w liczbie dróg [%]	Długość[km]	Udział w długości [%]
Droga znajduje się w należytym stanie technicznym, zapewniającym jej dalsze, bezpieczne użytkowanie.	48	64,86%	28,442	58,49%
Droga, pomimo niezadowalającego stanu technicznego, nie zagraża życiu lub zdrowiu, bezpieczeństwu mienia lub środowisku, jednakże wymaga wykonania niezbędnego remontu.	26	35,14%	20,185	41,51%

Źródło: opracowanie własne na podstawie protokołów okresowej kontroli podstawowej rocznej dróg z 2025 r. udostępnionych przez Gminę Jerzmanowa.

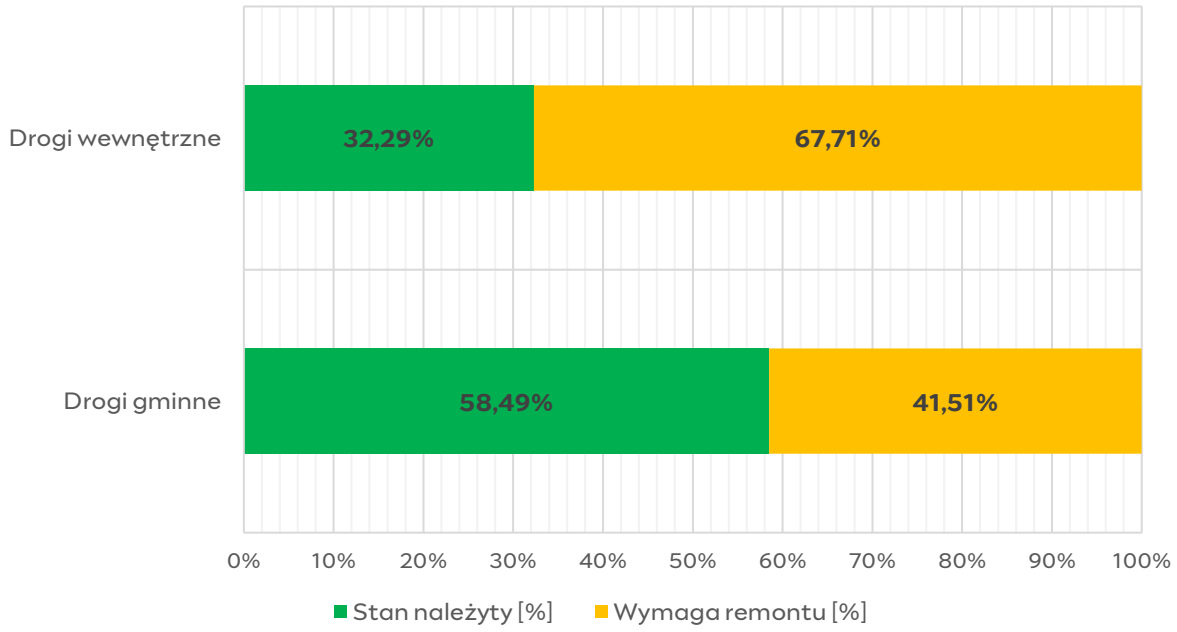
W przypadku dróg gminnych 48 spośród 74 kontrolowanych ciągów znajduje się w należytym stanie technicznym, umożliwiającym dalsze bezpieczne użytkowanie. Obejmują one łącznie 28,442 km, tj. 58,49% długości analizowanej sieci dróg gminnych.

Wykonania niezbędnego remontu wymaga natomiast 26 dróg o łącznej długości 20,185 km, co odpowiada 41,51% długości analizowanej sieci gminnej. Jednocześnie żadnej drogi gminnej nie zakwalifikowano do grup wymagających wyłączenia z użytkowania lub wprowadzenia zakazu użytkowania.

Tabela 35. Końcowe wnioski z okresowych kontroli dróg wewnętrznych

Wniosek pokontrolny	Liczba dróg	Udział w liczbie dróg [%]	Długość [km]	Udział w długości [%]
Droga znajduje się w należytym stanie technicznym, zapewniającym jej dalsze, bezpieczne użytkowanie.	3	37,50%	1,386	32,29%
Droga, pomimo niezadowalającego stanu technicznego, nie zagraża życiu lub zdrowiu, bezpieczeństwu mienia lub środowisku, jednakże wymaga wykonania niezbędnego remontu.	5	62,50%	2,906	67,71%

Źródło: opracowanie własne na podstawie protokołów okresowej kontroli podstawowej rocznej dróg z 2025 r. udostępnionych przez Gminę Jerzmanowa.



Wykres 14. Struktura długości dróg gminnych i wewnętrznych według końcowych wniosków pokontrolnych

Źródło: opracowanie własne na podstawie protokołów okresowej kontroli podstawowej rocznej dróg z 2025 r. udostępnionych przez Gminę Jerzmanowa.

W przypadku analizowanych dróg wewnętrznych proporcje przedstawiają się mniej korzystnie. Spośród 8 kontrolowanych dróg 3 znajdują się w stanie umożliwiającym dalsze bezpieczne użytkowanie, natomiast 5 wymaga wykonania niezbędnego remontu. Drogi wymagające remontu mają łącznie 2,906 km, co odpowiada 67,71% długości tej grupy. Podobnie jak w przypadku dróg gminnych, żadnej z analizowanych dróg wewnętrznych nie wskazano jako wymagającej zakazu użytkowania lub wyłączenia z eksploatacji.

Porównanie obu grup wskazuje, że korzystniej przedstawia się sytuacja dróg gminnych, wśród których większość zarówno pod względem liczby, jak i długości znajduje się w stanie umożliwiającym dalsze bezpieczne użytkowanie. W przypadku dróg wewnętrznych przeważają natomiast odcinki wymagające wykonania prac remontowych. Wyniki okresowych kontroli wskazują zatem na potrzebę równoległego prowadzenia działań remontowych na drogach o najniższym standardzie technicznym oraz bieżących prac utrzymaniowych na odcinkach znajdujących się obecnie w stanie dobrym i zadowalającym. Pozwoli to ograniczyć dalszą degradację sieci oraz racjonalnie planować zakres kolejnych prac remontowych i inwestycyjnych.

6. Uwarunkowania rozwoju sieci drogowej

Rozwój sieci drogowej Gminy Jerzmanowa powinien być rozpatrywany w powiązaniu z procesami przestrzennymi, demograficznymi i gospodarczymi zachodzącymi na jej obszarze. Układ drogowy pełni funkcję obsługi istniejącej zabudowy, a jednocześnie powinien odpowiadać na potrzeby wynikające z rozwoju terenów mieszkaniowych, usługowych i gospodarczych. Istotne znaczenie mają również powiązania pomiędzy poszczególnymi miejscowościami gminy, w szczególności z Jerzmanową i Jaczowem, a także z Głogowem, stanowiącym główny zewnętrzny ośrodek pracy, edukacji, handlu i usług dla mieszkańców gminy.

Istotnym uwarunkowaniem rozwoju sieci drogowej jest rozwój zabudowy mieszkaniowej, związany między innymi z położeniem gminy w bezpośrednim sąsiedztwie Głogowa. Rozwój nowych terenów zabudowy powoduje potrzebę zapewnienia ich odpowiedniej obsługi komunikacyjnej oraz dostosowania istniejącego układu drogowego do zmieniających się potrzeb transportowych. Dotyczy to zarówno infrastruktury drogowej, jak i infrastruktury towarzyszącej, w szczególności chodników, infrastruktury rowerowej, oświetlenia i odwodnienia.

Planowanie rozwoju sieci drogowej wymaga uwzględnienia kierunków zagospodarowania przestrzennego, przewidywanego rozwoju zabudowy i zmian liczby mieszkańców, inwestycji planowanych przez innych zarządców dróg oraz możliwości finansowych Gminy. Istotne jest odpowiednie skoordynowanie rozwoju infrastruktury drogowej z procesami urbanizacyjnymi, tak aby zapewnić właściwą obsługę komunikacyjną istniejących i rozwijających się terenów oraz ograniczyć konieczność późniejszego dostosowywania dróg do zwiększającego się zapotrzebowania transportowego.

6.1 Kierunki rozwoju przestrzennego gminy

Kierunki rozwoju przestrzennego Gminy Jerzmanowa mają bezpośrednie znaczenie dla przyszłego funkcjonowania sieci drogowej. Rozwój nowych terenów zabudowy oraz wzrost intensywności zagospodarowania terenów już zurbanizowanych powodują konieczność zapewnienia odpowiedniej dostępności komunikacyjnej, zarówno poprzez wykorzystanie istniejącej sieci drogowej, jak i jej stopniową rozbudowę oraz dostosowanie do zmieniających się potrzeb.

W strukturze funkcjonalno-przestrzennej gminy szczególne znaczenie mają Jerzmanowa i Jaczów, wskazane w Strategii Rozwoju Gminy Jerzmanowa na lata 2026–2035 jako gminne Obszary Strategicznej Interwencji. Miejscowości te pełnią funkcje centralne w lokalnym układzie osadniczym, jednak charakteryzują się odmiennymi uwarunkowaniami i kierunkami rozwoju.

Tabela 36. Główne kierunki rozwoju przestrzennego Jerzmanowej i Jaczowa

Miejscowość	Główne uwarunkowania i kierunki rozwoju	Znaczenie dla sieci drogowej
Jerzmanowa	lokalne centrum administracyjne i usługowe, dostępność terenów pod zabudowę mieszkaniową i usługową, rozwój funkcji społecznych, kulturalnych i rekreacyjnych	potrzeba zapewnienia obsługi rozwijających się terenów zabudowy, uzupełniania infrastruktury pieszej i oświetlenia oraz utrzymania dobrej dostępności obiektów administracyjnych, usługowych i społecznych
Jaczów	bezpośrednie sąsiedztwo Głogowa, rozwój zabudowy mieszkaniowej i usługowej, koncentracja zabudowy w otoczeniu DW329, rozwój terenów usługowych przy DW329	potrzeba poprawy obsługi nowych terenów mieszkaniowych, uporządkowania dróg dojazdowych, poprawy bezpieczeństwa w otoczeniu DW329 oraz zapewnienia bezpiecznych dojść do szkoły i przystanków
Pozostałe miejscowości	bardziej rozproszona struktura zabudowy oraz dominacja funkcji mieszkaniowych i rolniczych	przede wszystkim potrzeba zachowania dostępności do podstawowego układu drogowego oraz sprawnych połączeń z Jerzmanową, Jaczowem i Głogowem

Źródło: opracowanie własne na podstawie Strategii Rozwoju Gminy Jerzmanowa na lata 2026–2035.

W przypadku Jerzmanowej kierunki rozwoju związane są z dalszym wzmacnianiem funkcji centrum administracyjnego, usługowego i społecznego gminy. Strategia wskazuje dostępność terenów przeznaczonych pod rozwój zabudowy mieszkaniowej i usługowej, a jednocześnie zwraca uwagę na potrzebę uzupełnienia chodników i oświetlenia na nowych osiedlach. Oznacza to, że rozwój przestrzenny miejscowości powinien być skoordynowany z poprawą dostępności komunikacyjnej oraz wyposażeniem dróg w odpowiednią infrastrukturę towarzyszącą.

Jaczów charakteryzuje się natomiast silnym oddziaływaniem sąsiedniego Głogowa. Strategia określa miejscowość jako jedno z najsilniej zurbanizowanych i rozwijających się sołectw gminy oraz wskazuje na rozwój zabudowy mieszkaniowej i usługowej. Istotnym elementem układu przestrzennego jest DW329, przy której koncentruje się część zabudowy oraz terenów usługowych. Wśród wskazanych potrzeb wymieniono poprawę codziennej mobilności, bezpieczeństwa przy DW329, dojść do szkoły i przystanków oraz uporządkowanie kwestii dróg dojazdowych.

W pozostałych miejscowościach rozwój sieci drogowej powinien być dostosowany do skali i charakteru istniejącej oraz planowanej zabudowy. Istotne pozostaje zachowanie sprawnych powiązań z głównymi ośrodkami gminy oraz zapewnienie dostępu do dróg wyższych kategorii.

6.2 Prognozowany rozwój zabudowy i liczby mieszkańców

Zmiany liczby mieszkańców oraz rozwój zabudowy należą do istotnych uwarunkowań przyszłego funkcjonowania sieci drogowej Gminy Jerzmanowa. Wzrost liczby ludności oraz zagospodarowywanie nowych terenów mieszkaniowych prowadzą do zwiększenia liczby codziennych podróży, wzrostu obciążenia istniejących dróg oraz powstawania zapotrzebowania na obsługę komunikacyjną nowych terenów. Znaczenie ma przy tym nie tylko skala zmian demograficznych, ale również przestrzenne rozmieszczenie rozwijającej się zabudowy.

Dotychczasowe zmiany liczby mieszkańców

W latach 2020–2025 liczba mieszkańców Gminy Jerzmanowa wykazywała ogólną tendencję wzrostową. Jak przedstawiono w tabeli 1, w 2020 r. gminę zamieszkiwało 5 269 osób, natomiast w 2025 r. liczba mieszkańców wynosiła 5 799 osób. Oznacza to wzrost o 530 mieszkańców, czyli około 10,1%.

Największy wzrost liczby mieszkańców odnotowano w latach 2021–2024. W 2025 r. nastąpił natomiast niewielki spadek o 38 osób względem roku poprzedniego. Zmiany demograficzne wskazują zatem na ogólną tendencję wzrostową, pomimo okresowych wahań liczby ludności.

Prognozowane kierunki zmian

Dostępne prognozy demograficzne wskazują na możliwość dalszego wzrostu liczby mieszkańców Gminy Jerzmanowa. Zgodnie z prognozą ludności GUS przywołaną w „Założeniach do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla Gminy Jerzmanowa" liczba mieszkańców w 2032 r. może wynieść około 6 697 osób.

Prognozowane wartości należy jednak interpretować z uwzględnieniem różnic metodologicznych pomiędzy danymi GUS a danymi dotyczącymi liczby mieszkańców wykazywanymi w Raportach o stanie Gminy Jerzmanowa. Z tego względu prognoza nie stanowi bezpośredniej kontynuacji szeregu danych za lata 2020–2025, lecz wskazuje przede wszystkim przewidywany kierunek zmian demograficznych.

Na potrzeby Planu nie opracowuje się własnej prognozy liczby mieszkańców. Przyjmuje się natomiast, że zarówno dotychczasowa ogólna tendencja wzrostowa, jak i dostępna prognoza demograficzna wskazują na potrzebę uwzględnienia możliwości dalszego wzrostu zapotrzebowania na infrastrukturę transportową. Jednocześnie niewielki spadek liczby mieszkańców odnotowany w 2025 r. wskazuje, że przyszłych zmian nie należy traktować jako prostego i równomiernego wzrostu w każdym kolejnym roku.

Znaczenie dla rozwoju sieci drogowej

Rozwój zabudowy Gminy Jerzmanowa jest związany z istniejącym układem komunikacyjnym. Zabudowa wielu miejscowości koncentruje się wzdłuż istniejących dróg, które pełnią jednocześnie funkcję połączeń pomiędzy miejscowościami oraz bezpośredniej obsługi przyległych nieruchomości. Dalszy rozwój terenów mieszkaniowych może zatem prowadzić do wzrostu natężenia ruchu lokalnego, zwiększenia liczby zjazdów oraz większego zapotrzebowania na poprawę bezpieczeństwa ruchu.

Rozwój zabudowy oraz możliwy dalszy wzrost liczby mieszkańców mogą również zwiększać zapotrzebowanie na infrastrukturę towarzyszącą, w szczególności drogi dojazdowe, chodniki, infrastrukturę rowerową, oświetlenie i odwodnienie. Istotne pozostaje również zapewnienie odpowiednich powiązań lokalnego układu drogowego z drogami powiatowymi i wojewódzkimi. Rozwój sieci drogowej powinien być zatem koordynowany z procesami urbanizacyjnymi oraz dostosowywany do lokalizacji i skali nowej zabudowy.

W perspektywie do 2032 r. należy uwzględnić możliwość dalszego wzrostu liczby mieszkańców i rozwoju terenów zabudowy, przy czym skala tych zmian pozostaje obarczona niepewnością. Dla Planu Rozwoju Sieci Drogowej oznacza to potrzebę uwzględnienia przyszłych zmian przestrzennych i demograficznych, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów koncentracji zabudowy oraz dróg zapewniających powiązania z głównymi ośrodkami gminy i Głogowem.

6.3 Planowane inwestycje drogowe innych zarządców

Na terenie Gminy Jerzmanowa, poza drogami gminnymi, funkcjonują drogi pozostające w zarządzie Powiatu Głogowskiego oraz Województwa Dolnośląskiego. Planowane inwestycje dotyczące tych ciągów mogą wpływać na funkcjonowanie lokalnego układu komunikacyjnego, w szczególności na warunki połączeń pomiędzy miejscowościami, dostępność Głogowa oraz bezpieczeństwo ruchu. Z tego względu przy planowaniu rozwoju sieci dróg gminnych istotne jest uwzględnienie przedsięwzięć przygotowywanych przez pozostałych zarządców.

Droga wojewódzka nr 329

W ciągu drogi wojewódzkiej nr 329 przygotowywane jest zadanie pn. **„Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 329 w zakresie budowy drogi pieszo rowerowej wraz z odwodnieniem w km 1+050 – 1+920”**. Inwestycja obejmuje odcinek pomiędzy Jaczowem a Głogowem, od rejonu boiska Dragon w Jaczowie do skrzyżowania w rejonie marketu Dino w Głogowie. Zadanie zostało ujęte na liście rankingowej przedsięwzięć możliwych do realizacji w ramach Programu Infrastruktury Drogowej w 2026 r. Według informacji Gminy Jerzmanowa prowadzone są prace związane z przygotowaniem dokumentacji projektowej oraz uzgodnieniem koncepcji z Dolnośląską Służbą Dróg i Kolei. Analizowane są również rozwiązania dotyczące przebiegu trasy i odwodnienia. Przygotowanie przedsięwzięcia odbywa się przy współpracy Gminy Jerzmanowa z Województwem Dolnośląskim oraz samorządami Głogowa.[1]

Realizacja inwestycji będzie istotna przede wszystkim z punktu widzenia poprawy warunków ruchu pieszego i rowerowego pomiędzy Jaczowem a Głogowem. W odniesieniu do sieci dróg gminnych ważne będzie zapewnienie odpowiednich powiązań lokalnej infrastruktury z projektowanym ciągiem oraz zachowanie ciągłości infrastruktury pieszej i rowerowej.

Drogi powiatowe

Na sieci dróg powiatowych przygotowywana jest **przebudowa ul. Obiszowskiej w Jerzmanowej**. Dla przedsięwzięcia opracowywana jest dokumentacja projektowo kosztorysowa wraz z uzyskaniem braku sprzeciwu do zgłoszenia robót budowlanych. Umowa dotycząca przygotowania dokumentacji została zawarta 18 grudnia 2025 r. Następnie, 14 stycznia 2026 r., Zarząd Powiatu Głogowskiego podjął uchwałę nr 10/2026 dotyczącą udzielenia pełnomocnictwa do realizacji zadania.[2]

[1] Gmina Jerzmanowa, „Budowa drogi pieszo rowerowej przy DW 329 między Jaczowem a Głogowem na Liście Rankingowej DSDiK”, 11.02.2026 r.

[2] Uchwała nr 10/2026 Zarządu Powiatu Głogowskiego z dnia 14.01.2026 r. w sprawie udzielenia pełnomocnictwa celem realizacji zadania pn. „Opracowanie dokumentacji projektowo kosztorysowej dla zadania pn. Przebudowa drogi powiatowej ul. Obiszowskiej w m. Jerzmanowa wraz z uzyskaniem braku sprzeciwu do zgłoszenia robót budowlanych”.

Przy planowaniu przyszłych działań na drogach gminnych powiązanych z ul. Obiszowską zasadne jest uwzględnienie przygotowywanej przebudowy drogi powiatowej. Szczególne znaczenie będzie miała koordynacja rozwiązań w miejscach połączeń dróg gminnych z drogą powiatową oraz zapewnienie spójnych rozwiązań w zakresie organizacji i bezpieczeństwa ruchu.

Tabela 37. Zestawienie planowanych inwestycji

Zarządca	Lokalizacja	Planowana inwestycja	Etap	Znaczenie dla sieci gminnej
Województwo Dolnośląskie, DSDiK	DW329, odcinek Jaczów – Głogów	Budowa drogi pieszo rowerowej wraz z odwodnieniem w km 1+050 – 1+920	przygotowanie dokumentacji projektowej i uzgodnienia	Możliwość powiązania lokalnej infrastruktury pieszej i rowerowej z połączeniem w kierunku Głogowa
Powiat Głogowski	ul. Obiszowska w Jerzmanowej	Przebudowa drogi powiatowej	przygotowanie dokumentacji projektowo kosztorysowej	Potrzeba koordynacji inwestycji na drogach gminnych powiązanych z przebudowywanym ciągiem

Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji Gminy Jerzmanowa oraz dokumentów właściwych zarządców dróg.

