



## Korytarz Północny w Częstochowie – przykład inwestycji drogowych w Polsce

Katarzyna Regulska<sup>1</sup>

### STRESZCZENIE:

W pracy przedstawiono krótki rys historyczny rozwoju dróg na obszarze Polski w różnych okresach dziejów. Omawiając rozwój infrastruktury drogowej XXI wieku w Polsce, zaprezentowano priorytetowe dla kraju inwestycje, których wykonanie poprawi komunikację oraz płynność i bezpieczeństwo ruchu drogowego, ułatwi dojazd i transport do terenów inwestycyjnych i stref ekonomicznych. Szczegółowo opisano jedną z wielu ważnych inwestycji drogowych na terenie Częstochowy, która w ostatnim czasie poprawiła komunikację między dzielnicami. Inwestycja ta jest jednym z etapów niezakończonego nadal łącznika, który w niedalekiej przyszłości znacząco wpłynie na rozwój i ułatwi komunikację między dzielnicami Częstochowy i okolicznymi miejscowościami. Na całościowy kształt infrastruktury drogowej Polski oprócz ogromnych budów typu autostrady czy drogi szybkiego ruchu wpływ mają nawet małe inwestycje w skali poszczególnych gmin, powiatów i miast.

### SŁOWA KLUCZOWE:

infrastruktura drogowa; autostrady; drogi ekspresowe, drogi krajowe; sieć drogowa Częstochowy

## 1. Wprowadzenie

Sytuacja polskiego drogownictwa na przestrzeni wieków była trudna. Stan dróg na terenie państwa polskiego do XVIII wieku był bardzo zły. Dopiero w czasie zaborów w 1775 roku powołana została Dyrekcja Generalna Budowy Dróg w Galicji. W 1808 roku swe działanie rozpoczął Centralny Zarząd Dróg na terenie zaboru rosyjskiego, a kolejno w 1819 roku powstała Dyrekcja Generalna Dróg i Mostów działająca na obszarze Królestwa Polskiego. Po odzyskaniu niepodległości, w celu ujednoczenia zarządzania drogami położonymi wcześniej w trzech różnych zaborach, Sejm w 1920 roku uchwalił podstawowe ustawy drogowe, regulujące sprawy budowy i utrzymania dróg, ich finansowania oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego (obowiązywały one aż do 1964 r.). W tym czasie zaczęto także wprowadzać nowe technologie, zaplanowano podstawową sieć autostrad, których przebieg jest w chwili obecnej bardzo zbliżony [1–4].

W Polsce po wojnie pierwsze lata poświęcone były odbudowie już istniejących dróg. Informacje dotyczące sieci drogowej Częstochowy w okresie powojennym znaleźć można m.in. w wydanym w roku 1947 opracowaniu Edwarda Usakiewicza *Częstochowa w obliczu zagadnień regulacyjnych* [1–5]. Od lat 50. XX wieku nastąpił poważny wzrost inwestycji drogowych. Najważniejszym realnym osiągnięciem tamtych lat była budowa trasy Warszawa – Katowice, do dziś zwanej „gierkówką”. Po 1989 roku (pełne uzyskanie niepodległości) pojawiła się szansa na rozwój kraju pod warunkiem wybudowania dróg o odpowiedniej jakości i przepustowości. Dzięki temu Polska mogła stać się głównym szlakiem komunikacyjnym wschód – zachód. W 1993 roku powstał pierwotny projekt budowy autostrad na terenie Polski [1–4].

<sup>1</sup> Politechnika Częstochowska, Wydział Budownictwa, ul. Akademicka 3, 42–218 Częstochowa, e-mail: iadamczyk@bud.pcz.pl, orcid id: 0000-0002-7966-7048

## 2. Plany powiększenia krajowej sieci drogowej

### 2.1. Ogólnopolska sieć dróg

XXI wiek to niezwykle dynamiczny rozwój infrastruktury drogowej, będący jednym ze strategicznych celów Polski na kolejne lata. Pierwsze lata rozwijającego się drogownictwa były trudne, dopiero opracowania „Polityka Transportowa Państwa na lata 2006–2025” oraz „Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku z perspektywą rozwoju do 2030”, zakładające stworzenie spójnego systemu autostrad i dróg ekspresowych, stworzyły nowe możliwości. Szczegółowe opracowania dla kategorii dróg: autostrady i drogi ekspresowe zawierają „Narodowe Programy Budowy Dróg”. Dla dróg gminnych i powiatowych opracowano odpowiednik – program „Narodowe Programy Przebudowy Dróg Lokalnych”. Oba dokumenty są ściśle powiązane z możliwością uzyskiwania dofinansowania ze środków unijnych.

Polska jako członek Unii Europejskiej zobowiązała się zrealizować sieć bazową TEN-T (transeuropejska sieć drogowa) do 2030 roku, a sieć kompleksową do roku 2050. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej ustaliło również na terenie Polski przebieg drogowej sieci bazowej i kompleksowej. Obecnie drogom wchodzącym w skład sieci TEN-T brakuje ciągłości. Na terenie Polski utworzono już dwa korytarze sieci bazowej, które obejmują najważniejsze ciągi komunikacyjne obsługujące przewozy dalekobieżne i mające usprawnić połączenia transgraniczne w ramach Unii Europejskiej. Inwestycje te mają również wpłynąć na wzmocnienie spójności społecznej, gospodarczej i terytorialnej [6].

Wyzwaniem dla naszego kraju jest więc dokończenie spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych, które przyczynią się do pełnego wykorzystania potencjału gospodarczego Polski.

Wśród ogromu planowanych inwestycji priorytetowymi stały się:

- Autostrada A1 – zwana Bursztynową – biegnąca z północy na południe z Trójmiasta przez Toruń, Łódź, Częstochowę, Gliwice do przejścia granicznego w Gorzyczkach. Zakłada się jej łączną długość na okres Programu ok. 500,4 km (całkowita 582 km);
- Autostrada A2 – od Świecka przez Poznań, Konin, Warszawę wraz z drogą S2 jako południową obwodnicą Warszawy. Po zakończeniu Programu jej długość eksploatacyjna ma wynieść 490 km (całkowita 657 km);
- Autostrada A4 – od zachodniej granicy koło Zgorzelca, przez Wrocław, Opole, Gliwice, Katowice, Kraków, Tarnów, Rzeszów do przejścia granicznego z Ukrainą;
- Droga ekspresowa S2 – stanowiąca południową obwodnicę Warszawy, ukończenie całej inwestycji o łącznej długości 34,4 km;
- Droga ekspresowa S3 – o przebiegu z północy na południe, lecz bliżej zachodniej granicy. Po zakończeniu Programu ma wynosić 387,1 km z całej dł. ok. 450 km;
- Zakończenie budowy dróg ekspresowych S5 (dł. łączna 373,7 km) łączącej Wrocław, Poznań, Bydgoszcz, Nowe Marzy oraz S6 (dł. 380,5 km) w Zachodniopomorskiem i Pomorskiem;
- Droga ekspresowa – S7 – łącząca Trójmiasto z Warszawą i Krakowem. Po zakończeniu Programu jej długość wyniesie 629,9 km z 686,9 km [7].

Plany programu obejmują oczywiście wiele innych inwestycji, z których wymienione zostały jedynie najważniejsze. Najbliżej ukończenia jest budowa drogi A4, natomiast budowa A2 wstrzymywana jest z powodu budowy południowej obwodnicy Warszawy. Dużym sukcesem na skalę kraju jest już uruchomione połączenie z Wrocławia przez Łódź, Warszawę do Białegostoku o długości 548,2 km (drogą S8 i autostradą A1).

GDDKiA opracowała również program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023, w którym założeniem jest m.in.:

- zwiększenie gęstości dróg ekspresowych z 4,1 km/1000 km<sup>2</sup> do 10 km/1000 km<sup>2</sup>;
- zwiększenie gęstości autostrad i dróg ekspresowych z 9 km/1000 km<sup>2</sup> do 15 km/1000 km<sup>2</sup>.