Na podstawie dostępnych informacji jako przedsięwzięcia innych zarządców znajdujące się na etapie planowania lub przygotowania zidentyfikowano inwestycję w ciągu DW329 oraz przebudowę ul. Obiszowskiej. W okresie obowiązywania Planu zasadne będzie monitorowanie zamierzeń inwestycyjnych Powiatu Głogowskiego oraz zarządcy drogi wojewódzkiej, ponieważ realizacja kolejnych przedsięwzięć może wpływać na zakres i kolejność działań podejmowanych na sieci dróg gminnych.

6.4 Uwarunkowania finansowe i Wieloletnia Prognoza Finansowa Gminy Jerzmanowa

Możliwości realizacji przedsięwzięć wskazywanych w Planie Rozwoju Sieci Drogowej są uzależnione od sytuacji finansowej Gminy Jerzmanowa oraz dostępności środków przeznaczanych na zadania inwestycyjne. Podstawowymi dokumentami określającymi możliwości finansowania przedsięwzięć są coroczne uchwały budżetowe oraz Wieloletnia Prognoza Finansowa Gminy

Budżet Gminy Jerzmanowa na 2026 r.

W dniu 29 grudnia 2025 r. Rada Gminy Jerzmanowa podjęła **Uchwałę nr XIX/144/2025 w sprawie budżetu Gminy Jerzmanowa na 2026 r.** W budżecie ustalono dochody Gminy w wysokości 98,4 mln zł, natomiast wydatki zaplanowano na poziomie około 105,1 mln zł. Na wydatki majątkowe, obejmujące realizację przedsięwzięć inwestycyjnych, przewidziano około 27 mln zł. [3]

W ramach wydatków inwestycyjnych związanych z infrastrukturą drogową na 2026 r. przewidziano zarówno kontynuację zadań rozpoczętych w latach wcześniejszych, jak również rozpoczęcie nowych inwestycji. Zgodnie z informacjami dotyczącymi realizacji budżetu Gminy do zadań drogowych należą w szczególności:

- **kontynuacja budowy ul. Dębowej w Jaczowie**,
- **kontynuacja budowy drogi w miejscowości Potoczek**,
- **budowa ul. Świerkowej w Jerzmanowej**,
- **budowa ul. Różanej w Jaczowie**,
- **budowa ul. Jesiennej w Modłej**,
- przygotowanie dokumentacji projektowej dla kolejnych inwestycji drogowych, w tym **budowy ul. Akacjowej i ul. Słonecznej wraz z odcinkami dróg przyległych w Jaczowie**.

W przypadku części wymienionych zadań w 2026 r. rozpoczęto już procedury związane z ich realizacją. Dla budowy ul. Świerkowej w Jerzmanowej w planie postępowań o udzielenie zamówień przewidziano wartość 1,4 mln zł. Postępowanie zostało ogłoszone 27 marca 2026 r., a w maju wybrano wykonawcę. Roboty rozpoczęły się 1 czerwca 2026 r. [4]

W planie postępowań o udzielenie zamówień na 2026 r. przewidziano również budowę ul. Różanej w Jaczowie, dla której wskazano orientacyjną wartość zamówienia na poziomie 800 tys. zł, oraz kolejne zadanie dotyczące robót budowlanych o wartości 630 tys. zł. Należy jednak podkreślić, że wartości zawarte w planie postępowań określają

[3] Uchwała nr XIX/144/2025 Rady Gminy Jerzmanowa z dnia 29 grudnia 2025 r. w sprawie budżetu Gminy Jerzmanowa na 2026 r.
[4] Biuletyn Zamówień Publicznych, postępowanie nr 2026/BZP 00174267; Gmina Jerzmanowa, informacja z 26.05.2026 r.

orientacyjną wartość planowanego zamówienia i nie powinny być utożsamiane z wysokością wydatku budżetowego wynikającego z uchwały budżetowej.

W 2026 r. Gmina przystąpiła również do przygotowania dokumentacji dla kolejnych inwestycji. Dla zadania pn. „Opracowanie kompletnej dokumentacji projektowo kosztorysowej dla zadania pn. Budowa drogi, ul. Akacjowa i ul. Słoneczna wraz z odcinkami dróg przyległych w miejscowości Jaczów" w planie postępowań przewidziano orientacyjną wartość zamówienia wynoszącą 300 tys. zł. Postępowanie zostało ogłoszone 27 marca 2026 r. [5]

Wieloletnia prognoza finansowa

Wieloletnia Prognoza Finansowa Gminy Jerzmanowa obejmuje lata 2026–2039, a więc cały okres obowiązywania Planu Rozwoju Sieci Drogowej na lata 2026–2032. Dokument stanowi podstawę wieloletniego planowania finansowego Gminy i umożliwia ujmowanie przedsięwzięć, których realizacja oraz finansowanie wykraczają poza jeden rok budżetowy.

Z punktu widzenia Planu istotne jest zachowanie powiązania pomiędzy harmonogramem planowanych inwestycji drogowych a możliwościami finansowymi Gminy. Zadania wskazywane do realizacji w kolejnych latach powinny być każdorazowo weryfikowane w odniesieniu do aktualnej uchwały budżetowej i Wieloletniej Prognozy Finansowej oraz dostępności zewnętrznych źródeł finansowania.

Ze względu na wieloletni charakter Planu wskazane w nim zadania nie powinny być traktowane jako równoznaczne z zapewnieniem finansowania ich realizacji. Zakres i terminy poszczególnych przedsięwzięć będą uzależnione od sytuacji finansowej Gminy, aktualizacji WPF, corocznych budżetów oraz możliwości pozyskania środków zewnętrznych.

[5] Plan postępowań o udzielenie zamówień Gminy Jerzmanowa na 2026 r.; Biuletyn Zamówień Publicznych, nr ogłoszenia 2026/BZP 00174357.

7. Analiza SWOT

Przeprowadzona diagnoza istniejącego układu drogowego oraz analiza uwarunkowań przestrzennych, demograficznych, transportowych i finansowych umożliwiły syntetyczne określenie czynników wpływających na dalszy rozwój sieci drogowej Gminy Jerzmanowa. W tym celu zastosowano analizę SWOT, pozwalającą na uporządkowanie zidentyfikowanych uwarunkowań poprzez podział na mocne i słabe strony oraz szanse i zagrożenia.

Mocne i słabe strony odnoszą się przede wszystkim do obecnych cech i sposobu funkcjonowania lokalnego systemu transportowego, na które Gmina posiada bezpośredni lub pośredni wpływ. Szanse i zagrożenia obejmują natomiast czynniki związane z przyszłymi zmianami oraz otoczeniem zewnętrznym, które mogą odpowiednio wspierać lub utrudniać realizację celów Planu Rozwoju Sieci Drogowej.

MOCNE STRONY

Istniejące cechy układu transportowego i uwarunkowania sprzyjające jego funkcjonowaniu oraz dalszemu rozwojowi.

SZANSE

obecne i przyszłe czynniki mogące stworzyć korzystne warunki dla rozwoju infrastruktury drogowej i poprawy dostępności transportowej.

SŁABE STRONY

zidentyfikowane problemy, niedobory infrastrukturalne i ograniczenia obecnego systemu transportowego wymagające podjęcia działań naprawczych lub inwestycyjnych.

ZAGROŻENIA

czynniki mogące ograniczać możliwości rozwoju sieci, zwiększać zapotrzebowanie na działania inwestycyjne lub powodować pogorszenie warunków funkcjonowania systemu transportowego.

MOCNE STRONY

- Dogodne powiązania z regionalnym i krajowym układem drogowym, w szczególności poprzez S3, DK12, DW329 i DW333, zapewniające dostęp do Głogowa, Polkowic oraz pozostałych ośrodków LGOM.
- Hierarchiczny i rozbudowany układ drogowy zapewniający obsługę wszystkich miejscowości gminy oraz dostęp do zabudowy mieszkaniowej, usługowej, gospodarczej i rolniczej.
- Relatywnie dobrze rozwinięty system publicznego transportu zbiorowego, obejmujący komunikację wewnątrzgminną oraz bezpośrednie połączenia z Głogowem i Polkowicami; system uzupełnia 40 przystanków pozostających w zarządzie lub własności gminy.
- Większość długości analizowanych dróg gminnych znajduje się w stanie umożliwiającym dalsze bezpieczne użytkowanie – 58,49% długości sieci objętej kontrolami; żadna z 82 analizowanych dróg nie wymagała wyłączenia z użytkowania.
- Aktywna działalność inwestycyjna gminy i przygotowanie kolejnych przedsięwzięć drogowych – w budżecie na 2026 r. przewidziano m.in. realizację inwestycji w Jaczowie, Potoczku, Jerzmanowej i Modłej oraz przygotowanie dokumentacji następnych zadań.
- Istniejąca infrastruktura sprzyjająca rozwojowi mobilności pieszej i rowerowej obejmuje 26,93 km chodników oraz około 47 km oznakowanych tras rekreacyjnych. Zasoby te stanowią punkt wyjścia do dalszego rozwoju infrastruktury pieszej i rowerowej, którego kierunki wyznacza docelowa sieć tras rowerowych o łącznej długości około 25,8 km.
- Spójność kierunków rozwoju transportu z polityką strategiczną gminy, która zakłada rozwój zrównoważonej mobilności, modernizację infrastruktury drogowej, poprawę BRD oraz rozwój połączeń pieszo-rowerowych.

SŁABE STRONY

- Znaczna skala potrzeb remontowych na drogach gminnych – 26 z 74 kontrolowanych dróg, obejmujących 41,51% długości analizowanej sieci gminnej, wymaga wykonania niezbędnego remontu.

- Niekorzystny stan techniczny części dróg wewnętrznych – wśród ośmiu analizowanych dróg 67,71% ich łącznej długości wymaga wykonania remontu.
- Duża skala uszkodzeń nawierzchni, w szczególności zapadnięć i lokalnych deformacji, spękań, ubytków oraz kolein; remont nawierzchni wskazano jako zalecenie dla 24 dróg.
- Nieciągłość infrastruktury pieszej i brak spójnej wydzielonej sieci rowerowej – chodniki występują przy 26 z 74 dróg gminnych, natomiast istniejące oznakowane trasy rowerowe mają głównie charakter rekreacyjny i nie tworzą systemu codziennych połączeń między miejscowościami.
- Problemy bezpieczeństwa ruchu drogowego, szczególnie w ciągu DW329 – w latach 2020–2025 na terenie gminy odnotowano 36 wypadków, z czego 18, czyli 50%, na DW329; jednocześnie liczba wypadków wzrosła z 2 w 2020 r. do 11 w 2025 r.
- Znaczny udział dróg prywatnych w lokalnym układzie komunikacyjnym – 120 odcinków kategorii „Inna" o łącznej długości 27,438 km pozostaje poza bezpośrednim zarządem gminy, ograniczając możliwość prowadzenia jednolitej polityki inwestycyjnej i utrzymaniowej.
- Brak pasażerskiej obsługi kolejowej, powodujący uzależnienie transportu zbiorowego od komunikacji autobusowej oraz sprawności układu drogowego.

SZANSE

- Planowana budowa drogi pieszo-rowerowej w ciągu DW329 na odcinku Jaczów–Głogów, mogąca zapewnić bezpieczne i ciągłe połączenie z Głogowem oraz umożliwić powiązanie z lokalną infrastrukturą pieszo-rowerową.
- Planowana przebudowa ul. Obiszowskiej w Jerzmanowej przez Powiat Głogowski, stwarzająca możliwość równoczesnego uporządkowania powiązań z drogami gminnymi oraz rozwiązań organizacji i bezpieczeństwa ruchu.
- Możliwość dalszej współpracy z Województwem Dolnośląskim, Powiatem Głogowskim i Głogowem, pozwalającej na koordynację inwestycji na styku sieci gminnej i ponadlokalnej. Współpraca taka jest już stosowana przy przygotowaniu inwestycji w ciągu DW329.
- Utrzymujące się procesy rozwoju mieszkaniowego i usługowego związane z sąsiedztwem Głogowa, tworzące warunki do dalszego rozwoju gminy

i uzasadniające etapową rozbudowę infrastruktury transportowej. W latach 2020–2025 liczba mieszkańców wzrosła o ok. 10,1%.

- Brak rozległych przestrzennych barier środowiskowych, takich jak duże zbiorniki wodne czy obszarowe formy ochrony przyrody obejmujące znaczne powierzchnie, co sprzyja możliwościom rozwoju infrastruktury

ZAGROŻENIA

- Dalszy rozwój zabudowy i możliwy wzrost liczby mieszkańców, prowadzące do zwiększenia liczby podróży, natężenia ruchu oraz liczby zjazdów na istniejącą sieć drogową.
- Wzrost zapotrzebowania na infrastrukturę towarzyszącą nowej zabudowie, obejmującą nie tylko jezdnie, lecz również chodniki, infrastrukturę rowerową, oświetlenie i odwodnienie, co może zwiększać skalę potrzeb inwestycyjnych gminy.
- Uzależnienie funkcjonowania części kluczowych powiązań od inwestycji i decyzji innych zarządców dróg, szczególnie w ciągach wojewódzkich i powiatowych, nad którymi gmina nie posiada bezpośredniej kontroli.
- Oddziaływanie działalności górniczej, w tym możliwość występowania deformacji powierzchni terenu i wstrząsów wpływających na konstrukcję nawierzchni, odwodnienie oraz trwałość infrastruktury.
- Rosnące wymagania dotyczące odwodnienia i odporności infrastruktury na warunki klimatyczne, związane z występowaniem intensywnych opadów i okresów suszy. Dokument wskazuje konieczność uwzględniania retencji i infiltracji wód opadowych przy rozbudowie infrastruktury.
- Ryzyko ograniczenia lub przesuwania realizacji inwestycji ze względu na możliwości finansowe gminy – harmonogram przedsięwzięć wymaga każdorazowego dostosowania do budżetu, WPF i dostępności finansowania zewnętrznego.

8. Plan rozwoju sieci drogowej

8.1 Cele utrzymaniowe, remontowe i inwestycyjne

Celem nadrzędnym planu jest spójna, bezpieczna i utrzymana w należytym stanie technicznym sieć dróg gminnych, odpowiadająca rozwojowi zabudowy w Jaczowie, Jerzmanowej i pozostałych miejscowościach oraz powiązana z DW329, DW333 i drogami powiatowymi. Cel ten wynika bezpośrednio z diagnozy: 41,51% długości kontrolowanej sieci gminnej wymaga remontu, a liczba wypadków na terenie gminy wzrosła z 2 w 2020 r. do 11 w 2025 r.

Cel nadrzędny realizowany jest przez trzy grupy celów szczegółowych, odpowiadające rodzajom działań zarządcy drogi.

Cele utrzymaniowe (U) – zachowanie wartości użytkowej istniejącej sieci:

- U1. Utrzymanie dróg w stanie dobrym i zadowalającym (28,613 km dróg gminnych) poprzez bieżące zabezpieczanie spękań i uzupełnianie ubytków, zanim uszkodzenia przejdą w stan wymagający remontu.
- U2. Zapewnienie przejezdności, widoczności i odwodnienia: regulacja poboczy i skrajni, utrzymanie rowów i przepustów, utrzymanie zimowe.
- U3. Systematyczna kontrola stanu dróg i obiektów inżynierskich (kontrole roczne i pięcioletnie) oraz prowadzenie aktualnej ewidencji dróg i obiektów.

Cele remontowe (R) – przywrócenie pierwotnego standardu drogom i obiektom o niezadowalającym stanie:

- R1. Remont nawierzchni dróg w stanie złym i niezadowalającym, w pierwszej kolejności dróg klasy L łączących miejscowości i obsługujących linie autobusowe.
- R2. Usunięcie ograniczeń nośności i przywrócenie pełnej sprawności obiektów inżynierskich ocenionych na 3,0 i niżej (mosty nr 5, 6, 8, 9 oraz przepust nr 4).
- R3. Uzupełnienie wyposażenia poprawiającego bezpieczeństwo na istniejących drogach i obiektach, w tym barier ochronnych na mostach i kładkach w Jaczowie.

Cele inwestycyjne (I) – rozbudowa i podniesienie standardu sieci:

- I1. Budowa i przebudowa dróg obsługujących rozwijające się tereny mieszkaniowe, zwłaszcza w Jaczowie, Jerzmanowej i Modłej, wraz z odwodnieniem i oświetleniem.
- I2. Rozwój ciągłej infrastruktury pieszej i rowerowej łączącej miejscowości z Głogowem, szkołami i przystankami, w tym wzdłuż DW329.
- I3. Doświetlenie dróg i uzupełnienie infrastruktury na drogach przejmowanych przez Gminę.
- I4. Przygotowanie dokumentacji projektowej z wyprzedzeniem, tak aby Gmina dysponowała zasobem zadań gotowych do realizacji i do wnioskowania o środki zewnętrzne.

Stopień osiągnięcia celów będzie monitorowany za pomocą wskaźników zestawionych w tabeli 38. Wartości bazowe pochodzą z diagnozy. Wartości docelowe mają charakter propozycji i zostaną ostatecznie przyjęte po priorytetyzacji zadań w rozdziale 9.

Tabela 38. Wskaźniki realizacji celów Planu.

Cel	Wskaźnik	Wartość bazowa (2025)	Proponowana wartość docelowa (2032)
U1, R1	Długość dróg gminnych o nawierzchni w stanie dobrym lub zadowalającym	28,613 km (49 dróg)	min. 36,5 km
R1	Długość dróg gminnych, dla których wniosek pokontrolny wskazuje konieczność remontu	20,185 km (26 dróg)	maks. 9,7 km
R1	Liczba dróg gminnych o nawierzchni w stanie złym	2 drogi (4,373 km): 100515D i 100555D	0
R1	Długość dróg wewnętrznych wymagających remontu (z 8 kontrolowanych)	2,906 km (5 dróg)	maks. 1,3 km
R2	Liczba obiektów inżynierskich z oceną 2,0 lub niższą	3 (mosty nr 6 i 9, przepust nr 4)	0 (do 2028 r.)
R2	Liczba obiektów inżynierskich z ograniczeniem nośności	3 (mosty nr 6 i 8, przepust nr 4)	0

Cel	Wskaźnik	Wartość bazowa (2025)	Proponowana wartość docelowa (2032)
I2	Liczba dróg gminnych wyposażonych w chodnik	26 dróg (26,93 km chodników)	więcej niż 26 dróg
I2	Długość wydzielonej infrastruktury rowerowej na terenie gminy	0 km	Docelowa sieć wg Rowerowego Planu: ok. 25,8 km
I3	Liczba przystanków gminnych z dojściem chodnikiem i oświetleniem	40 przystanków	wzrost
BRD	Liczba wypadków drogowych na drogach gminnych	4 wypadki w latach 2020–2025	spadek
Strategia	Mieszkańcy wskazujący zły stan dróg jako istotny problem gminy	29 na 100 badanych mieszkańców	spadek

Źródło: opracowanie własne na podstawie protokołów kontroli z 2025 r. oraz Strategii Rozwoju Gminy Jerzmanowa na lata 2026–2035.

8.2 Kierunki rozwoju sieci drogowej

Rozwój sieci w latach 2026–2032 opiera się na zasadzie, że układ drogowy gminy nie wymaga nowych powiązań zewnętrznych, lecz uzupełnienia i podniesienia standardu sieci lokalnej. Połączenia z Głogowem, Polkowicami i drogą S3 zapewniają DW329, DW333 i DK12. Zadaniem Gminy jest sprawne doprowadzenie do nich ruchu z miejscowości i osiedli oraz poprawa bezpieczeństwa na styku sieci gminnej z drogami wyższych kategorii.

8.2.1 Hierarchia funkcjonalna sieci

Podstawą planowania jest podział sieci na poziomy funkcjonalne. Każdemu poziomowi przypisano odmienny zakres działań Gminy. Pozwala to na uniknięcie rozwiązań nieadekwatnych do funkcji drogi. Zarówno zbyt wysokiego standardu na drogach dojazdowych, jak i niedostatecznego na drogach łączących miejscowości.