Kolejnym elementem sieci dróg są obwodnice miast. Z docelowych 35 obwodnic, we wspomnianym projekcie, zaplanowano wykonanie 14 zadań, dodatkowo wprowadzając listę 21 budów

na całej sieci dróg krajowych. Priorytetem są te obwodnice, których wykonanie przyniesie największy efekt dla całości sieci w połączeniu z autostradami i drogami ekspresowymi. Program na lata 2014–2020 przewiduje powstanie ok. 72 km autostrad, aż 1790 km dróg ekspresowych oraz 35 obwodnic o łącznej długości 366 km [7].

Zadania zawarte w Programie będą finansowane głównie z dwóch źródeł: Budżetu państwa oraz Krajowego Funduszu Drogowego. W formie refundacji wydatków na zadania będą również wpływać środki UE w ramach perspektywy UE 2004–2006, 2007–2013, 2014–2020.

## 2.2. Sieć drogowa w Częstochowie i okolicach

W rozbudowie infrastruktury drogowej kraju czynnie uczestniczy Częstochowa. Miasto realizuje kilka inwestycji przy udziale środków unijnych. Brało udział w konkursie Programu „Infrastruktura i Środowisko” pt. „Zwiększenie dostępności transportowej ośrodków miejskich leżących w sieci drogowej TEN-T i odciążenie miast od nadmiernego ruchu drogowego”, uzyskując pierwsze miejsce na liście inwestycji wybranych do dofinansowania z funduszy UE. Konkurs ten dotyczył przebudowy Drogi Krajowej 1, która ma zostać oddana do użytku do końca października 2020 roku. Północny fragment DK1 już został zmodernizowany poprzez budowę dwupoziomowego węzła DK-1 z DK-46 i przekazany do użytku w październiku 2014 roku [8].

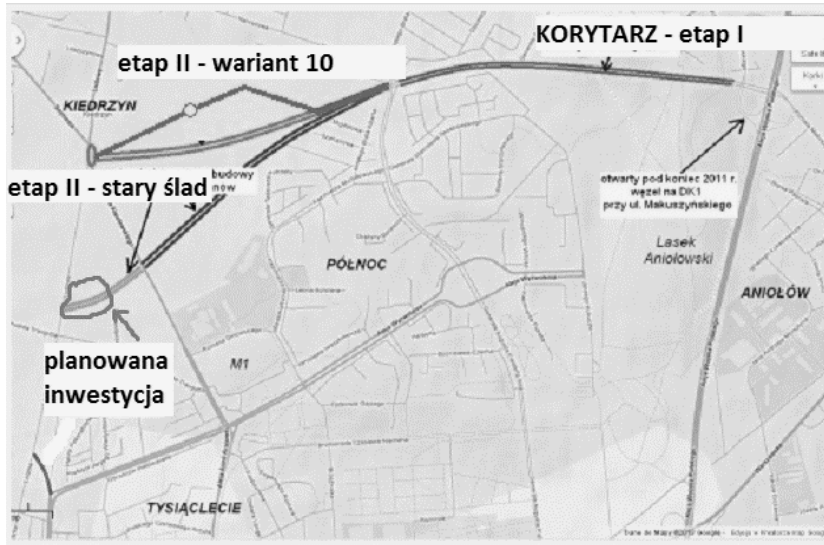
W rejonie węzła północnego DK-1 zaplanowano również łącznik między DK-1 a dzielnicą Północ. Jego pierwszą częścią była ulica Pileckiego jako przedłużenie ul. Fieldorfa-Niła, użytkowana już od 2009 r. Następnie w grudniu 2011 roku oddano kierowcom węzeł łączący DK-1 z ul. Makuszyńskiego. Kolejnym etapem było uzupełnienie tego węzła o Korytarz Północny – odcinek od ul. Pileckiego do Drogi Wojewódzkiej nr 483 – zakończony w 2013 r. Planowane było również połączenie KP z dzielnicą Kiedrzyń, lecz po wielu debatach i rozmowach m.in. z lokalnymi mieszkańcami zaniechano na jakiś czas tego przedsięwzięcia. Zrodziła się natomiast propozycja połączenia tego odcinka drogi z DK-91 prowadzącą do Radomska. Ze względów ekonomicznych przedłużenia te nie są objęte obecnym planem inwestycyjnym.