Tabela 39. Hierarchia funkcjonalna sieci drogowej i kierunki działań Gminy

Poziom	Drogi	Funkcja w sieci	Kierunek działań Gminy
Układ podstawowy (ponadlokalny)	- S3, - DK12, - DW329, - DW333 (20,491 km)	Powiązania z Głogowem, Polkowicami, Lubinem i siecią krajową.	Współpraca z GDDKiA i DSDiK, wnioski w zakresie BRD, współfinansowanie infrastruktury pieszo-rowerowej wzdłuż DW329.
Układ uzupełniający	- drogi powiatowe -1012D, -1013D, - 1016D, - 1017D (14,885 km)	Połączenia między miejscowościami i z drogami wyższych kategorii.	Koordynacja z Powiatem Głogowskim, w tym przy przebudowie ul. Obiszowskiej.
Gminne drogi lokalne (klasa L)	18 dróg, m.in. - 100515D, - 100514D, - 100512D, - 100516D, - 100535D, - 100548D, - 100236D, - 100520D	Połączenia między miejscowościami, przebieg linii autobusowych, dojazd do generatorów ruchu.	Ujednolicenie nawierzchni bitumicznej o nośności odpowiedniej dla autobusów, chodniki w terenie zabudowy, BRD.

Źródło: opracowanie własne na podstawie ewidencji dróg Gminy Jerzmanowa.

8.2.2 Kierunki działań

K1 Obsługa terenów rozwoju zabudowy

Infrastruktura drogowa powinna towarzyszyć zabudowie, a nie nadrabiać zaległości po jej powstaniu. Priorytetem jest dokończenie układów drogowych osiedli w Jaczowie (ul. Wierzbowa, Wiertnicza, Księżycowa, Różana, Akacjowa, Słoneczna), w Jerzmanowej (ul. Jabłoniowa, Malinowa, Czereśniowa, Wiśniowa, Morelowa, Jagodowa, Świerkowa) oraz w Modłej (ul. Jesienna, Majowa, Wrześniowa). Nowe i przebudowywane drogi dojazdowe powinny być realizowane kompleksowo tzn. z jezdnią, odwodnieniem, oświetleniem oraz chodnikiem albo, przy wąskim pasie drogowym, jako ciąg pieszo-jezdny w strefie zamieszkania.

K2 Podniesienie standardu dróg lokalnych łączących miejscowości

Drogi klasy L tworzą szkielet sieci gminnej i obsługują linie autobusowe nr I, 11 i 24. Na 26 drogach gminnych występuje nawierzchnia mieszana (22,860 km), a najdłuższa droga gminna 100515D Jaczów – Kurowice – Nielubia (3,899 km) ma nawierzchnię w stanie złym. Kierunkiem działań jest stopniowe ujednolicenie nawierzchni bitumicznej na całych ciągach, w pierwszej kolejności tam, gdzie kursują autobusy.

K3 Ciągła sieć pieszo-rowerowa

Gmina Jerzmanowa nie posiada obecnie wydzielonej infrastruktury rowerowej, a chodniki występują przy około 35% dróg gminnych. W 2025 r. opracowano koncepcję budowy ścieżek rowerowych na terenie gminy, która stanowiła podstawę Rowerowego Planu dla Gminy Jerzmanowa (2026 r.) Dokument ten ma określić docelowy układ tras rowerowych, standardy infrastruktury oraz kierunki jej rozwoju, uwzględniając potrzeby mieszkańców i powiązania z gminami sąsiednimi.

Do istotnych przedsięwzięć należy realizacja ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż DW329 w relacji Jaczów – Głogów, drogi rowerowej Jaczów – Smardzów – Jerzmanowa oraz chodnika wzdłuż DW329 od boiska w Jaczowie do granicy z Gminą Głogów. Dalszy rozwój infrastruktury powinien uwzględniać rozwiązania wskazane w opracowywanym Rowerowym Planie, ze szczególnym naciskiem na zapewnienie ciągłości połączeń, poprawę bezpieczeństwa oraz dostępności szkół, usług i pozostałych generatorów ruchu.

K4 Bezpieczeństwo i uspokojenie ruchu

Rozwiązania BRD należy projektować jako stały element każdego zadania, a nie odrębne przedsięwzięcie. Szczegółowe działania i standardy przedstawiono w podrozdziałach 8.5 i 8.6.

K5 Odporność infrastruktury na warunki wodne i górnicze

Inwestycje w rejonach zalewowych (Smardzów, w tym ul. Borowikowa) wymagają rozwiązań odwodnienia i retencji ustalonych przed projektem drogi. Na terenach górniczych konstrukcję nawierzchni, przepustów i obiektów należy dostosować do kategorii terenu górniczego i uzgadniać z przedsiębiorcą górniczym.

K6 Porządkowanie stanu prawnego i kategorii dróg

Część zadań wymaga podziałów nieruchomości, decyzji ZRID lub przejęcia gruntów (np. droga gminna w Smardzowie, droga wewnętrzna na działce nr 193 w Gaikach). Drogi wewnętrzne pełniące funkcję publiczną powinny być stopniowo zaliczane do kategorii dróg gminnych uchwałą Rady Gminy, po zasięgnięciu opinii Zarządu Powiatu (art. 7 ust. 2 ustawy o drogach publicznych). Drogi prywatne przejmowane są według kryteriów z podrozdziału 8.8.

K7 Koordynacja z innymi zarządcami i planowaniem przestrzennym

Zadania na styku z DW329 i ul. Obiszowską wymagają uzgodnienia rozwiązań i harmonogramów z DSDiK oraz Powiatem Głogowskim. Rezerwy terenu pod nowe drogi i poszerzenia pasów drogowych powinny być wprowadzane do dokumentów planistycznych Gminy, zgodnie z obowiązkiem informowania organów planowania przestrzennego (art. 20 pkt 1 ustawy o drogach publicznych).

Tabela 40. Kierunki działań a obszary i główne zadania

Kierunek	Cele	Główne obszary	Odniesienie do zadań
K1 Obsługa terenów rozwoju zabudowy	I1, I4	Jaczów, Jerzmanowa, Modła	8.4: INW-01 – INW-08, INW-13
K2 Standard dróg lokalnych	R1, U1	drogi klasy L, trasy autobusowe	8.3: Grupa A
K3 Sieć pieszo-rowerowa	I2	DW329, Jaczów – Smardzów – Jerzmanowa, Jerzmanowa	8.4: INW-14 – INW-17
K4 BRD i uspokojenie ruchu	R3, I2	otoczenie szkół i przystanków, DW329	8.5, 8.6
K5 Odporność infrastruktury	U2, R2	Smardzów, Jaczów (cieki), tereny górnicze	8.3: obiekty; 8.4: INW-09, INW-10
K6 Stan prawny i kategorie dróg	I3, I4	Smardzów, Gaiki, drogi przejmowane	8.4: INW-10, INW-12, INW-18; 8.8
K7 Koordynacja	wszystkie	DW329, ul. Obiszowska	8.4, 8.5

Źródło: opracowanie własne.

8.3 Zadania utrzymaniowe i remontowe

Zadania utrzymaniowe i remontowe obejmują 20,185 km dróg gminnych i 2,906 km kontrolowanych dróg wewnętrznych wskazanych w kontrolach z 2025 r. do remontu, 6 obiektów inżynierskich wymagających napraw konstrukcyjnych oraz bieżące utrzymanie całej sieci. Z 26 dróg gminnych wymagających remontu 7 (2,868 km) zostanie objętych zadaniami inwestycyjnymi z podrozdziału 8.4; pozostałe 19 dróg (17,317 km) wymaga odrębnych działań remontowych.

8.3.1 Bieżące utrzymanie sieci

Bieżące utrzymanie ma ograniczać przechodzenie dróg ze stanu dobrego i zadowalającego do stanu wymagającego remontu. Najczęstszymi zaleceniami pokontrolnymi były zabezpieczenie spękań (33 drogi) i uzupełnienie ubytków (31 dróg) – są to prace tanie, ale skuteczne tylko wtedy, gdy wykonywane są corocznie.

Tabela 41. Zakres i cykl bieżącego utrzymania dróg gminnych i wewnętrznych

Rodzaj prac	Zakres	Cykl
Naprawy cząstkowe nawierzchni bitumicznych	uzupełnianie ubytków i wybojów, zabezpieczanie spękań (33 drogi)	corocznie, po okresie zimowym
Utrzymanie nawierzchni nieulepszonych	równanie i profilowanie, uzupełnianie kruszywa na odcinkach gruntowych i gruntowo-tłuczniowych	1–2 razy w roku
Pobocza i skrajnia	regulacja wysokościowa poboczy (15 dróg), wycinka roślinności ograniczającej skrajnię (12 dróg)	corocznie
Odwodnienie	oczyszczanie rowów, przepustów i wpustów, usuwanie roślinności z głowic przepustów	corocznie, przed okresem jesiennym
Oznakowanie	wymiana uszkodzonych znaków (2 drogi), odnawianie oznakowania poziomego	corocznie / co 2–3 lata
Obiekty inżynierskie	prace porządkowe przy mostach i przepustach wskazanych w protokołach	corocznie
Utrzymanie zimowe	odśnieżanie i zwalczanie śliskości, w pierwszej kolejności na trasach autobusowych i dojazdach do szkół	sezonowo
Kontrole okresowe	kontrole roczne dróg i obiektów; kontrole pięcioletnie (art. 62 ustawy – Prawo budowlane)	co roku / co 5 lat

Źródło: opracowanie własne na podstawie protokołów okresowej kontroli rocznej z 2025 r.

8.3.2 Remonty nawierzchni dróg gminnych

Drogi gminne wymagające remontu podzielono na trzy grupy według funkcji w sieci i sposobu zaspokojenia potrzeb. Kolejność w obrębie grup zostanie ustalona punktowo w rozdziale 9.

Grupa A – drogi lokalne (klasa L) łączące miejscowości. Obejmuje 7 dróg o łącznej długości 13,135 km. Są to drogi o największym znaczeniu dla połączeń między miejscowościami, w tym ciągi z liniami autobusowymi. Grupa ta stanowi priorytet remontowy Planu.

Tabela 42. Drogi gminne wymagające remontu – Grupa A

Nr drogi	Przebieg	Długość [m]	Nawierzchnia	Ocena nawierzchni	Uwagi
100515D	Jaczów – Kurowice – Nielubia	3 899	mineralno-asfaltowa; gruntowo-tłuczniowa; gruntowa	zły[6]	linia autobusowa nr 11 (przystanki Kurowice i Modła ul. Wspólna); wypadek w 2025 r.
100514D	Kurów Mały – Kwielice	2 322	mineralno-asfaltowa	niezadowalający	przystanek Kurów Mały 01 (linia nr I)
120255D	od drogi powiatowej do szybu Świętego Jakuba	2 238	mineralno-asfaltowa	niezadowalający	dojazd do terenu górniczego
100537D	Zofiówka – Drogomin	1 861	mineralno-asfaltowa; gruntowo-tłuczniowa	niezadowalający	połączenie z sąsiednią gminą
100513D	Łagoszów Mały – Nielubia	1 547	mineralno-asfaltowa; gruntowo-tłuczniowa; gruntowa	niezadowalający	połączenie z sąsiednią gminą
100511D	Jaczów – Ruszowice (ul. Ruszowicka)	641	mineralno-asfaltowa	niezadowalający	most nr 4 i kładka nr 7 w ciągu drogi
100541D	Bądzów – Jerzmanowa	627	gruntowo-tłuczniowa; gruntowa	niezadowalający	brak nawierzchni ulepszonej
Razem		**13 135**			

Źródło: opracowanie własne.

[6] Według informacji przekazanych przez Gminę Jerzmanowa część drogi 100515D znajduje się w dobrym stanie technicznym i nie wymaga remontu. Zakres prac obejmie wyłącznie pozostałe odcinki, a podana długość (3 899 m) dotyczy całej drogi. Ostateczny zakres zostanie określony w dokumentacji projektowej.

Na odcinkach bitumicznych zakres remontu obejmuje frezowanie i ułożenie nowej warstwy ścieralnej wraz z regulacją poboczy i odtworzeniem odwodnienia. Na odcinkach gruntowych i gruntowo-tłuczniowych (100515D, 100537D, 100513D, 100541D) wykonanie nawierzchni ulepszonej wykracza poza remont w rozumieniu ustawy o drogach publicznych i powinno być przygotowane jako przebudowa, z dokumentacją projektową.

Grupa B – drogi dojazdowe (klasa D). Obejmuje 12 dróg o łącznej długości 4,182 km, obsługujących pojedyncze posesje i mniejsze skupiska zabudowy. Remonty należy prowadzić etapowo, łącząc je w pakiety według miejscowości, co obniża koszty mobilizacji wykonawcy.

Tabela 43. Drogi gminne wymagające remontu – Grupa B

Miejscowość	Drogi (nr, długość)	Łącznie [m]	Uwagi
Łagoszów Mały	100525D (536 m), 100523D (367 m), 100522D (57 m)	960	na 100525D przystanki Łagoszów Mały 03 i 04 (linia nr 11)
Gaiki	100530D – dojazd do wysypiska (985 m), 100529D (557 m)	1 542	100530D obciążona ruchem ciężkim
Jerzmanowa	120243D ul. Ogrodowa (584 m), 120251D ul. Truskawkowa (313 m), 100241D ul. Krótka (72 m)	969	ul. Ogrodowa i Truskawkowa – nawierzchnie gruntowe i z płyt
Bądzów	100540D (196 m), 100538D (127 m)	323	–
Potoczek	100532D (217 m)	217	nawierzchnia gruntowo-tłuczniowa
Kurów Mały	100254D (171 m)	171	powiązanie z zadaniem INW-08
Razem		**4 182**	

Źródło: opracowanie własne.

Grupa C – drogi, których potrzeby remontowe zaspokoją zadania inwestycyjne. Obejmuje 7 dróg o łącznej długości 2,868 km: 100555D ul. Akacjowa (474 m, stan zły) i 100552D ul. Słoneczna (431 m) w Jaczowie – zadanie INW-03; 120256D ul. Wiertnicza (1 375 m) i 100557D ul. Wierzbowa (128 m) w Jaczowie – INW-01 i INW-02; 120245D ul. Wiśniowa (96 m) i 120246D ul. Czereśniowa (97 m) w Jerzmanowej – INW-05; 120253D ul. Świerkowa

(267 m) w Jerzmanowej – INW-06. Na tych drogach do czasu realizacji inwestycji prowadzi się wyłącznie utrzymanie bieżące, bez remontów, które zostałyby wkrótce rozebrane.

8.3.3 Remonty dróg wewnętrznych

Spośród 5 kontrolowanych dróg wewnętrznych wymagających remontu ul. Dębowa w Jaczowie (0003_081) została już zbudowana w 2026 r. Remontu wymagają nadal 4 drogi o łącznej długości 2,271 km: trzy odcinki w obrębie Kurowice-Modła (0005_020 – 809 m, 0005_026 – 617 m, 0005_043 ul. Podgórna – 315 m) oraz droga 0008_027 w Smardzowie (530 m). Pozostałe drogi wewnętrzne (ok. 121 km) nie były objęte kontrolą w 2025 r.; rekomenduje się objęcie corocznymi kontrolami co najmniej dróg wewnętrznych obsługujących zwartą zabudowę i przystanki (Golowice, Gaiki 01).

8.3.4 Remonty obiektów inżynierskich

Naprawy konstrukcyjne dotyczą 6 obiektów, wszystkich zlokalizowanych w Jaczowie, w tym 5 z oceną 3,0 lub niższą. Pierwszeństwo mają obiekty z ograniczoną nośnością i oceną 2,0 lub niższą, ponieważ ograniczenia te utrudniają dojazd pojazdów służb, odbioru odpadów i maszyn rolniczych.

Tabela 44. Zadania remontowe na obiektach inżynierskich

Obiekt	Droga	Ocena obiektu	Ograniczenie nośności	Zakres prac	Proponowany termin
Przepust nr 4	100555D ul. Akacjowa, Jaczów	1,0	TAK (3,5 Mg)	wymiana pękniętych elementów rurowych, odtworzenie nasypu	2027, jako zadanie odrębne, jeżeli roboty INW-03 nie rozpoczną się w 2027 r.
Most nr 6	100549D ul. Działkowa, Jaczów	2,0	TAK	naprawa izolacji i konstrukcji pomostu, przyczółków, balustrad i barier	2027
Most nr 9	100547D ul. Kręta, Jaczów	2,0	NIE	naprawa izolacji pomostu i przyczółków	2027
Most nr 8	100548D ul. Główna, Jaczów	3,0	TAK	naprawa elementów decydujących o ocenie, zniesienie ograniczenia nośności	2027–2028

Most nr 5	100545D ul. Łąkowa, Jaczów	3,0	NIE	naprawy przywracające stan zadowalający	2028
Przepust nr 3	100552D ul. Słoneczna, Jaczów	3,8	NIE	naprawa głowicy wlotowej, umocnienie skarp	w ramach INW-03

Źródło: opracowanie własne na podstawie protokołów okresowych kontroli rocznych obiektów inżynierskich z 2025 r.

Powtarzającym się brakiem jest brak barier energochłonnych na mostach i kładkach pieszo-jezdnych w Jaczowie, także na obiektach w dobrym stanie. Rekomenduje się jedną analizę potrzeb dla wszystkich obiektów na cieku Sępolno i rowie SP-10 oraz etapowy montaż barier, w pierwszej kolejności na ul. Głównej (100548D), która obsługuje linie autobusowe i szkołę.

8.3.5 Organizacja zadań utrzymaniowych i remontowych

Aby wydatki na utrzymanie i remonty były planowane, a nie interwencyjne, rekomenduje się:

- prowadzenie cyfrowej bazy stanu dróg i obiektów, aktualizowanej po każdej kontroli rocznej, z oceną nawierzchni, wykazem uszkodzeń i wykonanych prac,
- przyjmowanie corocznego planu remontów do projektu budżetu, z listą dróg z Grup A i B oraz obiektów z tabeli 44,
- łączenie remontów z innymi robotami w pasie drogowym (sieci wod-kan, oświetlenie), aby nie naruszać świeżo wyremontowanych nawierzchni,
- uwzględnianie w umowach na remonty okresu gwarancji i przeglądów gwarancyjnych.

8.4 Zadania inwestycyjne

Plan obejmuje 19 zadań inwestycyjnych (INW-01 – INW-19), z których 13 dotyczy budowy dróg, 4 infrastruktury pieszej i pieszo-rowerowej, a 2 oświetlenia. Dla 7 zadań (INW-01, 03, 04, 05, 06, 07, 14) dokumentacja jest gotowa lub w opracowaniu; INW-06 jest w realizacji od 1.06.2026 r., pozostałe roboty mogą ruszyć w latach 2027–2028. Podstawą wykazu jest zestawienie inwestycji drogowych Gminy Jerzmanowa, uzupełnione o zadania wskazane w budżecie na 2026 r. przedstawione w podrozdziale 6.4.

8.4.1 Inwestycje zrealizowane

W latach 2025–2026 Gmina zakończyła 3 zadania budowlane i 2 opracowania projektowe lub koncepcyjne. Zrealizowane dokumentacje stanowią bezpośrednią podstawę części zadań na lata 2027–2028.

Tabela 45. Inwestycje i dokumentacje drogowe zrealizowane w latach 2025–2026

Zadanie	Lokalizacja	Zakres	Zakończenie
Rozwój bazy turystycznej	Jerzmanowa	nawierzchnie, ciągi piesze, ścieżki rowerowe, tory pumptrack, miasteczko ruchu drogowego	30.06.2026 r.
Budowa ul. Dębowej	Jaczów	roboty drogowe, kanalizacja deszczowa, oświetlenie, sieć wod-kan	do 30.06.2026 r.
Budowa drogi na dz. nr 270 z odwodnieniem i oświetleniem	Potoczek	„zaprojektuj i wybuduj”	do 31.03.2026 r.
Dokumentacja projektowo-kosztorysowa ul. Wrześniowej	Modła	kompletna dokumentacja	18.12.2025 r.
Projekt budowlano-wykonawczy ul. Wierzbowej	Jaczów	projekt z pozwoleniem na budowę	XII 2025 r.

Źródło: zestawienie inwestycji drogowych Gminy Jerzmanowa.

8.4.2 Zadania inwestycyjne na lata 2026-2028

Zadania uporządkowano według rodzaju, a w ramach rodzaju – według zaawansowania przygotowań. Kolumna „Uzasadnienie" wskazuje związek zadania z wynikami diagnozy.

Tabela 46. Wykaz zadań inwestycyjnych planu.

ID	Zadanie	Lokalizacja	Zakres	Etap / termin	Uzasadnienie
INW-01	Budowa dróg: ul. Wierzbowa, Księżycowa, Wiertnicza i Różana	Jaczów	dokumentacja z decyzją ZRID i podziałami (Różana do 30.11.2026 r., Wiertnicza i Księżycowa do 10.12.2026 r., Wierzbowa – pozwolenie na budowę z XII 2025 r.); roboty budowlane z nadzorem	roboty 2027–2028	120256D (1 375 m) i 100557D – stan niezadowalający; rozwój zabudowy w Jaczowie (OSI)
INW-02	Budowa drogi wewnętrznej ul. Wierzbowa – kolejny odcinek	Jaczów	dokumentacja i budowa	2027–2028	kontynuacja INW-01
INW-03	Budowa ul. Akacjowej i ul. Słonecznej z odcinkami przyległymi	Jaczów	dokumentacja (postępowanie z 27.03.2026 r.), następnie roboty; wymiana przepustu nr 4, naprawa przepustu nr 3	dokumentacja 2026–2027, roboty 2028; wymiana przepustu nr 4 w 2027 r	100555D – stan zły; przepust nr 4 – ocena 1,0, ograniczenie do 3,5 Mg; 100552D – stan niezadowalający
INW-04	Budowa ul. Jesiennej z ul. Majową i drogami przyległymi	Modła	dokumentacja do 10.12.2026 r.; roboty odcinka	roboty 2027	rozwój zabudowy w Modłej

ID	Zadanie	Lokalizacja	Zakres	Etap / termin	Uzasadnienie
INW-05	Budowa układu dróg: ul. Jabłoniowa, Malinowa, Czereśniowa, Wiśniowa, Morelowa, Jagodowa	Jerzmanowa	dokumentacja do 18.12.2026 r.; roboty odcinka ul. Jabłoniowej, dalsze etapy	odcinek ul. Jabłoniowej 2027; kolejne etapy od 2028	120245D i 120246D – nawierzchnie gruntowe, stan niezadowalający; rozwój osiedla (OSI)
INW-06	Budowa ul. Świerkowej	Jerzmanowa	roboty budowlane (wykonawca wybrany w V 2026 r., roboty od 1.06.2026 r.)	2026	120253D – nawierzchnia gruntowa, stan niezadowalający
INW-07	Budowa ul. Wrześniowej	Modła	roboty na podstawie dokumentacji z XII 2025 r.	Propozycja: 2028	dokumentacja gotowa do realizacji
INW-08	Budowa odcinka drogi na dz. nr 15/6	Kurów Mały	aktualizacja dokumentacji I etap robót	2027	obsługa zabudowy
INW-09	Budowa ul. Borowikowej	Smardzów	dokumentacja z rozwiązaniem odwodnienia i retencji	dokumentacja 2027	rejon narażony na zalewanie
INW-10	Budowa drogi gminnej	Smardzów	dokumentacja po przejęciu gruntów	dokumentacja 2027	rejon zalewowy; regulacja stanu prawnego
INW-11	Budowa drogi gminnej przy boisku sportowym	Gaiki	dokumentacja	dokumentacja 2027	dojazd do obiektu sportowego
INW-12	Budowa drogi wewnętrznej na dz. nr 193	Gaiki	dokumentacja po uregulowaniu granic w MPZP	dokumentacja 2027	regulacja stanu planistycznego
INW-13	Budowa drogi	Maniów	dokumentacja	dokumentacja 2027	obsługa zabudowy

ID	Zadanie	Lokalizacja	Zakres	Etap / termin	Uzasadnienie
INW-14	Przebudowa DW329 – ciąg pieszo-rowerowy z odwodnieniem, km 1+050 – 1+920	Jaczów – Głogów (rejon Ruszowic)	dokumentacja z decyzją ZRID do 31.03.2027 r.; roboty i nadzór	roboty 2027	brak infrastruktury rowerowej; DW329 – 50% wypadków w gminie
INW-15	Przebudowa DW329 – droga rowerowa Jaczów – Smardzów – Jerzmanowa	DW329	dokumentacja z decyzją ZRID (porozumienie z Województwem Dolnośląskim)	2027–2028	połączenie dwóch głównych miejscowości; Rowerowy Plan
INW-16	Przebudowa ul. Akacjowej – chodnik z oświetleniem	Jerzmanowa (100234D)	dokumentacja	dokumentacja 2027	brak chodników i oświetlenia na osiedlach (Strategia)
INW-17	Budowa chodnika w parku przy ul. Głogowskiej	Jerzmanowa	dokumentacja i wykonanie	2027	rejon szkoły, kościoła i przystanków Głogowska 01–04
INW-18	Doświetlenie przejmowanych ulic	cała gmina	dokumentacja i budowa oświetlenia	2027	drogi przejmowane (podrozdział 8.8)
INW-19	Oświetlenie drogi gminnej 100516D od DW333 do Zofiówki	Gaiki – Zofiówka	dokumentacja i wykonanie	2027	trasa linii nr 11, przystanek Zofiówka 02

Źródło: opracowanie własne na podstawie zestawienia inwestycji drogowych Gminy Jerzmanowa oraz informacji o budżecie Gminy na 2026 r.

Zadania INW-14 i INW-15 dotyczą drogi wojewódzkiej; ich inwestorem jest Województwo Dolnośląskie (DSDiK), a udział Gminy wynika z porozumienia. Zadania INW-03 i INW-06 pochodzą z informacji o budżecie na 2026 r.

8.4.3 Zadania kierunkowe na lata 2029–2032

Zadania na lata 2029–2032 nie mają jeszcze dokumentacji i zostaną doprecyzowane przy weryfikacji Planu. Wynikają one z kontynuacji zadań z tabeli 46 oraz z diagnozy:

- roboty budowlane dla zadań, których dokumentacja powstanie w 2027 r. (INW-09 – INW-13, INW-16),
- kolejne etapy układu dróg w Jerzmanowej (INW-05) oraz roboty w ramach INW-03,
- realizacja drogi rowerowej Jaczów – Smardzów – Jerzmanowa (INW-15) i kolejnych odcinków priorytetowych docelowej sieci rowerowej (19,04 km),
- przebudowa odcinków gruntowych i gruntowo-tłuczniowych dróg lokalnych z Grupy A (100515D, 100537D, 100513D, 100541D),
- infrastruktura (nawierzchnia, odwodnienie, oświetlenie) na drogach przejmowanych przez Gminę,
- modernizacja przystanków i dojść do nich (podrozdział 8.7).

8.4.4 Zasady przygotowania i realizacji inwestycji

- **Kompleksowość**. Budowa drogi obejmuje jezdnię, odwodnienie, oświetlenie i infrastrukturę pieszą, a tam, gdzie to możliwe – przebudowę sieci w pasie drogowym, tak jak przy ul. Dębowej.
- **Wyprzedzające przygotowanie**. Gmina powinna dysponować dokumentacją z decyzjami (ZRID, pozwolenie na budowę) dla zadań o 1–2 lata wcześniej niż planowane roboty, co pozwala korzystać z naborów na środki zewnętrzne.
- **Etapowanie**. Duże układy osiedlowe (INW-01, INW-05) realizuje się etapami, zaczynając od odcinków o największej liczbie obsługiwanych posesji i najgorszym stanie nawierzchni.
- **BRD w projekcie**. Każdy projekt uwzględnia standardy uspokojenia ruchu z podrozdziału 8.6 i rozwiązania z podrozdziału 8.5.
- **Warunki lokalne.** W rejonach zalewowych i na terenach górniczych projekt poprzedza rozpoznanie warunków wodnych i górniczych (kierunek K5).

8.5 Działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego

Działania w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego powinny wpisywać się w cele Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021–2030, zakładającego ograniczenie do 2030 r. liczby ofiar śmiertelnych i osób ciężko rannych o 50% względem 2019 r. Na poziomie Gminy Jerzmanowa realizacja tego kierunku będzie następować poprzez modernizację infrastruktury drogowej, poprawę bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów oraz eliminowanie miejsc szczególnie niebezpiecznych.

8.5.1 Główne wyniki z diagnozy

- Liczba wypadków rośnie: z 2 w 2020 r. do 11 w 2025 r.; łącznie 4 ofiary śmiertelne i 27 ciężko rannych.
- Na DW329 od 2023 r. dochodzi do 5 wypadków rocznie; w skali gminy dominują zderzenia boczne i czołowe (po 11), typowe dla skrzyżowań i manewrów wyprzedzania.
- Wypadki na drogach gminnych wystąpiły na 100527D (Maniów – Maniów Górny), 100548D (ul. Główna w Jaczowie), 100515D (Jaczów – Kurowice – Nielubia) i 100946D (ul. Polna w Jaczowie).
- Oznakowanie poziome występuje na 29 z 82 kontrolowanych dróg, a urządzenia BRD na 36; na mostach i kładkach w Jaczowie brakuje barier energochłonnych.
- Chodniki ma 35% dróg gminnych; brak wydzielonej infrastruktury rowerowej.

8.5.2 Działania infrastrukturalne na drogach gminnych

Tabela 47. Działania infrastrukturalne BRD na drogach gminnych

Działanie	Zakres	Lokalizacje priorytetowe	Horyzont
Bezpieczne otoczenie szkół	doświetlone i wyniesione przejścia, ograniczenie prędkości do 30 km/h w rejonie wejść, oznakowanie aktywne, ciągłe dojścia chodnikiem od przystanków	SP w Jaczowie (ul. Główna, 100548D); SP w Jerzmanowej (ul. Głogowska, 100236D)	2027–2028
Przejścia dla pieszych	przegląd wszystkich przejść na drogach gminnych; doświetlenie, azyle tam, gdzie pozwala szerokość jezdni, poprawa widoczności	drogi klasy L w terenie zabudowy: 100548D, 100236D, 100520D, 100512D	2027–2029

Przystanki autobusowe	perony, dojście chodnikiem, oświetlenie, przejście w pobliżu przystanku	przystanki na 100548D, 100236D, 100515D, 100525D, 100533D	sukcesywnie, z zadaniami z 8.7
Skrzyżowania z DW329 i drogami powiatowymi	odtworzenie pól widoczności, wycinka roślinności, oznakowanie, w razie potrzeby przebudowa wlotów dróg gminnych	Jaczów, Smardzów, Jerzmanowa	2027–2030
Analiza miejsc wypadków na drogach gminnych	wizja lokalna i usunięcie przyczyn infrastrukturalnych	100515D, 100946D, 100548D, 100527D	2027
Oznakowanie poziome	linie krawędziowe i segregacyjne na drogach lokalnych w miarę remontów nawierzchni	18 dróg klasy L	2027–2032
Bariery energochłonne	montaż na mostach i kładkach pieszo-jezdnych (patrz 8.3.4)	ul. Główna (100548D), następnie pozostałe obiekty w Jaczowie	2027–2029
Pobocza i skrajnia	regulacja poboczy (15 dróg), usunięcie roślinności ze skrajni (12 dróg)	wg protokołów kontroli	corocznie
Oświetlenie	doświetlenie ulic, przejść i przystanków	INW-18, INW-19, przejścia na drogach L	2027–2030
Uspokojenie ruchu	strefy zamieszkania i strefy 30, środki fizyczne wg standardów z 8.6	osiedla w Jaczowie, Jerzmanowej, Modłej	przy każdej inwestycji

Źródło: opracowanie własne.

8.5.3 Współpraca z zarządcami dróg wyższych kategorii

Połowa wypadków w gminie wystąpiła na DW329, na której Gmina nie może sama wprowadzać zmian. Rekomenduje się:

- wystąpienie do DSDiK o wspólny przegląd bezpieczeństwa DW329 w granicach gminy, z identyfikacją miejsc koncentracji zderzeń bocznych (skrzyżowania, zjazdy) i czołowych,
- wnioskowanie o doświetlenie przejść, azyle i środki ograniczające prędkość w terenie zabudowy Jaczowa, Smardzowa i Jerzmanowej,

- dokończenie z Województwem zadań INW-14 i INW-15, które oddzielą ruch pieszy i rowerowy od jezdni DW329,
- przekazywanie zarządcom DK12, S3, DW333 i dróg powiatowych wniosków z corocznej analizy wypadków oraz koordynację rozwiązań przy przebudowie ul. Obiszowskiej,
- współpracę z Komendą Powiatową Policji w Głogowie w zakresie kontroli prędkości na odcinkach o największej liczbie zdarzeń.

8.5.4 Działania edukacyjne i organizacyjne

- **Miasteczko ruchu drogowego w Jerzmanowej** (oddane w 2026 r.) – regularne zajęcia dla szkół i przedszkoli, przygotowanie do karty rowerowej.
- **Kampanie dla grup szczególnie narażonych** – widoczność pieszych (elementy odblaskowe) dla 866 mieszkańców w wieku 65 lat i więcej i dla dzieci dojeżdżających do szkół.
- **Zgłoszenia mieszkańców** – stały kanał zgłaszania niebezpiecznych miejsc, a zgłoszenia uwzględniane w corocznym przeglądzie.
- **BRD w procesie inwestycyjnym** – każdy projekt drogi gminnej przechodzi przed zatwierdzeniem sprawdzenie rozwiązań BRD (widoczność, przejścia, uspokojenie ruchu).
- **Coroczna analiza wypadków** – aktualizacja danych z POBR i Policji oraz ocena efektów zrealizowanych działań.

8.5.5 Monitorowanie efektów

Tabela 48. Wskaźniki monitorowania działań BRD

Wskaźnik	Wartość bazowa	Kierunek zmian
Liczba wypadków na terenie gminy (rocznie)	11 (2025 r.)	spadek
Liczba zabitych i ciężko rannych (rocznie)	7 (2025 r.)	spadek o połowę do 2030 r.
Liczba wypadków na drogach gminnych (rocznie)	2 (2025 r.)	0
Liczba szkół z przebudowanym otoczeniem	0 z 2	2 do 2028 r.
Udział dróg klasy L z oznakowaniem poziomym	do ustalenia w przeglądzie	wzrost

Źródło: opracowanie własne.

8.6 Standardy organizacji i uspokojenia ruchu drogowego

Standardy wyznaczają jednolite zasady organizacji ruchu na drogach gminnych i wewnętrznych Gminy Jerzmanowa. Mają zastosowanie przy każdej budowie, przebudowie i remoncie przy rozpatrywaniu wniosków mieszkańców i sołectw o zmiany w organizacji ruchu oraz przy przejmowaniu dróg prywatnych.

Podstawą jest dopasowanie prędkości i organizacji ruchu do funkcji drogi określonej w hierarchii z tabeli 39:

- drogi lokalne (klasa L) – ruch ogólnodostępny z prędkością dopuszczalną w obszarze zabudowanym, uspokojenie punktowe przy szkołach, przejściach i przystankach, rozwiązania przystosowane do autobusów i maszyn rolniczych,
- drogi dojazdowe (klasa D) i drogi wewnętrzne osiedlowe – ruch wyłącznie lokalny, strefy tempo 30 lub strefy zamieszkania, środki fizyczne uspokojenia ruchu,
- drogi o charakterze gospodarczym (dojazd do terenu górniczego, wysypiska, pól) – ograniczenia tonażu i trasy ruchu ciężkiego wyznaczone tak, aby omijał zabudowę mieszkaniową.

Zgodnie z ustawą – Prawo o ruchu drogowym organem zarządzającym ruchem na drogach gminnych jest Starosta Głogowski. Gmina jako zarządca drogi opracowuje projekty organizacji ruchu i przedkłada je do zatwierdzenia. Na drogach wewnętrznych organizację ruchu wprowadza Gmina jako zarządca. Oznakowanie i urządzenia bezpieczeństwa ruchu wykonuje się według rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, a parametry dróg – według rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych.

8.6.1 Ograniczanie ruchu tranzytowego niezwiązanego z obsługą lokalną

Ruch tranzytowy przez gminę powinien odbywać się drogami S3, DK12, DW329 i DW333, a drogi gminne mają służyć dojazdom do miejscowości i nieruchomości. Ryzyko przenoszenia ruchu na drogi gminne dotyczy przede wszystkim dróg równoległych do DW329 lub skracających dojazd do Głogowa oraz dróg z ruchem ciężkim. Plan nie

dysponuje pomiarami natężenia ruchu na drogach gminnych, dlatego wskazane odcinki traktuje się jako wymagające obserwacji, a nie jako potwierdzone trasy tranzytu.

Odcinki wymagające obserwacji:

- 100520D Jaczów – Smardzów oraz 100511D Jaczów – Ruszowice – możliwe objazdy DW329 w kierunku Głogowa,
- 100512D Modła – Głogów i 100515D Jaczów – Kurowice – Nielubia – połączenia z Głogowem i sąsiednimi gminami z pominięciem dróg wyższych kategorii,
- ulice osiedlowe w Jaczowie i Jerzmanowej łączące się z DW329 w kilku punktach – ryzyko przejazdów na skróty przy utrudnieniach na DW329,
- 120255D (dojazd do szybu Świętego Jakuba) i 100530D (dojazd do wysypiska w Gaikach) – ruch ciężki o charakterze gospodarczym.

Zasady i środki:

1. Kształtowanie układu przy nowych osiedlach. Układy osiedlowe projektuje się jako sięgacze lub pętle z ograniczoną liczbą wlotów na drogę wyższej kategorii. Nie tworzy się nowych ciągów równoległych do DW329, które mogłyby przejąć ruch przelotowy.

2. Ograniczenia tonażu z wyjątkiem dojazdu. Na drogach dojazdowych w zabudowie stosuje się zakaz wjazdu pojazdów powyżej ustalonej masy z tabliczką dopuszczającą dojazd do posesji, obsługę rolniczą i pojazdy komunalne.

3. Wyznaczone trasy ruchu ciężkiego. Dla ruchu do terenu górniczego, wysypiska i większych gospodarstw ustala się trasy omijające zabudowę; zarządca uzgadnia z użytkownikami ciężkiego sprzętu zasady odtwarzania zniszczonej nawierzchni.

4. Filtry ruchu. Tam, gdzie przejazd na skróty zostanie potwierdzony, dopuszcza się przerwanie ciągłości dla samochodów (słupki, wyspa) z zachowaniem przejścia dla pieszych, rowerów oraz przejazdu pojazdów ratowniczych.

5. Bramy wjazdowe do miejscowości na drogach klasy L – zwężenie lub wyspa z oznakowaniem obszaru zabudowanego, podkreślająca zmianę charakteru drogi.

6. Uspokojenie ruchu zmniejszające atrakcyjność przejazdu (podrozdziały 8.6.2 i 8.6.4).

Procedura: zgłoszenie mieszkańców lub sołectwa → pomiar natężenia i struktury ruchu (z udziałem pojazdów ciężkich) → projekt organizacji ruchu zatwierdzony przez Starostę → wdrożenie → ponowny pomiar po ok. 12 miesiącach i ocena skutków, w tym przeniesienia ruchu na sąsiednie ulice.

8.6.2 Strefy uspokojonego ruchu w obszarach zabudowy mieszkaniowej

W obszarach zabudowy mieszkaniowej stosuje się dwa rodzaje stref: **strefę zamieszkania** (znak D-40), w której pieszy ma pierwszeństwo, a prędkość nie przekracza 20 km/h, oraz **strefę ograniczonej prędkości do 30 km/h** (znak B-43). Strefa obejmuje cały zespół ulic, a nie pojedyncze odcinki, co zmniejsza liczbę znaków i ułatwia ich respektowanie.

Tabela 49. Kryteria doboru rodzaju strefy

Kryterium	Strefa zamieszkania (20 km/h)	Strefa tempo 30	Bez strefy (prędkość w obszarze zabudowanym)
Funkcja drogi	dojazd do posesji, sięgacz, droga wewnętrzna	droga dojazdowa (D) zbierająca ruch z kilku ulic	droga lokalna (L), trasa autobusowa
Infrastruktura piesza	brak chodnika, ciąg pieszo-jezdny	chodnik co najmniej z jednej strony	chodnik, przejścia dla pieszych
Szerokość jezdni	wąska, jednopasowa lub nawierzchnia jednolita	umożliwiająca mijanie	dwa pasy ruchu
Komunikacja zbiorowa	brak	brak lub incydentalna	linie autobusowe
Parkowanie	wyłącznie w miejscach wyznaczonych	dopuszczone wg oznakowania	wg oznakowania
Typowe lokalizacje	nowe osiedla: ul. Wierzbowa, Księżycowa, Wiertnicza, Różana (Jaczów), ul. Jabłoniowa, Malinowa, Czereśniowa, Wiśniowa, Morelowa, Jagodowa (Jerzmanowa), ul. Jesienna i Majowa (Modła)	osiedla w Jaczowie i Jerzmanowej z istniejącymi chodnikami, rejony szkół	100548D, 100236D, 100520D, 100512D, 100515D – z uspokojeniem punktowym

Źródło: opracowanie własne.