## 3. Korytarz Północny w Częstochowie

Korytarz Północny został zrealizowany w trybie „zaprojektuj i zbuduj”. Inwestycja zlokalizowana jest na terenach przeznaczonych na ten cel w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego miasta Częstochowy (rys. 1). Koszt inwestycji wyniósł ponad 18 mln zł, przy czym 85% kosztów, czyli 15,3 mln zł, to środki unijne. Na budowę miasto uzyskało dofinansowanie z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2007–2013. Brakująca część pochodziła z wkładu własnego miasta Częstochowa.

Przedsięwzięcie polegało na budowie drogi kategorii powiatowej i klasy „G” (główna) będącej połączeniem dwóch dzielnic na północy Częstochowy, tj. dzielnicy Wyczerpy i dzielnicy Północ. W ramach inwestycji przewidziano wykonanie odcinka drogi długości 1580 m o dwóch jezdniach, szerokości 7 m każda od skrzyżowania z ul. św. Brata Alberta oraz przedłużeniem w kierunku północnym ul. Fieldorfa-Niła do włączenia w jednoprzestrzenną jezdnię ul. Makuszyńskiego, po wschodniej stronie DK-1 (rys. 1). Trasa obwodnicy przebiega w początkowym odcinku wzdłuż zabudowy jednorodzinnej po północnej stronie, oraz zabudowy wielorodzinnej po stronie południowej. Następnie biegnie przez tereny rolnicze, nieużytki, tereny leśne, przecinając po drodze trakty i dukty leśne. Cała trasa przebiega po terenie płaskim z wyniesieniem w środku obwodnicy, tworzącym wododział.

Parametry techniczne obwodnicy są następujące: ulica klasy GP (2x2) – główna ruchu przyspieszonego; prędkość projektowa  $V_p = 60$  km/h, dla drogi G; prędkość miarodajna  $V_m = 80$  km/h, dla dróg klasy G i wyższych; szerokość pasa drogowego w liniach rozgraniczających 50 m; szerokość jezdni 2x7,0 m; szerokość pasa rozdziału = 6 m; szerokość zieleni pomiędzy jezdnią i chodnikiem – min. 5,0 m; obustronne ciągi piesze i jednostronny rowerowy; dwa bezkolizyjne przejścia pieszo-rowerowe przez obwodnicę [9, 10].



Rys. 1. Przebieg Korytarza Północnego w Częstochowie [11]

Zestawienie głównych powierzchni:

- Jezdnie obwodnicy – 23284 m<sup>2</sup>;
- Chodniki – 5930 m<sup>2</sup>;
- Ścieżka rowerowa – 3205 m.

Na podstawie dokumentacji geotechnicznej stwierdzono, że grunty w zakresie prowadzonej obwodnicy zalicza się do grupy nośności G1 i G2 dla piasków pylastych i drobnych oraz do G1 dla piasków średnio- i gruboziarnistych. Wody gruntowej nie stwierdzono. W celu doprowadzenia podłoża do odpowiedniej grupy nośności G1, pod konstrukcją jezdni zaprojektowano 15 cm warstwę gruntu stabilizowanego spoiwem do osiągnięcia  $RM = 1,5$  MPa.

Dla obwodnicy założono kategorię ruchu KR6 zgodnie z wytycznymi, stąd przyjęto następującą konstrukcję nawierzchni:

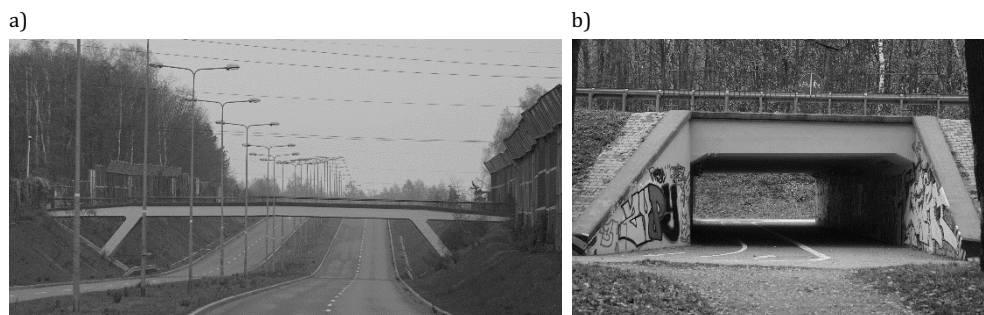
- 5 cm – warstwa ścieralna z betonu asfaltowego (BA);
- 8 cm – warstwa wiążąca z BA;
- 18 cm – podbudowa zasadnicza z BA;
- 20 cm – podbudowa pomocnicza z kruszywa stabilizowanego mechanicznie

Tak zaprojektowana nawierzchnia spełnia również warunek mrozoodporności.