Zasady wyznaczania stref:

- strefę zamieszkania wyznacza się przy budowie lub przebudowie drogi, bo wymaga ona rozwiązań fizycznych (jednolita nawierzchnia, brak wyraźnego

podziału na jezdnię i chodnik, wyznaczone miejsca postojowe); samo oznakowanie istniejącej drogi z krawężnikami i chodnikami nie wystarcza,

- strefę tempo 30 można wprowadzić na istniejących ulicach, uzupełniając ją o środki fizyczne w miejscach, gdzie pomiary wykażą przekraczanie prędkości,
- wjazd do strefy oznacza się wyniesieniem lub zmianą nawierzchni na wlocie,
- w rejonach szkół w Jaczowie i Jerzmanowej stosuje się lokalne ograniczenie prędkości do 30 km/h niezależnie od klasy drogi, z wyniesionymi przejściami i oznakowaniem aktywnym (tabela 47),
- zadania INW-01, INW-04 i INW-05 projektuje się od razu jako strefy zamieszkania lub tempo 30.

Procedura: wniosek mieszkańców, sołectwa lub inicjatywa Gminy → analiza funkcji ulic, szerokości, obecności chodników i komunikacji zbiorowej → projekt organizacji ruchu i informacja dla mieszkańców → zatwierdzenie i wdrożenie → ocena po roku (pomiar prędkości, zgłoszenia).

8.6.3 Organizacja ruchu na drogach o ograniczonej szerokości jezdni

Znaczna część dróg dojazdowych i wewnętrznych w gminie ma wąskie jezdnie i pasy drogowe, co wynika z ich historycznego, rolniczego przebiegu oraz z podziałów działek pod zabudowę. Na takich drogach nie da się zachować jednocześnie dwóch pasów ruchu i chodnika, dlatego organizację ruchu dobiera się do dostępnej szerokości. Protokoły kontroli nie zawierają szerokości jezdni, więc przed wdrożeniem standardu rekomenduje się uzupełnienie ewidencji dróg o szerokość jezdni i pasa drogowego.

Tabela 50. Orientacyjny dobór organizacji ruchu do szerokości jezdni

Szerokość jezdni	Rekomendowana organizacja	Ruch pieszy	Warunki dodatkowe
ok. 5,0 m i więcej	ruch dwukierunkowy	chodnik (jedno- lub dwustronny) albo pobocze utwardzone	na drogach L – przejścia i uspokojenie punktowe
ok. 4,0–5,0 m	ruch dwukierunkowy z ograniczeniem prędkości (tempo 30) lub strefa zamieszkania	chodnik jednostronny, jeśli pozwala pas drogowy; w przeciwnym razie ruch pieszy jezdnią w strefie zamieszkania	zakaz zatrzymywania na jezdni, utwardzone pobocza do mijania

poniżej ok. 4,0 m	jezdnia jednopasowa z mijankami albo ruch jednokierunkowy (para ulic)	ciąg pieszo-jezdny w strefie zamieszkania	mijanki w zasięgu wzajemnej widoczności; zawrotka na końcu sięgacza

Źródło: opracowanie własne; wartości orientacyjne do weryfikacji w projekcie na podstawie przepisów techniczno-budowlanych dla dróg publicznych.

Zasady:

- Ruch jednokierunkowy stosuje się tylko tam, gdzie istnieje równoległa ulica tworząca parę i nie wydłuża to istotnie dojazdów; dopuszcza się w nim ruch rowerów pod prąd, jeśli pozwala szerokość.
- Mijanki lokalizuje się przy zjazdach do posesji i na łukach, tak aby kierowcy widzieli nadjeżdżający pojazd przed wjazdem na odcinek jednopasowy.
- Dostępność dla służb – każda organizacja musi zapewnić przejazd pojazdów straży pożarnej, pogotowia, odbioru odpadów i odśnieżania; zmiany uzgadnia się z OSP i Zakładem Gospodarki Komunalnej.
- Maszyny rolnicze – na drogach prowadzących do pól utrzymuje się skrajnię wolną od gałęzi (12 dróg z ograniczoną skrajnią w kontrolach 2025 r.) i utwardzone pobocza umożliwiające zjechanie z jezdni.
- Parkowanie – na wąskich drogach parkowanie na jezdni jest zakazane, a miejsca postojowe wyznacza się poza nią (zatoki, posesje); w nowych zabudowach warunkiem jest zapewnienie miejsc postojowych na działkach.
- Poszerzenia pasa drogowego – przy podziałach nieruchomości i przejmowaniu dróg (podrozdział 8.8) Gmina dąży do uzyskania szerokości pasa umożliwiającej docelowo standard z pierwszego wiersza tabeli 50.

8.6.4 Standardy techniczne środków uspokojenia ruchu

Środki uspokojenia ruchu dobiera się do funkcji drogi i do tego, kto z niej korzysta: na trasach autobusowych i drogach z ruchem rolniczym stosuje się rozwiązania łagodne dla pojazdów ciężkich, a w strefach zamieszkania – rozwiązania wymuszające prędkość pieszego. Gmina powinna stosować na swojej sieci ograniczony, powtarzalny zestaw środków, aby kierowcy rozpoznawali je bez zaskoczenia.

Tabela 51. Katalog środków uspokojenia ruchu dla dróg gminnych i wewnętrznych

Środek	Zastosowanie	Drogi klasy L / trasy autobusowe	Drogi D, wewnętrzne, strefy	Uwagi
Brama wjazdowa (zwężenie, wyspa, zmiana nawierzchni)	wjazd do miejscowości lub strefy	tak	tak	pierwszy element strefy, oznakowanie początku obszaru
Wyniesione przejście dla pieszych	szkoły, przystanki, dojścia do usług	tak, z łagodnymi pochylniami	tak	doświetlenie przejścia, zapewnienie odwodnienia przy krawężnikach
Wyniesione skrzyżowanie	skrzyżowania w centrach miejscowości i osiedli	tak, z łagodnymi pochylniami	tak	wyznacza pierwszeństwo pieszych w rejonie skrzyżowania
Próg wyspowy (poduszka)	odcinki proste, gdzie przekraczana jest prędkość	tak – autobus przejeżdża okrakiem	tak	rozwiązanie preferowane na trasach autobusowych
Próg zwalniający na całą szerokość jezdni	ulice osiedlowe, sięgacze	nie	tak	nie stosować na łukach, przed przejściami bez wyniesienia ani w miejscach zbierania wody
Szykana, przestawienie osi jezdni	ulice tempo 30 o prostym przebiegu	ograniczone	tak	może łączyć się z miejscami postojowymi lub zielenią
Zwężenie jednostronne lub dwustronne	wloty, przejścia, odcinki szkolne	tak, z zachowaniem przejazdu autobusu	tak	oznakowanie pierwszeństwa przejazdu

Środek	Zastosowanie	Drogi klasy L / trasy autobusowe	Drogi D, wewnętrzne, strefy	Uwagi
Mini-rondo (wyspa przejezdna)	skrzyżowania ulic lokalnych	tak	tak	wyspa przejezdna dla autobusów i maszyn rolniczych
Azyl dla pieszych	przejścia przez szersze jezdnie	tak	rzadko	zalecany przy przejściach na drogach L i w porozumieniu z DSDiK na DW329
Wyświetlacz prędkości (tablica aktywna)	wjazdy do miejscowości, rejony szkół	tak	ograniczone	środek uzupełniający, nie zastępuje środków fizycznych
Oznakowanie poziome (linie, napisy, kolorowa nawierzchnia)	strefy szkolne, początek strefy	tak	tak	wzmacnia czytelność, sam nie obniża skutecznie prędkości

Źródło: opracowanie własne.

Zasady projektowe i wdrożeniowe:

1. Ciągłość. Pojedynczy próg obniża prędkość tylko lokalnie; na odcinkach strefy tempo 30 środki fizyczne rozmieszcza się w odstępach zapewniających utrzymanie prędkości na całej długości ulicy, zwykle co kilkadziesiąt metrów.

2. Zgodność z przepisami. Progi, wyniesienia i ich oznakowanie wykonuje się według załącznika nr 4 do rozporządzenia z 3 lipca 2003 r.; projekt wymaga zatwierdzenia w projekcie organizacji ruchu.

3. Trasy autobusowe i ratownicze. Na drogach z liniami I, 2, 4, 11, 22 i 24 oraz na dojazdach do remizy OSP stosuje się wyłącznie progi wyspowe, wyniesienia z łagodnymi pochylniami i zwężenia; rozwiązania uzgadnia się z przewoźnikami i OSP.

4. Odwodnienie. Każdy środek fizyczny projektuje się razem z odwodnieniem, aby nie tworzył zastoisk wody i oblodzenia.

5. Hałas i drgania. W bezpośrednim sąsiedztwie budynków preferuje się szykany, zwężenia i wyniesienia z kostki o gładkiej nawierzchni zamiast progów z elementów prefabrykowanych.

6. Utrzymanie zimowe. Kształt i oznakowanie środków muszą być widoczne dla operatorów pługów; ich lokalizację przekazuje się wykonawcy odśnieżania.

7. Ocena skuteczności. Po wdrożeniu wykonuje się pomiar prędkości (np. wyświetlaczem z rejestracją danych), a wyniki uwzględnia w corocznej analizie BRD (podrozdział 8.5.4).

8.7 Funkcjonowanie i dostępność transportu zbiorowego

Wszystkie 13 miejscowości gminy ma dostęp do co najmniej jednej linii autobusowej, a sieć 7 linii zapewnia bezpośrednie połączenia z Głogowem i Polkowicami. Rola Gminy w transporcie zbiorowym dotyczy przede wszystkim infrastruktury: 40 przystanków w jej zarządzie, 11 dróg gminnych, po których kursują autobusy, oraz bezpiecznych dojść do przystanków. Oferta przewozowa zależy od kilku organizatorów, dlatego jej rozwój wymaga stałej koordynacji.

8.7.1 Dostępność miejscowości

Tabela 52. Obsługa miejscowości przez linie transportu zbiorowego.

Miejscowość	Linie	Przystanki gminne	Uwagi
Jerzmanowa	I, 2, 4, 11, 22, 24 (wybrane kursy), Polkowice – Głogów	4 (ul. Głogowska)	węzeł przesiadkowy gminy; połączenia z Głogowem i Polkowicami

Jaczów	2, 4, Polkowice – Głogów	8 (ul. Główna, ul. Smardzowska)	największa miejscowość; przystanek przy szkole
Smardzów	2, 4, Polkowice – Głogów	2	–
Bądzów	I, 11, 22, 24 (wybrane kursy), Polkowice – Głogów	brak w wykazie gminnym	przystanki innych zarządców
Modła	11	7 (ul. Letnia, ul. Wspólna)	–
Kurowice	11	2 (ul. Wspólna)	przystanki na drodze 100515D w stanie złym
Łagoszów Mały	11	6	2 przystanki na drodze 100525D w stanie niezadowalającym
Maniów	11	brak w wykazie gminnym	przystanki innych zarządców
Potoczek	11, 24	4	połączenie z Głogowem i Polkowicami
Gaiki	11, 24	4	–
Zofiówka	11 (wybrane kursy)	1	tylko część kursów dojeżdża do Zofiówki
Kurów Mały	I	1	tylko linia wewnątrzgminna
Golowice	I	1 (droga wewnętrzna)	tylko linia wewnątrzgminna

Źródło: opracowanie własne.

Najsłabiej obsłużone są Zofiówka, Kurów Mały i Golowice – korzystają z jednej linii lub z części kursów. Plan nie analizuje częstotliwości kursów; rekomenduje się zestawienie liczby kursów w dni robocze i weekendy dla każdej miejscowości przy pierwszej weryfikacji Planu.

8.7.2 Drogi gminne na trasach autobusowych

Autobusy kursują po 11 drogach gminnych. Ich stan techniczny i nośność bezpośrednio wpływają na punktualność i ciągłość kursów, dlatego drogi te mają pierwszeństwo w remontach i utrzymaniu zimowym.

Tabela 53. Drogi gminne z przystankami komunikacyjnymi

Nr drogi	Przebieg	Stan nawierzchni (2025)	Działanie
100515D	Jaczów – Kurowice – Nielubia (ul. Wspólna)	zły[6]	remont / przebudowa – Grupa A (8.3.2)
100514D	Kurów Mały – Kwielice	niezadowalający	remont – Grupa A
100525D	Łagoszów Mały	niezadowalający	remont – Grupa B
100548D	Jaczów, ul. Główna	zadowalający	zniesienie ograniczenia nośności mostu nr 8; bariery na obiektach
100236D	Jerzmanowa, ul. Głogowska	zadowalający	utrzymanie; otoczenie szkoły (8.5)
100512D	Modła – Głogów (ul. Letnia)	zadowalający	utrzymanie, ujednolicenie nawierzchni
100533D	Potoczek	zadowalający	utrzymanie
100535D	Potoczek – Gaiki	zadowalający	utrzymanie
100516D	Gaiki – Zofiówka – Łagoszów Wielki	zadowalający	oświetlenie (INW-19)
100520D	Jaczów – Smardzów	dobry	utrzymanie
100517D	Łagoszów Mały	dobry	utrzymanie

Źródło: opracowanie własne.

Szczególnej uwagi wymaga ul. Główna w Jaczowie: obsługuje 6 przystanków i szkołę, a w jej ciągu znajduje się most nr 8 z ograniczeniem nośności. Należy niezwłocznie sprawdzić, czy ograniczenie nie dotyczy autobusów i ująć naprawę mostu wśród pierwszych zadań remontowych.

8.7.3 Standard infrastruktury przystankowej

Modernizację przystanków prowadzi się według dwóch standardów, z uwzględnieniem potrzeb osób ze szczególnymi potrzebami oraz kierunku „zielonych przystanków” ze Strategii Rozwoju Gminy.

Tabela 54. Standard wyposażenia przystanków gminnych

Element	Przystanek podstawowy	Przystanek węzłowy (Jerzmanowa, Jaczów – ul. Główna przy szkole)
Peron	utwardzony, z krawężnikiem ułatwiającym wsiadanie	utwardzony, z krawężnikiem peronowym i fakturą ostrzegawczą
Dojście	chodnik lub utwardzone pobocze do najbliższej zabudowy	chodnik z przejściem dla pieszych w pobliżu przystanku
Wiata	przy większej liczbie pasażerów	tak, z możliwością zazielenienia dachu
Oświetlenie	tak	tak
Informacja pasażerska	rozkład jazdy	rozkład wszystkich linii, schemat sieci
Rower	–	stojaki rowerowe (parkuj i jedź)

Źródło: opracowanie własne na podstawie Strategii Rozwoju Gminy Jerzmanowa na lata 2026–2035.

Kolejność modernizacji: w pierwszej kolejności przystanki przy szkołach i w miejscowościach węzłowych, następnie przystanki bez utwardzonego dojścia lub oświetlenia. Rekomenduje się inwentaryzację wyposażenia wszystkich 40 przystanków, z oceną dojścia i oświetlenia (wskaźnik z tabeli 38).

8.8 Kryteria kwalifikacyjne i skala ocen dotyczące przejmowania dróg od właścicieli prywatnych przez Gminę Jerzmanowa

W ewidencji Gminy znajduje się 120 odcinków dróg prywatnych (kategoria „Inna") o łącznej długości 27,438 km, najwięcej w obrębach Jaczów (32 odcinki, 6,317 km), Kurowice-Modła (27) i Jerzmanowa (18). Strategia Rozwoju Gminy przewiduje nieodpłatne przejmowanie dróg prywatnych istotnych dla rozwoju gminy, z jednoczesnym zobowiązaniem do ich utrzymania. Ponieważ każda przejęta droga zwiększa trwałe koszty utrzymania, przejmowanie odbywa się według jawnych, jednakowych dla wszystkich kryteriów: najpierw warunków formalnych, a następnie oceny punktowej.

8.8.1 Formy przejęcia

- **Umowa darowizny** nieruchomości zajętej pod drogę – forma podstawowa, zgodna z założeniem nieodpłatnego przejmowania.
- **Podział nieruchomości na wniosek właściciela** z wydzieleniem działek pod drogę publiczną – działki przechodzą na własność Gminy z mocy prawa z dniem ostateczności decyzji podziałowej (art. 98 ustawy o gospodarce

nieruchomościami); warunkiem rozpatrzenia wniosku jest pisemne zrzeczenie się odszkodowania lub uzgodnienie jego wysokości.

- **Decyzja ZRID (Zezwolenie na Realizację Inwestycji Drogowej)** – przy budowie drogi gminnej przez Gminę (ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych), z odszkodowaniem na zasadach ustawowych.
- **Umowa z inwestorem** – przy nowych zespołach zabudowy Gmina dąży do zawarcia umowy, na podstawie której inwestor buduje drogę według standardów Gminy przed jej przekazaniem (art. 16 ustawy o drogach publicznych).

Po przejęciu droga zostaje drogą wewnętrzną Gminy, a gdy spełnia funkcję publiczną i wymagane parametry – jest zaliczana do kategorii dróg gminnych uchwałą Rady Gminy.

8.8.2 Warunki formalne

Wniosek o przejęcie podlega ocenie punktowej wyłącznie wtedy, gdy spełnia wszystkie warunki z tabeli 55. Niespełnienie któregokolwiek z nich skutkuje zwrotem wniosku z informacją o brakach.

Tabela 55. Warunki formalne przejęcia drogi

Symbol	Warunek	Sposób weryfikacji
W1	Wniosek złożony przez wszystkich współwłaścicieli działki drogowej, z deklaracją nieodpłatnego przekazania	wniosek, wypis z księgi wieczystej
W2	Uregulowany stan prawny: księga wieczysta, brak hipotek i obciążeń utrudniających korzystanie z drogi, brak sporów	księga wieczysta, oświadczenia
W3	Droga wydzielona geodezyjnie jako odrębna działka (lub działki) o przebiegu odpowiadającym faktycznemu użytkowaniu	mapa ewidencyjna, wizja lokalna
W4	Bezpośrednie połączenie z drogą publiczną lub drogą gminną	mapa ewidencyjna
W5	Zgodność przeznaczenia terenu z aktami planowania przestrzennego (teren drogi lub komunikacji)	MPZP, plan ogólny gminy
W6	Szerokość działki drogowej co najmniej 8 m. Wyjątek – 6 m dla ślepej drogi (sięgacza): krótszej niż 100 m, obsługującej do 6 działek i zakończonej placem do zawracania	mapa ewidencyjna, pomiar

Źródło: opracowanie własne.

Minimalne szerokości działki w warunku W6 są propozycją autorów Planu. Gmina może je zmienić, przyjmując własne zasady przejmowania dróg.

8.8.3 Ocena punktowa

Drogi spełniające warunki formalne ocenia się w skali 0–100 punktów według sześciu kryteriów. Kryteria nagradzają drogi, które obsługują wielu mieszkańców, tworzą ciągłość sieci i nie wymagają od Gminy dużych nakładów po przejęciu.

Tabela 56. Kryteria i skala ocen przejmowania dróg prywatnych

Kryterium	Skala ocen	Maks.
K1. Liczba obsługiwanych budynków mieszkalnych lub działek zabudowanych	20 i więcej – 25 pkt; 10–19 – 15 pkt; 5–9 – 8 pkt; poniżej 5 – 0 pkt	25
K2. Funkcja w układzie drogowym	łączy dwie drogi publiczne lub domyka układ sieci – 20 pkt; sięgacz obsługujący zespół zabudowy – 10 pkt; dojazd do pojedynczych posesji – 0 pkt	20
K3. Stan techniczny i wyposażenie	nawierzchnia utwardzona w dobrym stanie, z odwodnieniem i oświetleniem – 20 pkt; nawierzchnia utwardzona bez części wyposażenia – 12 pkt; nawierzchnia nieulepszona w stanie umożliwiającym przejazd – 5 pkt; droga nieprzejezdna lub wymagająca budowy od podstaw – 0 pkt	20
K4. Szerokość działki drogowej	10 m i więcej – 15 pkt; 8–10 m – 10 pkt; 6–8 m – 4 pkt; poniżej 6m – 0 pkt	15
K5. Dostęp do usług publicznych i komunikacji	prowadzi do przystanku, szkoły, przedszkola lub innego obiektu publicznego albo stanowi jedyny dojazd do zabudowy – 10 pkt; brak takiej funkcji – 0 pkt	10
K6. Zgodność z kierunkami rozwoju gminy	położona w Obszarze Strategicznej Interwencji (Jaczów, Jerzmanowa) lub w zasięgu zadań z podrozdziału 8.4 – 10 pkt; na terenie przeznaczonym w planach pod zabudowę – 5 pkt; pozostałe – 0 pkt	10
Razem		**100**

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 57. Kwalifikacja wniosków według uzyskanej punktacji

Punktacja	Kwalifikacja	Postępowanie
60–100	przejęcie rekomendowane	przejęcie w najbliższym roku budżetowym, według kolejności na liście rankingowej

40–59	przejęcie warunkowe	przejęcie po spełnieniu warunków ustalonych z wnioskodawcą (np. poszerzenie działki, uporządkowanie nawierzchni) lub w miarę dostępnych środków
0–39	przejęcie nierekomendowane	odmowa; możliwość ponownego wniosku po zmianie okoliczności

Źródło: opracowanie własne.

Przy równej liczbie punktów pierwszeństwo ma droga z wyższą oceną w kryterium K1, a następnie K2.

8.8.4 Procedura

1. Złożenie wniosku z dokumentami potwierdzającymi warunki W1–W6.

2. Weryfikacja formalna przez Urząd Gminy (do 30 dni).

3. Wizja lokalna i ocena punktowa dokonywana przez zespół powołany przez Wójta, z udziałem przedstawiciela sołectwa.

4. Wpis na roczną listę rankingową, aktualizowaną raz w roku przy przygotowaniu projektu budżetu.

5. Decyzja o nabyciu w trybie przyjętym w Gminie dla nabywania nieruchomości, umowa notarialna lub decyzja podziałowa.

6. Wpis do ewidencji dróg, objęcie drogi kontrolą roczną i utrzymaniem bieżącym; w razie potrzeby – ujęcie w zadaniach doświetlenia (INW-18) i w kolejnej weryfikacji Planu.

7. Rozważenie zaliczenia drogi do kategorii dróg gminnych.

Kryteria i procedura powinny zostać przyjęte zarządzeniem Wójta lub uchwałą Rady Gminy, tak aby stanowiły jawną podstawę rozpatrywania wniosków mieszkańców.

9. Plan inwestycyjny i harmonogram realizacji

9.1 Kryteria kwalifikacyjne i skala ocen zadań drogowych

Kryteria służą uporządkowaniu zadań wskazanych w rozdziale 8 według jednolitych i jawnych zasad, tak aby kolejność realizacji zadań, dla których Gmina nie ustaliła jeszcze terminu, wynikała z wyników diagnozy. Nie obejmują one bieżącego utrzymania sieci,

prowadzonego corocznie na wszystkich drogach ani działań organizacyjnych i edukacyjnych z zakresu BRD, które realizuje się jako programy ciągłe.

Zadania różnią się charakterem, kosztem i możliwymi źródłami finansowania, dlatego ocenia się je w czterech odrębnych listach rankingowych. Dla każdej listy określono warunek, który zadanie musi spełnić, aby zostało objęte oceną.

Tabela 9.1. Listy rankingowe i warunki kwalifikacji zadań

Lista	Rodzaj zadań	Warunek kwalifikacji
A	Budowa dróg	zadanie ujęte w wykazie zadań inwestycyjnych Gminy; nazwę i zakres zadania przyjmuje się zgodnie z dokumentami Gminy
B	Infrastruktura piesza, rowerowa i oświetlenie	zadanie ujęte w wykazie zadań inwestycyjnych Gminy lub wynikające z kierunków określonych w podrozdziale 8.4.3
C	Remont lub przebudowa dróg	droga gminna lub wewnętrzna, dla której we wniosku z kontroli rocznej w 2025 r. stwierdzono, że wymaga wykonania niezbędnego remontu (Załącznik nr 1); drogi objęte zadaniami z listy A nie są oceniane ponownie
D	Remonty obiektów inżynierskich	obiekt z oceną stanu 3,0 lub niższą albo z ograniczeniem nośności, dla którego protokół kontroli zaleca naprawę

Źródło: opracowanie własne.

Zgodność zadań ze Strategią Rozwoju Gminy Jerzmanowa na lata 2026–2035 zapewnia warunek kwalifikacji, a nie dodatkowe punkty: zadania z list A i B pochodzą z wykazu zadań Gminy i z kierunków działań K1–K7, wyprowadzonych z celów Strategii. Zadania z list C i D wynikają natomiast bezpośrednio z obowiązków zarządcy drogi – utrzymania części drogi i drogowych obiektów inżynierskich (art. 20 pkt 4 ustawy o drogach publicznych) oraz utrzymywania obiektów budowlanych w należytym stanie technicznym (art. 61 pkt 1 ustawy – Prawo budowlane).

Zadaniom z podrozdziału 8.3 nadano identyfikatory REM (drogi) i OB (obiekty); przepusty nr 3 i 4 ocenia się łącznie z zadaniem INW-03, którego są częścią. Krótkie drogi dojazdowe z grupy B łączy się w pakiety według miejscowości, zgodnie z podrozdziałem 8.3.2.

Siedem dróg z protokołów (ul. Wiertnicza, Wierzbowa, Akacjowa i Słoneczna w Jaczowie oraz ul. Wiśniowa, Czereśniowa i Świerkowa w Jerzmanowej) jest objętych zadaniami inwestycyjnymi INW-01, INW-03, INW-05 i INW-06, które Gmina prowadzi jako budowę dróg, dlatego ocenia się je wyłącznie w ramach listy A.

Rodzaje robót rozróżnia się zgodnie z definicjami z art. 4 ustawy o drogach publicznych. Budowa drogi polega na wykonaniu połączenia drogowego między określonymi miejscami lub miejscowościami (pkt 17). Przebudowa drogi to podwyższenie parametrów technicznych i eksploatacyjnych istniejącej drogi, niewymagające zmiany granic pasa drogowego (pkt 18). Remont drogi obejmuje roboty przywracające jej pierwotny stan, także z użyciem innych materiałów niż pierwotnie zastosowane (pkt 19). Od remontu odróżnia się utrzymanie drogi, czyli roboty konserwacyjne, porządkowe i zimowe (pkt 20), które Plan obejmuje odrębnie i które nie podlegają ocenie punktowej.

Dla dróg z listy C rodzaj robót ustala Gmina. Odtworzenie nawierzchni gruntowej lub gruntowo-tłuczniowej, np. przez wyprofilowanie i uzupełnienie kruszywa, jest remontem. Utwardzenie takiej nawierzchni nawierzchnią bitumiczną, które podwyższa nośność i standard drogi, jest przebudową i wymaga opracowania dokumentacji projektowej.

Przyjęto sześć kryteriów oznaczonych symbolami Z1–Z6. W każdym kryterium zadanie otrzymuje od 0 do 10 punktów według skali podanej w tabeli poniżej, a liczbę punktów mnoży się przez wagę kryterium. Suma wag wynosi 10, więc maksymalna ocena łączna wynosi 100 punktów.

Kryteria podzielono na dwie grupy. Kryteria potrzeby (Z1–Z4, łączna waga 8, czyli 80% oceny) opisują, jak pilne jest zadanie i jakie ma znaczenie dla sieci. Kryteria wykonalności (Z5–Z6, łączna waga 2, czyli 20% oceny) opisują stopień przygotowania zadania i zabezpieczenie finansowania. Ich udział celowo ograniczono, aby zadanie posiadające dokumentację nie wyprzedzało w rankingu zadania pilniejszego, lecz przede wszystkim wpływało na termin jego realizacji.

Tabela 9.2. Kryteria oceny zadań, skala punktów i wagi

Kryterium	Skala punktów	Waga	Maks.
Z1. Stan techniczny i braki infrastruktury	10 – nawierzchnia w stanie złym albo obiekt inżynierski z oceną 2,0 lub niższą bądź z ograniczeniem nośności 6 – nawierzchnia w stanie niezadowalającym lub nieulepszona (gruntowa, gruntowo-tłuczniowa, z płyt), obiekt z oceną 3,0, brak chodnika, drogi rowerowej lub oświetlenia na odcinku objętym zadaniem 2 – stan zadowalający 0 – stan dobry	3,5	35
Z2. Bezpieczeństwo ruchu drogowego	10 – w latach 2020–2025 na drodze lub w ciągu objętym zadaniem wystąpił wypadek drogowy albo zadanie dotyczy bezpośredniego otoczenia szkoły 5 – zadanie usuwa zidentyfikowany brak: chodnika, drogi rowerowej lub oświetlenia przy przystanku, na dojściu do szkoły lub wzdłuż drogi o dużym natężeniu ruchu albo barier ochronnych na obiekcie inżynierskim 0 – brak	2,0	20
Z3. Funkcja w sieci drogowej	10 – droga klasy L albo ciąg pieszy lub rowerowy łączący miejscowości lub miejscowość z Głogowem 5 – droga dojazdowa lub wewnętrzna obsługująca zespół zabudowy, obiekt publiczny albo teren gospodarczy	1,5	15

Kryterium	Skala punktów	Waga	Maks.
	0 – dojazd do pojedynczych posesji		
Z4. Transport zbiorowy i generatory ruchu	10 – po drodze lub wzdłuż ciągu kursuje linia autobusowa albo znajduje się przystanek 5 – zadanie poprawia dojazd lub dojście do szkoły, obiektu sportowego, usług publicznych lub innego generatora ruchu 0 – brak	1,0	10
Z5. Gotowość realizacyjna	10 – dokumentacja z pozwoleniem na budowę, decyzją ZRID lub zgłoszeniem albo remont niewymagający dokumentacji projektowej 7 – dokumentacja w opracowaniu lub wymagająca aktualizacji 3 – opracowana koncepcja albo zadanie, którego część można wykonać jako remont bez dokumentacji 0 – brak dokumentacji lub nieuregulowany stan prawny gruntów	1,5	15
Z6. Finansowanie	10 – zadanie ujęte w uchwale budżetowej lub WPF albo z zapewnionym dofinansowaniem zewnętrznym 6 – zadanie ujęte w wykazie zadań planowanych przez Gminę lub objęte porozumieniem z innym zarządcą 0 – brak	0,5	5

Źródło: opracowanie własne.

9.2 Metodyka i procedura priorytetyzacji zadań

9.2.1 Zasady oceny punktowej

Każde zadanie ocenia się w każdym kryterium, przypisując jedną wartość ze skali podanej (bez wartości pośrednich), i mnoży ją przez wagę kryterium. Ocena łączna jest sumą punktów ważonych z kryteriów Z1–Z6 i mieści się w przedziale 0–100 pkt.

- Zadanie obejmujące kilka dróg ocenia się według drogi w najgorszym stanie (Z1) i o najwyższej funkcji w sieci (Z3),
- przy równej liczbie punktów wyżej klasyfikuje się zadanie z wyższą oceną w kryterium Z2, następnie w Z1 i Z4. Jeżeli to nie rozstrzyga kolejności, decyzję podejmuje Wójt,
- w kryterium Z2 nie uwzględnia się ograniczenia nośności obiektu, ocenianego w Z1, aby ten sam problem nie był punktowany dwukrotnie,
- Dla zadań budowy drogi w miejscu istniejącego dojazdu bez nawierzchni ulepszonej, dla których nie sporządzono protokołu kontroli, w kryterium Z1 przyjmuje się nawierzchnię nieulepszoną (6 pkt),
- w kryterium Z5 dla dróg z listy C remont niewymagający dokumentacji otrzymuje 10 pkt, zadanie łączące remont z przebudową odcinków nieulepszonych – 3 pkt, a przebudowa bez dokumentacji – 0 pkt,
- zadania INW-14 i INW-15 na DW329 ocenia się z perspektywy udziału Gminy; inwestorem jest Województwo Dolnośląskie,
- zadanie INW-06 (budowa ul. Świerkowej) jest w realizacji i nie podlega ocenie.

9.2.2 Klasy priorytetu i horyzont realizacji

Na podstawie oceny łącznej zadania zalicza się do jednej z trzech klas priorytetu.

Tabela 9.3. Klasy priorytetu zadań

Klasa	Ocena łączna	Znaczenie	Horyzont realizacji
I	60–100 pkt	zadania priorytetowe	lata 2026–2028; jeżeli zadanie nie ma dokumentacji, w tym okresie opracowuje się dokumentację
II	40–59 pkt	zadania ważne	lata 2026–2028, jeżeli zadanie ma dokumentację gotową lub w opracowaniu albo jest remontem niewymagającym dokumentacji (Z5 ≥ 7 pkt przed przemnożeniem przez wagę); w pozostałych przypadkach lata 2029–2032
III	0–39 pkt	zadania uzupełniające	lata 2029–2032 lub lista rezerwowa; dokumentację można opracować wcześniej

Źródło: opracowanie własne.

Niezależnie od uzyskanej punktacji do zadań krótkoterminowych kwalifikuje się zadania objęte warunkiem bezpieczeństwa, tj. dotyczące nawierzchni w stanie złym oraz obiektów inżynierskich z oceną 2,0 lub niższą albo z ograniczeniem nośności. Stan tych elementów może wymagać ograniczenia ruchu, a utrudnienia dotyczą m.in. pojazdów służb ratowniczych, odbioru odpadów i maszyn rolniczych.

9.2.3 Zadania o terminie ustalonym przez Gminę

Zadania, dla których Gmina ustaliła już termin realizacji – ujęte w uchwale budżetowej, w planie postępowań o udzielenie zamówień publicznych lub w wykazie inwestycji planowanych na lata 2027–2030 – realizuje się w terminie ustalonym przez Gminę. Ocena punktowa określa ich klasę i pozwala porównać je z pozostałymi zadaniami, ale nie zmienia przyjętego terminu. O kolejności i terminach realizacji decyduje lista rankingowa w odniesieniu do zadań, dla których Gmina nie podjęła jeszcze decyzji, w szczególności remontów dróg i obiektów inżynierskich oraz zadań na lata 2029–2032, a także przy corocznej aktualizacji listy.

9.2.4 Dopuszczalne odstępstwa od kolejności

Poza zadaniami o terminie ustalonym przez Gminę odstępstwo od kolejności wynikającej z listy rankingowej jest dopuszczalne w następujących przypadkach:

- koordynacja robót z innym zadaniem Planu lub z inwestycją innego zarządcy (np. DW329, ul. Obiszowska) albo z budową sieci w pasie drogowym,
- możliwość pozyskania dofinansowania w naborze, którego warunki spełnia zadanie niższej klasy,
- awaria lub nagłe pogorszenie stanu drogi lub obiektu, w tym w wyniku zalania lub szkód górniczych.

Każde odstępstwo opisuje się z uzasadnieniem w corocznej aktualizacji listy rankingowej.

9.3 Klasyfikacja zadań według uzyskanej punktacji

Ocenę zadań według kryteriów z podrozdziału 9.1 przedstawiono w tabelach poniżej, odrębnie dla każdej listy. Punktację w poszczególnych kryteriach Z1–Z6 przedstawiono w Załączniku nr 2. Zadania uszeregowano według oceny łącznej, a przy równej liczbie punktów – według zasad rozstrzygania remisów z podrozdziału 9.2.1.

Tabela 9.4. Lista rankingowa A – budowa dróg

Lp.	ID	Zadanie	Suma	Klasa
1	INW-03	Budowa ul. Akacjowej i ul. Słonecznej z odcinkami przyległymi (Jaczów)	58,0	II
2	INW-01	Budowa dróg: ul. Wierzbowa, Księżycowa, Wiertnicza i Różana (Jaczów)	44,0	II
3	INW-04	Budowa ul. Jesiennej z ul. Majową i drogami przyległymi (Modła)	44,0	II
4	INW-07	Budowa ul. Wrześniowej (Modła)	43,5	II
5	INW-05	Budowa układu dróg: ul. Jabłoniowa, Malinowa, Czereśniowa, Wiśniowa, Morelowa, Jagodowa (Jerzmanowa)	42,0	II
6	INW-08	Budowa odcinka drogi na dz. nr 15/6 (Kurów Mały)	42,0	II
7	INW-11	Budowa drogi gminnej przy boisku sportowym (Gaiki)	36,5	III
8	INW-02	Budowa drogi wewnętrznej ul. Wierzbowa – kolejny odcinek (Jaczów)	31,5	III

9	INW-09	Budowa ul. Borowikowej (Smardzów)	31,5	III
10	INW-10	Budowa drogi gminnej (Smardzów)	31,5	III
11	INW-12	Budowa drogi wewnętrznej na dz. nr 193 (Gaiki)	31,5	III
12	INW-13	Budowa drogi (Maniów)	31,5	III

Źródło: opracowanie własne

Tabela 9.5. Lista rankingowa B – infrastruktura piesza, rowerowa i oświetlenie

Lp.	ID	Zadanie	Suma	Klasa
1	INW-14	Przebudowa DW329 – ciąg pieszo-rowerowy z odwodnieniem, km 1+050 – 1+920	81,5	I
2	INW-15	Przebudowa DW329 – droga rowerowa Jaczów – Smardzów – Jerzmanowa	73,5	I
3	INW-17	Budowa chodnika w parku przy ul. Głogowskiej (Jerzmanowa)	61,5	I
4	INW-19	Oświetlenie drogi gminnej 100516D od DW333 do Zofiówki	59,0	II
5	INW-16	Przebudowa ul. Akacjowej – chodnik z oświetleniem (Jerzmanowa, 100234D)	31,5	III
6	INW-18	Doświetlenie przejmowanych ulic (cała gmina)	31,5	III

Źródło: opracowanie własne

Tabela 9.6. Lista rankingowa C – remont lub przebudowa dróg

Lp.	ID	Zadanie	Suma	Klasa
1	REM-01	100515D Jaczów – Kurowice – Nielubia (3 899 m)	80,0	I
2	REM-02	100514D Kurów Mały – Kwielice (2 322 m)	61,0	I
3	REM-03	120255D od drogi 1012D do szybu Świętego Jakuba (2 238 m)	56,0	II
4	REM-08	Pakiet Łagoszów Mały: 100525D, 100523D, 100522D (960 m)	53,5	II
5	REM-06	100511D Jaczów – Ruszowice, ul. Ruszowicka (641 m)	51,0	II
6	REM-09	Pakiet Gaiki: 100530D, 100529D (1 542 m)	48,5	II
7	REM-14	Drogi wewnętrzne Kurowice-Modła: 0005_020, 0005_026, 0005_043 ul. Podgórna (1 741 m)	43,5	II
8	REM-15	Droga wewnętrzna Smardzów 0008_027 (530 m)	43,5	II
9	REM-04	100537D Zofiówka – Drogomin (1 861 m)	40,5	II
10	REM-05	100513D Łagoszów Mały – Nielubia (1 547 m)	40,5	II
11	REM-07	100541D Bądzów – Jerzmanowa (627 m)	36,0	III
12	REM-11	Pakiet Bądzów: 100540D, 100538D (323 m)	36,0	III

Lp.	ID	Zadanie	Suma	Klasa
13	REM-13	100254D Kurów Mały (171 m)	36,0	III
14	REM-10	Pakiet Jerzmanowa: 120243D ul. Ogrodowa, 120251D ul. Truskawkowa, 100241D ul. Krótka (969 m)	33,0	III
15	REM-12	100532D Potoczek (217 m)	21,0	III

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 9.7. Lista rankingowa D – remonty obiektów inżynierskich

Lp.	ID	Zadanie	Suma	Klasa
1	OB-01	Most nr 8 – ul. Główna, Jaczów (100548D), ocena 3,0, ograniczenie nośności	80,0	I
2	OB-02	Most nr 6 – ul. Działkowa, Jaczów (100549D), ocena 2,0, ograniczenie nośności	52,5	II
3	OB-03	Most nr 9 – ul. Kręta, Jaczów (100547D), ocena 2,0	52,5	II
4	OB-04	Most nr 5 – ul. Łąkowa, Jaczów (100545D), ocena 3,0	38,5	III

Źródło: opracowanie własne.

9.4 Zadania krótkoterminowe (2026–2028)

Do zadań krótkoterminowych zaliczono zadania o terminie ustalonym przez Gminę, zadania klasy I, zadania klasy II z dokumentacją gotową lub w opracowaniu albo niewymagające dokumentacji oraz zadania objęte warunkiem bezpieczeństwa. Wraz z zadaniem INW-06, będącym w realizacji, obejmuje to 25 zadań.

Tabela 9.8. Zadania krótkoterminowe (2026–2028)

ID	Zadanie	Klasa	Suma pkt	Zakres i termin
INW-06	Budowa ul. Świerkowej (Jerzmanowa)	–	–	roboty 2026 (rozpoczęte 1.06.2026 r.)
INW-03	Budowa ul. Akacjowej i ul. Słonecznej z odcinkami przyległymi (Jaczów)	II	58,0	dokumentacja 2026–2027, roboty 2028; wymiana przepustu nr 4 w 2027 r. jako zadanie odrębne, jeżeli roboty nie rozpoczną się w 2027 r.
INW-01	Budowa dróg: ul. Wierzbowa, Księżycowa, Wiertnicza i Różana (Jaczów)	II	44,0	roboty budowlane 2027–2028 (dokumentacja z decyzjami do XII 2026 r.)