Jezdnie obwodnicy wykonane są o przekroju ulicznym dwujezdniowym, odprowadzenie z nich wody odbywa się wpustami uliczno–krawężnikowymi, podłączonymi do przebudowanej kanalizacji deszczowej. Dodatkowo, w rejonie głębokiego wykopu, wykonano ściek korytkowy prefabrykowany z wpustami deszczowymi, co ma zapobiec spływowi wody ze skarpy na jezdnię. Na jezdni głównej w linii studzienek deszczowych zastosowano ściek z 2 rzędów klinkieru na ławie betonowej. Ma to usprawnić spływ wody z jezdni przy zastosowanym odstępie studzienek deszczowych.

Kładkę dla pieszych wykonano w postaci ustroju dwubelkowego o konstrukcji żelbetowej monolitycznej. Zastosowano schemat trójprzęsłowej ramy koźłowej z przęsłami skrajnymi podpartymi na końcu ukośnymi elementami zamocowanymi w fundamentach podpór. Rozpiętość teoretyczna w osiach podparć wynosi 29,4 m, długość całkowita 40 m, szerokość całkowita wynosi 3,7 m (rys. 2a).

Prześciecie podziemne dla ciągów pieszo–rowerowych wykonano o schemacie statycznym ramy zamkniętej opartej na sprężystym podłożu. Rozpiętość teoretyczna ustroju nośnego wynosi 6,56 m. Światło poziome przejścia ma 6,06 m, a skrajnia pionowa 2,55 m. Długość całkowita płyty dennej wynosi 35,10 m, natomiast długość części tunelowej 24,7 m (rys. 2b) [10].



Rys. 2. Korytarz Północny: a) kładka dla pieszych; b) przejście podziemne [zdjęcia własne]

Zastosowane zostały ekrany dźwiękowe typu „zielona ściana” zlokalizowane po obu stronach trasy. Wysokość ekranów jest zmienna od 4 do 6 m, dobrana została tak, aby na terenie zabudowy mieszkaniowej zostały dotrzymane dopuszczalne poziomy hałasu, określone w branżowych przepisach. Ekran wykonane zostały z materiałów o izolacji akustycznej min. 36 dB.

Na drodze dojazdowej do pól, biegnącej wzdłuż obwodnicy, i na drodze dojazdowej do zbiornika retencyjnego zastosowano nawierzchnię z kruszywa łamanego, o grubości warstwy 20 cm.

W ramach programu rozbudowy ścieżek rowerowych w rejonie KP zostało wykonane przejście podziemne, kładka dla pieszych nad jezdnią oraz ścieżka rowerowa, przebiegająca po stronie południowej, a następnie tunelem przechodzi na stronę północną drogi. Wykonano obustronne chodniki (północny i południowy o szerokościach 2 m) i jednostronną ścieżkę rowerową o odpowiedniej kolorystyce: chodnik: kostka czerwona; ścieżka rowerowa: mieszanka mineralno-asfaltowa w kolorze czarnym.

Budowa drogi związana była również z wykonaniem infrastruktury w postaci sygnalizacji świetlnej, oświetlenia, przebudową infrastruktury technicznej, która kolidowała z inwestycją (linie energetyczne napowietrzne: wysokiego i niskiego napięcia; kable: średniego i niskiego napięcia; kanał sanitarny; gazociąg wysokiego i średniego ciśnienia; dwa odcinki wodociągu) [10]. Ponieważ na potrzeby budowy wycięto istniejącą zieleń, po zakończeniu przedsięwzięcia wykonano nowe nasadzenia w ilości około 11 tysięcy sztuk drzew i krzewów, stanowiących pasy zieleni izolacyjnej wzdłuż przebiegu drogi oraz w rejonie węzła drogowego [9].