ID	Zadanie	Klasa	Suma pkt	Zakres i termin
INW-04	Budowa ul. Jesiennej z ul. Majową i drogami przyległymi (Modła)	II	44,0	roboty 2027 (dokumentacja do 10.12.2026 r.)
INW-07	Budowa ul. Wrześniowej (Modła)	II	43,5	roboty 2028
INW-05	Budowa układu dróg: ul. Jabłoniowa, Malinowa, Czereśniowa, Wiśniowa, Morelowa, Jagodowa (Jerzmanowa)	II	42,0	odcinek ul. Jabłoniowej 2027, kolejny etap 2028
INW-08	Budowa odcinka drogi na dz. nr 15/6 (Kurów Mały)	II	42,0	aktualizacja dokumentacji i I etap robót 2027
INW-02	Budowa drogi wewnętrznej ul. Wierzbowa – kolejny odcinek (Jaczów)	III	31,5	dokumentacja i budowa kolejnego odcinka 2027–2028
INW-14	Przebudowa DW329 – ciąg pieszo-rowerowy z odwodnieniem, km 1+050 – 1+920	I	81,5	roboty i nadzór 2027 (inwestor: Województwo Dolnośląskie, udział Gminy wg porozumienia)
INW-15	Przebudowa DW329 – droga rowerowa Jaczów – Smardzów – Jerzmanowa	I	73,5	dokumentacja z decyzją ZRID 2027–2028; roboty – zob. podrozdział 9.5.
INW-17	Budowa chodnika w parku przy ul. Głogowskiej (Jerzmanowa)	I	61,5	dokumentacja i wykonanie 2027
INW-19	Oświetlenie drogi gminnej 100516D od DW333 do Zofiówki	II	59,0	dokumentacja i wykonanie 2027
INW-18	Doświetlenie przejmowanych ulic (cała gmina)	III	31,5	dokumentacja i budowa oświetlenia 2027; dalsze ulice sukcesywnie po przejęciu
REM-01	100515D Jaczów – Kurowice – Nielubia (3 899 m)	I	80,0	dokumentacja przebudowy odcinków nieulepszonych 2027, przebudowa 2028

ID	Zadanie	Klasa	Suma pkt	Zakres i termin
REM-02	100514D Kurów Mały – Kwielice (2 322 m)	I	61,0	remont nawierzchni 2027
REM-03	120255D od drogi 1012D do szybu Świętego Jakuba (2 238 m)	II	56,0	remont nawierzchni 2028
REM-08	Pakiet Łagoszów Mały: 100525D, 100523D, 100522D (960 m)	II	53,5	remont nawierzchni 2028
REM-06	100511D Jaczów – Ruszowice, ul. Ruszowicka (641 m)	II	51,0	remont nawierzchni 2027, łącznie z przeglądem mostu nr 4 i kładki nr 7
REM-09	Pakiet Gaiki: 100530D, 100529D (1 542 m)	II	48,5	remont nawierzchni 2028; ograniczenie tonażu z wyjątkiem dojazdu do wysypiska
REM-14	Drogi wewnętrzne Kurowice-Modła: 0005_020, 0005_026, 0005_043 ul. Podgórna (1 741 m)	II	43,5	remont nawierzchni 2028
REM-15	Droga wewnętrzna Smardzów 0008_027 (530 m)	II	43,5	remont nawierzchni 2028
REM-13	100254D Kurów Mały (171 m)	III	36,0	remont 2027 łącznie z INW-08
OB-01	Most nr 8 – ul. Główna, Jaczów (100548D), ocena 3,0, ograniczenie nośności	I	80,0	dokumentacja 2027, naprawa i bariery 2028; niezwłoczne sprawdzenie czy ograniczenie nośności dotyczy autobusów
OB-02	Most nr 6 – ul. Działkowa, Jaczów (100549D), ocena 2,0, ograniczenie nośności	II	52,5	dokumentacja i naprawa 2027
OB-03	Most nr 9 – ul. Kręta, Jaczów (100547D), ocena 2,0	II	52,5	dokumentacja 2027, naprawa 2028

Źródło: opracowanie własne.

Okres 2027–2028 jest najbardziej obciążony zadaniami. Jeżeli środki nie pozwolą na realizację wszystkich zadań w tym okresie, pierwszeństwo mają zadania o terminie ustalonym przez Gminę, zadania objęte warunkiem bezpieczeństwa i zadania klasy I, a następnie zadania klasy II według punktacji. Zadania klasy II, których nie uda się sfinansować, przechodzą na początek okresu średnioterminowego.

9.5 Zadania średnioterminowe (2029–2032)

Do zadań średnioterminowych zaliczono kontynuację zadań rozpoczętych w okresie krótkoterminowym, zadania klasy II wymagające opracowania dokumentacji oraz zadania klasy III. Łącznie obejmuje to 15 pozycji. Terminy podane w tabeli mają charakter kierunkowy i będą doprecyzowywane przy corocznej aktualizacji listy rankingowej.

Tabela 9.9. Zadania średnioterminowe (2029–2032)

ID	Zadanie	Klasa	Suma pkt	Zakres i termin
INW-05	Budowa układu dróg: ul. Jabłoniowa, Malinowa, Czereśniowa, Wiśniowa, Morelowa, Jagodowa (Jerzmanowa)	II	42,0	pozostałe etapy układu 2029–2030
INW-11	Budowa drogi gminnej przy boisku sportowym (Gaiki)	III	36,5	dokumentacja 2027, roboty 2030
INW-09	Budowa ul. Borowikowej (Smardzów)	III	31,5	dokumentacja z rozwiązaniem odwodnienia 2027, roboty 2030–2031
INW-10	Budowa drogi gminnej (Smardzów)	III	31,5	przejęcie gruntów i dokumentacja 2027, roboty 2031–2032
INW-12	Budowa drogi wewnętrznej na dz. nr 193 (Gaiki)	III	31,5	uregulowanie granic w MPZP i dokumentacja 2027, roboty 2031–2032
INW-13	Budowa drogi (Maniów)	III	31,5	dokumentacja 2027, roboty 2031–2032
INW-15	Przebudowa DW329 – droga rowerowa Jaczów – Smardzów – Jerzmanowa	I	73,5	roboty 2029–2030
INW-16	Przebudowa ul. Akacjowej – chodnik z oświetleniem (Jerzmanowa, 100234D)	III	31,5	dokumentacja 2027, wykonanie 2029
REM-04	100537D Zofiówka – Drogomin (1 861 m)	II	40,5	dokumentacja przebudowy 2029, roboty 2030–2031
REM-05	100513D Łagoszów Mały – Nielubia (1 547 m)	II	40,5	dokumentacja przebudowy 2029, roboty 2031–2032

ID	Zadanie	Klasa	Suma pkt	Zakres i termin
REM-07	100541D Bądzów – Jerzmanowa (627 m)	III	36,0	dokumentacja przebudowy 2030, roboty 2031–2032
REM-11	Pakiet Bądzów: 100540D, 100538D (323 m)	III	36,0	remont nawierzchni 2030
REM-10	Pakiet Jerzmanowa: 120243D ul. Ogrodowa, 120251D ul. Truskawkowa, 100241D ul. Krótka (969 m)	III	33,0	remont ul. Krótkiej 2029; dokumentacja przebudowy ul. Ogrodowej i Truskawkowej 2029, roboty 2030–2031
REM-12	100532D Potoczek (217 m)	III	21,0	utwardzenie nawierzchni 2032 lub lista rezerwowa
OB-04	Most nr 5 – ul. Łąkowa, Jaczów (100545D), ocena 3,0	III	38,5	dokumentacja 2028, naprawa 2029

Źródło: opracowanie własne

9.6 Harmonogram realizacji zadań

Harmonogram przedstawia rozkład dokumentacji i robót w kolejnych latach obowiązywania Planu. Zadania uporządkowano według list rankingowych, a w ich obrębie według identyfikatorów.

Tabela 9.10. Harmonogram realizacji zadań w latach 2026–2032

ID	Zadanie	Horyzont przyjęty	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
INW-06	Budowa ul. Świerkowej (Jerzmanowa) – w realizacji	w realizacji	R						
INW-01	Budowa dróg: ul. Wierzbowa, Księżycowa, Wiertnicza i Różana (Jaczów)	2026–2028 (decyzja Gminy)	D	R	R				
INW-02	Budowa drogi wewnętrznej ul. Wierzbowa – kolejny odcinek (Jaczów)	2026–2028 (decyzja Gminy)		D	R				
INW-03	Budowa ul. Akacjowej i ul. Słonecznej z odcinkami przyległymi (Jaczów)	2026–2028	D	D, R*	R				
INW-04	Budowa ul. Jesiennej z ul. Majową i drogami przyległymi (Modła)	2026–2028 (decyzja Gminy)	D	R					
INW-05	Budowa układu dróg: ul. Jabłoniowa, Malinowa, Czereśniowa, Wiśniowa,	2026–2028 (decyzja Gminy)	D	R	R	R	R		

ID	Zadanie	Horyzont przyjęty	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
	Morelowa, Jagodowa (Jerzmanowa)								
INW-07	Budowa ul. Wrześniowej (Modła)	2026–2028			R				
INW-08	Budowa odcinka drogi na dz. nr 15/6 (Kurów Mały)	2026–2028 (decyzja Gminy)		D, R					
INW-09	Budowa ul. Borowikowej (Smardzów)	2029–2032		D			R	R	
INW-10	Budowa drogi gminnej (Smardzów)	2029–2032		P, D				R	R
INW-11	Budowa drogi gminnej przy boisku sportowym (Gaiki)	2029–2032		D			R		
INW-12	Budowa drogi wewnętrznej na dz. nr 193 (Gaiki)	2029–2032		P, D				R	R
INW-13	Budowa drogi (Maniów)	2029–2032		D				R	R
INW-14	Przebudowa DW329 – ciąg pieszo-rowerowy z odwodnieniem, km 1+050 – 1+920	2026–2028 (decyzja Gminy)	D	D, R					
INW-15	Przebudowa DW329 – droga rowerowa Jaczów – Smardzów – Jerzmanowa	2026–2028		D	D	R	R		

ID	Zadanie	Horyzont przyjęty	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
INW-16	Przebudowa ul. Akacjowej – chodnik z oświetleniem (Jerzmanowa, 100234D)	2029–2032		D		R			
INW-17	Budowa chodnika w parku przy ul. Głogowskiej (Jerzmanowa)	2026–2028 (decyzja Gminy)		D, R					
INW-18	Doświetlenie przejmowanych ulic (cała gmina)	2026–2028 (decyzja Gminy)		D, R					
INW-19	Oświetlenie drogi gminnej 100516D od DW333 do Zofiówki	2026–2028 (decyzja Gminy)		D, R					
REM-01	100515D Jaczów – Kurowice – Nielubia (3 899 m)	2026–2028		D	R				
REM-02	100514D Kurów Mały – Kwielice (2 322 m)	2026–2028		R					
REM-03	120255D od drogi 1012D do szybu Świętego Jakuba (2 238 m)	2026–2028			R				
REM-04	100537D Zofiówka – Drogomin (1 861 m)	2029–2032				D	R	R	
REM-05	100513D Łagoszów Mały – Nielubia (1 547 m)	2029–2032				D		R	R
REM-06	100511D Jaczów – Ruszowice, ul. Ruszowicka (641 m)	2026–2028		R					

ID	Zadanie	Horyzont przyjęty	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
REM-07	100541D Bądzów – Jerzmanowa (627 m)	2029–2032					D	R	R
REM-08	Pakiet Łagoszów Mały: 100525D, 100523D, 100522D (960 m)	2026–2028			R				
REM-09	Pakiet Gaiki: 100530D, 100529D (1 542 m)	2026–2028			R				
REM-10	Pakiet Jerzmanowa: 120243D ul. Ogrodowa, 120251D ul. Truskawkowa, 100241D ul. Krótka (969 m)	2029–2032				D, R	R	R	
REM-11	Pakiet Bądzów: 100540D, 100538D (323 m)	2029–2032					R		
REM-12	100532D Potoczek (217 m)	2029–2032							R
REM-13	100254D Kurów Mały (171 m)	2026–2028 (koordynacja z INW-08)		R					
REM-14	Drogi wewnętrzne Kurowice-Modła: 0005_020, 0005_026, 0005_043 ul. Podgórna (1 741 m)	2026–2028			R				
REM-15	Droga wewnętrzna Smardzów 0008_027 (530 m)	2026–2028			R				

ID	Zadanie	Horyzont przyjęty	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
OB-01	Most nr 8 – ul. Główna, Jaczów (100548D), ocena 3,0, ograniczenie nośności	2026–2028		D	R				
OB-02	Most nr 6 – ul. Działkowa, Jaczów (100549D), ocena 2,0, ograniczenie nośności	2026–2028		D, R					
OB-03	Most nr 9 – ul. Kręta, Jaczów (100547D), ocena 2,0	2026–2028		D	R				
OB-04	Most nr 5 – ul. Łąkowa, Jaczów (100545D), ocena 3,0	2029–2032			D	R			

Oznaczenie: D – dokumentacja projektowa wraz z decyzjami, R – roboty budowlane, remont lub naprawa, P – przygotowanie formalne (przejęcie gruntów, zmiana MPZP), U – utrzymanie bieżące; * wymiana przepustu nr 4

Źródło: opracowanie własne

9.7 Powiązanie planowanych zadań z Wieloletnią Prognozą Finansową

Plan nie stanowi zobowiązania finansowego Gminy. Podjęcie realizacji zadania wymaga jego ujęcia w uchwale budżetowej, a w przypadku zadań, których realizacja lub finansowanie wykracza poza jeden rok budżetowy – również w wykazie przedsięwzięć stanowiącym załącznik do uchwały w sprawie Wieloletniej Prognozy Finansowej. WPF Gminy Jerzmanowa obejmuje lata 2026–2039, a więc cały okres obowiązywania Planu.

Możliwości finansowe Gminy w okresie krótkoterminowym przedstawiono na podstawie danych WPF przekazywanych do Ministerstwa Finansów, według stanu na 30 czerwca 2026 r. Dane te nie uwzględniają zmian wprowadzonych uchwałą nr XXIX/226/2026 Rady Gminy Jerzmanowa z dnia 30 września 2026 r. w sprawie zmiany WPF.

Tabela 9.11. Wybrane wielkości Wieloletniej Prognozy Finansowej Gminy Jerzmanowa w latach 2025–2029

Rok	Charakter	Dochody ogółem [zł]	Wydatki inwestycyjne [zł]	Dług na koniec roku [zł]	Spłaty zadłużenia [% dochodów]	Limit z art. 243 ufp [%]
2025	wykonanie	82 056 060	9 839 264	21 821 845	0,0	19,2
2026	prognoza	100 274 449	30 522 573	25 400 000	4,4	6,1
2027	prognoza	85 179 369	6 779 000	22 900 000	5,0	11,6
2028	prognoza	86 166 076	5 288 149	20 100 000	5,1	11,3
2029	prognoza	89 310 653	6 874 025	17 500 000	4,5	12,3

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych WPF Gminy Jerzmanowa według stanu na 30.06.2026 r. udostępnionych przez Ministerstwo Finansów

W 2026 r. wydatki inwestycyjne Gminy wynoszą ponad 30,5 mln zł, natomiast w latach 2027–2029 prognozuje się je na poziomie 5,3–6,9 mln zł rocznie, przy czym kwoty te dotyczą wszystkich inwestycji Gminy, a nie wyłącznie drogowych. Prognozy wydatków majątkowych na kolejne lata obejmują zwykle zadania już przesądzone i są zwiększane w trakcie aktualizacji WPF, jednak obecne wartości wskazują, że realizacja wszystkich zadań krótkoterminowych w latach 2027–2028 nie będzie możliwa wyłącznie ze środków własnych. W tej sytuacji o kolejności finansowania decyduje lista rankingowa, a znaczenia nabiera pozyskiwanie środków zewnętrznych. Według informacji o budżecie Gminy na 2026 r. zadaniami Planu ujętymi w budżecie są: budowa ul. Świerkowej (INW-06), budowa ul. Różanej w ramach INW-01, budowa ul. Jesiennej (INW-04) oraz opracowanie dokumentacji ul. Akacjowej i ul. Słonecznej (INW-03).

Tabela 9.12. Zadania krótkoterminowe a budżet Gminy na 2026 r

ID	Zadanie	Budżet 2026	Szacunkowy koszt [zł]
INW-06	Budowa ul. Świerkowej (Jerzmanowa)	tak	1 400 000
INW-03	Budowa ul. Akacjowej i ul. Słonecznej z odcinkami przyległymi (Jaczów)	tak (dokumentacja)	300 000
INW-01	Budowa dróg: ul. Wierzbowa, Księżycowa, Wiertnicza i Różana (Jaczów)	tak (ul. Różana)	800 000
INW-04	Budowa ul. Jesiennej z ul. Majową i drogami przyległymi (Modła)	tak	–
INW-07	Budowa ul. Wrześniowej (Modła)	nie	–
INW-05	Budowa układu dróg: ul. Jabłoniowa, Malinowa, Czereśniowa, Wiśniowa, Morelowa, Jagodowa (Jerzmanowa)	nie	–
INW-08	Budowa odcinka drogi na dz. nr 15/6 (Kurów Mały)	nie	–
INW-02	Budowa drogi wewnętrznej ul. Wierzbowa – kolejny odcinek (Jaczów)	nie	–
INW-14	Przebudowa DW329 – ciąg pieszo-rowerowy z odwodnieniem, km 1+050 – 1+920	nie	–
INW-15	Przebudowa DW329 – droga rowerowa Jaczów – Smardzów – Jerzmanowa	nie	–
INW-17	Budowa chodnika w parku przy ul. Głogowskiej (Jerzmanowa)	nie	–
INW-19	Oświetlenie drogi gminnej 100516D od DW333 do Zofiówki	nie	–
INW-18	Doświetlenie przejmowanych ulic (cała gmina)	nie	–
REM-01	100515D Jaczów – Kurowice – Nielubia (3 899 m)	nie	–
REM-02	100514D Kurów Mały – Kwielice (2 322 m)	nie	–
REM-03	120255D od drogi 1012D do szybu Świętego Jakuba (2 238 m)	nie	–
REM-08	Pakiet Łagoszów Mały: 100525D, 100523D, 100522D (960 m)	nie	–
REM-06	100511D Jaczów – Ruszowice, ul. Ruszowicka (641 m)	nie	–
REM-09	Pakiet Gaiki: 100530D, 100529D (1 542 m)	nie	–
REM-14	Drogi wewnętrzne Kurowice-Modła: 0005_020, 0005_026, 0005_043 ul. Podgórna (1 741 m)	nie	–

ID	Zadanie	Budżet 2026	Szacunkowy koszt [zł]
REM-15	Droga wewnętrzna Smardzów 0008_027 (530 m)	nie	–
REM-13	100254D Kurów Mały (171 m)	nie	–
OB-01	Most nr 8 – ul. Główna, Jaczów (100548D), ocena 3,0, ograniczenie nośności	nie	–
OB-02	Most nr 6 – ul. Działkowa, Jaczów (100549D), ocena 2,0, ograniczenie nośności	nie	–
OB-03	Most nr 9 – ul. Kręta, Jaczów (100547D), ocena 2,0	nie	–

Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji o budżecie Gminy Jerzmanowa na 2026 r. i planu postępowań o udzielenie zamówień na 2026 r.;

9.8 Możliwe źródła finansowania

Podstawowym źródłem finansowania zadań Planu są środki własne Gminy. Ze względu na skalę potrzeb, zwłaszcza w latach 2027–2028, istotne znaczenie ma pozyskiwanie środków zewnętrznych i współpraca z innymi zarządcami dróg. Warunkiem skutecznego ubiegania się o dofinansowanie jest dysponowanie zadaniami z gotową dokumentacją i wymaganymi decyzjami, dlatego przygotowanie dokumentacji z wyprzedzeniem (kierunek I4) jest jednym z elementów Planu.

Tabela 9.13. Możliwe źródła finansowania zadań Planu

Źródło	Zakres wsparcia
Środki własne Gminy (budżet, WPF), w tym przychody zwrotne (kredyty, pożyczki, obligacje)	wszystkie rodzaje zadań; wkład własny do projektów dofinansowanych; zadłużenie w granicach relacji z art. 243 ustawy o finansach publicznych
Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg – nabory ogłaszane corocznie przez Wojewodę Dolnośląskiego	budowa, przebudowa i remont dróg gminnych; poziom dofinansowania zależy od dochodów własnych gminy, a liczba wniosków może być ograniczona w ogłoszeniu naboru
Środki Samorządu Województwa Dolnośląskiego z tytułu ochrony gruntów rolnych	budowa i modernizacja dróg dojazdowych do gruntów rolnych
Fundusze Europejskie dla Dolnego Śląska 2021–2027	zrównoważona mobilność, infrastruktura rowerowa i piesza, w ramach ogłaszanych naborów

Źródło	Zakres wsparcia
Porozumienia z Województwem Dolnośląskim (DSDiK) i Powiatem Głogowskim	zadania na styku sieci gminnej i ponadlokalnej, współfinansowanie inwestycji innych zarządców
Umowy z inwestorami (art. 16 ustawy o drogach publicznych)	budowa lub przebudowa dróg wynikająca z inwestycji niedrogowych, w tym nowych zespołów zabudowy
Fundusz sołecki	drobne zadania wskazane przez zebrania wiejskie
Środki na usuwanie skutków klęsk żywiołowych	odbudowa dróg i obiektów zniszczonych w wyniku klęski żywiołowej
Naprawa szkód górniczych przez przedsiębiorcę górniczego	naprawa szkód w drogach i obiektach powstałych w wyniku ruchu zakładu górniczego, na zasadach ustawy – Prawo geologiczne i górnicze

Źródło: opracowanie własne.

Warunki poszczególnych programów, w tym poziom dofinansowania, terminy i limity wniosków, zmieniają się w kolejnych latach, dlatego przed przygotowaniem budżetu na każdy rok należy sprawdzić aktualne ogłoszenia naborów i dobrać do nich zadania z najwyższych pozycji list rankingowych lub zadania, którym Gmina nadała termin realizacji.

9.9 Zestawienia statystyczne i wskaźniki charakteryzujące zakres planowanych prac

Zestawienia w tym podrozdziale charakteryzują zakres prac przewidzianych w Planie oraz ich przewidywany wpływ na wskaźniki realizacji celów.

Tabela 9.14. Liczba zadań według list, klas i horyzontów realizacji

Lista	Klasa I	Klasa II	Klasa III	Razem	Lata 2026–2028	Lata 2029–2032
A – budowa dróg	0	6	6	12	7	5
B – infrastruktura piesza, rowerowa i oświetlenie	3	1	2	6	5	1
C – remont lub przebudowa dróg	2	8	5	15	9	6
D – remonty obiektów inżynierskich	1	2	1	4	3	1
Razem	6	17	14	37	24	13

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 9.15. Zakres rzeczowy prac remontowych według horyzontów realizacji

Rodzaj prac	Lata 2026–2028	Lata 2029–2032	Razem
Drogi gminne – grupa A (drogi lokalne) [km]	9,100	4,035	13,135
Drogi gminne – grupa B (drogi dojazdowe) [km]	2,673	1,509	4,182
Drogi gminne – grupa C (w ramach zadań inwestycyjnych) [km]	2,675	0,193	2,868
Drogi gminne razem [km]	14,448	5,737	20,185
Drogi wewnętrzne kontrolowane [km]	2,271	0,000	2,271
Obiekty inżynierskie (mosty i przepusty) [szt.]	5	1	6

Źródło: opracowanie własne.

Realizacja zadań krótkoterminowych obniży udział dróg gminnych wymagających remontu z 41,51% do ok. 11,80%, a więc już w 2028 r. poniżej wartości docelowej. Pełna realizacja zadań z list C i D pozwoliłaby usunąć wszystkie potrzeby remontowe stwierdzone w kontrolach z 2025 r., jednak w tym samym czasie część dróg ocenionych dziś jako zadowalające będzie wymagać remontu. Wskaźniki dotyczące obiektów inżynierskich są osiągalne już w 2028 r., pod warunkiem realizacji zadań OB-01–OB-03 i INW-03 w przyjętych terminach.

9.10 Zasady weryfikacji i aktualizacji Planu

Zgodnie z art. 20 pkt 10 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz.U. z 2025 r. poz. 889, z późn. zm.) do zadań zarządcy drogi – którym dla dróg gminnych na terenie Gminy Jerzmanowa jest Wójt Gminy na mocy art. 19 ust. 2 pkt 4 tej ustawy – należy przeprowadzanie okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich. Obowiązek ten koresponduje z art. 62 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (t.j. Dz.U. z 2026 r. poz. 524), który nakłada na właściciela lub zarządcę obowiązek corocznych oraz pięcioletnich kontroli obiektów budowlanych, do których zaliczają się także drogi i drogowe obiekty inżynierskie. Ponadto zgodnie z art. 35 ust. 1 ustawy o drogach publicznych zarządca drogi sporządza i okresowo weryfikuje plany rozwoju sieci drogowej oraz przekazuje je organom właściwym w zakresie planowania przestrzennego, co uzasadnia regularne przeglądy i aktualizację Planu.

W związku z tym Plan Rozwoju Sieci Drogowej Gminy Jerzmanowa będzie podlegał regularnej weryfikacji – przede wszystkim na podstawie wyników corocznych kontroli stanu technicznego dróg i obiektów inżynierskich oraz w odpowiedzi na zmieniające się uwarunkowania przestrzenne, komunikacyjne, finansowe i społeczne. Wyniki kontroli, dane o zdarzeniach drogowych oraz wnioski sołectw i mieszkańców będą corocznie wykorzystywane do aktualizacji oceny punktowej zadań i list rankingowych (podrozdziały 9.1–9.3), tak aby aktualna lista była dostępna przed przygotowaniem projektu budżetu i Wieloletniej Prognozy Finansowej na kolejny rok.

10. Podsumowanie i rekomendacje

Sieć drogowa gminy liczy 239,399 km, w tym 51,022 km dróg gminnych. Dzięki S3, DK12, DW329 i DW333 gmina ma dobre powiązania zewnętrzne, dlatego potrzebuje nie nowych połączeń, lecz podniesienia standardu sieci lokalnej. Diagnoza wykazała, że:

- 41,51% długości kontrolowanych dróg gminnych (20,185 km) wymaga remontu, a trzy obiekty inżynierskie w Jaczowie mają ograniczoną nośność,
- liczba wypadków wzrosła z 2 w 2020 r. do 11 w 2025 r., a połowa z nich wystąpiła na DW329,
- chodniki ma ok. 35% dróg gminnych i brak wydzielonej infrastruktury rowerowej,
- liczba mieszkańców wzrosła w latach 2020–2025 o ok. 10,1%, głównie w Jaczowie, Jerzmanowej i Modłej.

Celem nadrzędnym Planu jest spójna, bezpieczna i utrzymana w należytym stanie sieć dróg gminnych, nadążająca za rozwojem zabudowy. Plan realizuje go przez cele utrzymaniowe, remontowe i inwestycyjne oraz siedem kierunków działań (K1–K7).

Plan obejmuje 37 zadań uszeregowanych według jednolitych kryteriów punktowych: 24 na lata 2026–2028 i 13 na lata 2029–2032. Najwyższy priorytet mają remont drogi 100515D Jaczów – Kurowice – Nielubia, ciąg pieszo-rowerowy wzdłuż DW329 oraz naprawa mostu nr 8 przy ul. Głównej w Jaczowie. Realizacja zadań krótkoterminowych obniży udział dróg gminnych wymagających remontu z 41,51% do ok. 19,82% w 2028 r.

Na podstawie przeprowadzonej diagnozy i przyjętych kierunków działań formułuje się następujące rekomendacje dla Gminy Jerzmanowa.

Rekomendacje dotyczące utrzymania i remontów

1. Zweryfikować stan techniczny i obowiązujące ograniczenia nośności mostu nr 8 przy ul. Głównej w Jaczowie, ze szczególnym uwzględnieniem możliwości prowadzenia ruchu autobusowego, oraz nadać odpowiedni priorytet jego modernizacji.
2. Do 2028 r. usunąć ograniczenia nośności i przywrócić sprawność obiektów z oceną 2,0 lub niższą (mosty nr 6 i 9, przepust nr 4).

3. Prowadzić coroczne naprawy cząstkowe (zabezpieczanie spękań, uzupełnianie ubytków), aby ograniczyć przechodzenie dróg w stanie dobrym i zadowalającym do grupy wymagającej remontu.
4. W pierwszej kolejności remontować drogi klasy L z liniami autobusowymi (Grupa A), a krótkie drogi dojazdowe łączyć w pakiety według miejscowości.
5. Na drogach objętych przyszłymi inwestycjami ograniczać się do bieżącego utrzymania, bez remontów, które zostałyby wkrótce rozebrane.
6. Prowadzić systematyczne kontrole stanu technicznego dróg wewnętrznych pozostających w zarządzie Gminy, w szczególności obsługujących zwartą zabudowę mieszkaniową oraz transport zbiorowy.

Rekomendacje dotyczące inwestycji

1. Realizować drogi kompleksowo – wraz z odwodnieniem, oświetleniem i infrastrukturą pieszą – oraz łączyć roboty z przebudową sieci w pasie drogowym.
2. Przygotowywać dokumentację projektową oraz wymagane decyzje administracyjne z odpowiednim wyprzedzeniem, umożliwiającym sprawne rozpoczęcie inwestycji i ubieganie się o dofinansowanie zewnętrzne.
3. Duże układy osiedlowe w Jaczowie i Jerzmanowej realizować etapami, zaczynając od odcinków obsługujących najwięcej posesji i w najgorszym stanie.
4. W rejonach zalewowych (Smardzów) i na terenach górniczych poprzedzać projekt rozpoznaniem warunków wodnych i górniczych oraz uzgodnieniami z przedsiębiorcą górniczym.
5. Stosować umowy z inwestorami (art. 16 ustawy o drogach publicznych) przy nowych zespołach zabudowy, aby drogi powstawały według standardów Gminy.

Rekomendacje dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego

1. Do 2028 r. przebudować otoczenie obu szkół podstawowych (Jaczów, ul. Główna; Jerzmanowa, ul. Głogowska).
2. Wystąpić do DSDiK o wspólny przegląd bezpieczeństwa DW329 w granicach gminy i dokończyć z Województwem zadania INW-14 i INW-15.

3. Przeprowadzić w 2027 r. analizę miejsc wypadków na drogach gminnych 100515D, 100946D, 100548D i 100527D oraz usunąć przyczyny infrastrukturalne.
4. Zweryfikować stan zabezpieczeń ochronnych na mostach i kładkach w Jaczowie oraz sukcesywnie dostosowywać je do wymagań bezpieczeństwa ruchu, w pierwszej kolejności na obiektach o największym poziomie zagrożenia.
5. Traktować rozwiązania BRD i standardy uspokojenia ruchu z podrozdziału 8.6 jako stały element każdego projektu drogowego.

Rekomendacje organizacyjne

1. Prowadzić cyfrową bazę stanu dróg i obiektów, aktualizowaną po każdej kontroli rocznej.
2. Przejmować drogi prywatne wyłącznie według kryteriów z podrozdziału 8.8, z uwzględnieniem trwałych kosztów ich utrzymania.
3. Stopniowo zaliczać do kategorii dróg gminnych drogi wewnętrzne pełniące funkcję publiczną.
4. Przeprowadzić inwentaryzację wyposażenia wszystkich 40 przystanków gminnych i modernizować je według standardów z podrozdziału 8.7.3.
5. Wprowadzać rezerwy terenu pod nowe drogi i poszerzenia pasów drogowych do dokumentów planistycznych Gminy.
6. Prowadzić coroczną ocenę postępów realizacji Planu na podstawie przyjętych wskaźników oraz aktualizować harmonogram inwestycji w zależności od stanu technicznego dróg, dostępnych środków finansowych i zmieniających się potrzeb mieszkańców.
7. Rozwijać spójną sieć infrastruktury pieszej i rowerowej, zapewniając bezpieczne połączenia pomiędzy miejscowościami, szkołami, przystankami transportu zbiorowego oraz najważniejszymi obiektami usługowymi.

11. Spis tabel, wykresów, rysunków, załączników

11.1 Spis tabel

Tabela 1. Liczba ludności Gminy Jerzmanowa w latach 2020–2025 14
Tabela 2. Wskaźnik przyrostu naturalnego w Gminie Jerzmanowa 16
Tabela 3. Główne rodzaje generatorów ruchu na terenie Gminy Jerzmanowa 19
Tabela 4. Struktura sieci drogowej na terenie Gminy Jerzmanowa 26
Tabela 5. Klasyfikacja dróg według ustawy o drogach publicznych 28
Tabela 6. Drogi krajowe i wojewódzkie przebiegające przez teren Gminy Jerzmanowa. 30
Tabela 7. Drogi powiatowe na terenie Gminy Jerzmanowa 34
Tabela 8. Wykaz dróg gminnych objętych analizą 35
Tabela 9. Zestawienie dróg wewnętrznych według obrębów ewidencyjnych 38
Tabela 10. Zestawienie odcinków kategorii „Inna" według obrębów ewidencyjnych 39
Tabela 11. Główne powiązania drogowe Gminy Jerzmanowa z większymi ośrodkami miejskimi 40
Tabela 12. Podstawowe parametry dróg gminnych i wewnętrznych objętych analizą 41
Tabela 13. Występowanie elementów wyposażenia na drogach gminnych i wewnętrznych 41
Tabela 14. Występowanie poszczególnych rodzajów nawierzchni na drogach gminnych 42
Tabela 15. Występowanie poszczególnych rodzajów nawierzchni na drogach wewnętrznych 43
Tabela 16. Struktura długości dróg gminnych według charakteru nawierzchni 45
Tabela 17. Struktura długości dróg wewnętrznych według charakteru nawierzchni 46
Tabela 18. Skala i kryteria oceny stanu technicznego obiektów inżynierskich 48
Tabela 19. Charakterystyka i ocena stanu technicznego mostów na terenie Gminy Jerzmanowa 50
Tabela 20. Charakterystyka i ocena stanu technicznego przepustów na terenie Gminy Jerzmanowa 54
Tabela 21. Charakterystyka i ocena stanu technicznego kładek na terenie Gminy Jerzmanowa 57
Tabela 22. Podstawowe parametry chodników na terenie Gminy Jerzmanowa 59
Tabela 23. Oznakowane trasy rowerowe na terenie Gminy Jerzmanowa 60

Tabela 24. Linie publicznego transportu zbiorowego obsługujące Gminę Jerzmanowa 62
Tabela 25. Rozmieszczenie przystanków komunikacyjnych na terenie Gminy Jerzmanowa 63
Tabela 26. Wypadki drogowe i ich skutki na terenie Gminy Jerzmanowa w latach 2020–2025 68
Tabela 27. Liczba wypadków na poszczególnych drogach w latach 2020–2025 69
Tabela 28. Klasyfikacja stanu nawierzchni jezdni przyjęta w analizie 76
Tabela 29. Ocena stanu nawierzchni dróg gminnych 76
Tabela 30. Ocena stanu nawierzchni dróg wewnętrznych 77
Tabela 31. Rodzaje uszkodzeń nawierzchni stwierdzonych podczas kontroli 79
Tabela 32. Najczęściej wskazywane zalecenia dotyczące nawierzchni 79
Tabela 33. Stan wybranych elementów infrastruktury drogowej 80
Tabela 34. Końcowe wnioski z okresowych kontroli dróg gminnych 82
Tabela 35. Końcowe wnioski z okresowych kontroli dróg wewnętrznych 83
Tabela 36. Główne kierunki rozwoju przestrzennego Jerzmanowej i Jaczowa 86
Tabela 37. Zestawienie planowanych inwestycji 91
Tabela 38. Wskaźniki realizacji celów Planu. 99
Tabela 39. Hierarchia funkcjonalna sieci drogowej i kierunki działań Gminy 101
Tabela 40. Kierunki działań a obszary i główne zadania 103
Tabela 41. Zakres i cykl bieżącego utrzymania dróg gminnych i wewnętrznych 104
Tabela 42. Drogi gminne wymagające remontu – Grupa A 105
Tabela 43. Drogi gminne wymagające remontu – Grupa B 106
Tabela 44. Zadania remontowe na obiektach inżynierskich 107
Tabela 45. Inwestycje i dokumentacje drogowe zrealizowane w latach 2025–2026 109
Tabela 46. Wykaz zadań inwestycyjnych planu. 110
Tabela 47. Działania infrastrukturalne BRD na drogach gminnych 114
Tabela 48. Wskaźniki monitorowania działań BRD 116
Tabela 49. Kryteria doboru rodzaju strefy 119
Tabela 50. Orientacyjny dobór organizacji ruchu do szerokości jezdni 120
Tabela 51. Katalog środków uspokojenia ruchu dla dróg gminnych i wewnętrznych 122
Tabela 52. Obsługa miejscowości przez linie transportu zbiorowego. 124
Tabela 53. Drogi gminne z przystankami komunikacyjnymi 126
Tabela 54. Standard wyposażenia przystanków gminnych 127

Tabela 55. Warunki formalne przejęcia drogi 128
Tabela 56. Kryteria i skala ocen przejmowania dróg prywatnych 129
Tabela 57. Kwalifikacja wniosków według uzyskanej punktacji..... 129
Tabela 9.1. Listy rankingowe i warunki kwalifikacji zadań 131
Tabela 9.2. Kryteria oceny zadań, skala punktów i wagi 133
Tabela 9.3. Klasy priorytetu zadań 136
Tabela 9.4. Lista rankingowa A – budowa dróg.....137
Tabela 9.5. Lista rankingowa B – infrastruktura piesza, rowerowa i oświetlenie 138
Tabela 9.6. Lista rankingowa C – remont lub przebudowa dróg..... 138
Tabela 9.7. Lista rankingowa D – remonty obiektów inżynierskich 139
Tabela 9.8. Zadania krótkoterminowe (2026–2028) 139
Tabela 9.9. Zadania średnioterminowe (2029–2032) 142
Tabela 9.10. Harmonogram realizacji zadań w latach 2026–2032..... 144
Tabela 9.11. Wybrane wielkości Wieloletniej Prognozy Finansowej Gminy Jerzmanowa w latach 2025–2029 149
Tabela 9.12. Zadania krótkoterminowe a budżet Gminy na 2026 r.....150
Tabela 9.13. Możliwe źródła finansowania zadań Planu.....151
Tabela 9.14. Liczba zadań według list, klas i horyzontów realizacji 153
Tabela 9.15. Zakres rzeczowy prac remontowych według horyzontów realizacji..... 153

11.2 Spis wykresów

Wykres 1. Struktura wieku mieszkańców Gminy Jerzmanowa w 2025 r.....15
Wykres 2. Liczba dróg gminnych, na których występują poszczególne rodzaje nawierzchni 43
Wykres 3. Liczba dróg wewnętrznych, na których występują poszczególne rodzaje nawierzchni..... 44
Wykres 4. Struktura długości dróg gminnych według charakteru nawierzchni 45
Wykres 5. Struktura długości dróg wewnętrznych według charakteru nawierzchni..... 46
Wykres 6. Ocena stanu technicznego mostów na terenie Gminy Jerzmanowa w 2025 r. 52
Wykres 7. Ocena stanu technicznego przepustów na terenie Gminy Jerzmanowa w 2025 r. 55

Wykres 8. Struktura wypadków drogowych według kategorii dróg w Gminie Jerzmanowa w latach 2020–2025.....67
Wykres 9. Liczba ofiar śmiertelnych oraz osób rannych w wypadkach drogowych na terenie Gminy Jerzmanowa w latach 2020–2025..... 68
Wykres 10. Liczba wypadków drogowych według rodzaju na terenie Gminy Jerzmanowa w latach 2020–2025..... 71
Wykres 11. Struktura długości dróg gminnych według oceny stanu nawierzchni 77
Wykres 12. Struktura długości dróg wewnętrznych według oceny stanu nawierzchni 78
Wykres 13. Porównanie struktury długości dróg gminnych i wewnętrznych według oceny stanu nawierzchni.....78
Wykres 14. Struktura długości dróg gminnych i wewnętrznych według końcowych wniosków pokontrolnych..... 83

11.3 Spis rysunków

Rysunek 1. Granica administracyjna Gminy Jerzmanowa 11
Rysunek 2. Charakterystyka dróg w Gminie Jerzmanowa 27
Rysunek 3. Obiekty mostowe i inne obiekty inżynierskie w miejscowości Jaczów..... 49
Rysunek 4. Rozmieszczenie przystanków komunikacyjnych będących własnością lub w zarządzie Gminy Jerzmanowa na tle układu drogowego..... 66
Rysunek 5. Rozmieszczenie wypadków drogowych na terenie Gminy Jerzmanowa w latach 2020–2025 według skutków zdarzeń 70

11.4 Spis załączników

Załącznik nr 1 - Zestawienie wyników oceny stanu technicznego dróg gminnych i wewnętrznych

Załącznik nr 2 - Ocena punktowa zadań drogowych według kryteriów priorytetyzacji

Załącznik nr 3 - Ocena dróg Gminy Jerzmanowa

Załącznik nr 4 – Generatory ruchu Gminy Jerzmanowa