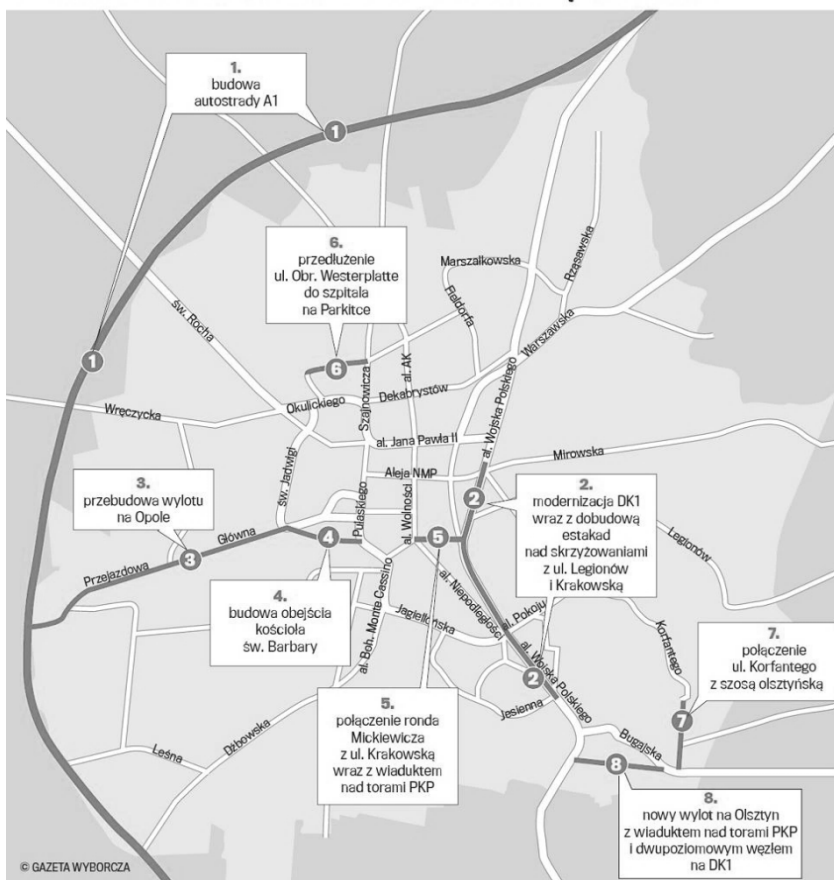
Efektem inwestycji jest większa dostępność transportowa miasta, lepsza przepustowość DK-1, poprawa bezpieczeństwa ruchu oraz ogólne zmniejszenie uciążliwości nadmiernego ruchu drogowego w Częstochowie.

Opisano powyżej tylko jedną z bardzo dużej ilości inwestycji drogowych zrealizowanych w ostatnich latach w Częstochowie. Miasto jest aktualnie w trakcie realizacji wielu ważnych inwestycji drogowych i komunikacyjnych, a do kolejnych się przygotowuje [11]. Pozyskano duże środki z Unii Europejskiej do wydatkowania do 2022 roku. Planowane są nie tylko realizacje drogowe, w przygotowaniu są: budowa centrów przesiadkowych przy dworcach kolejowych, modernizacja starszej części linii tramwajowej oraz budowa nowej linii. Poza dofinansowaniem z Unii realizowane są zadania w programie budowy i przebudowy dróg lokalnych, które służyć mają rozwojowi miasta, a także poprawić warunki dojazdu mieszkańców do miejsc pracy. W związku z rozbudową dużych firm, jak np.: Guardian, ZF (dawne TRW) czy x-kom, przyspieszone będą budowy dróg prowadzących do nowo powstałych filii zakładów.

Spośród wielu planowanych na najbliższe lata inwestycji w Częstochowie należy wymienić te najważniejsze, służące poprawie infrastruktury drogowej całego kraju. Chodzi tu o budowę Autostrady A1 oraz DK-1. Dla poprawnego funkcjonowania A1 zostaną wybudowane 4 węzły zjazdowe dla Częstochowy: Północ – Jasna Góra – Blachownia – Południe. Do 2022 roku planowanych jest również wiele inwestycji poprawiających komunikację na obszarze Częstochowy oraz łączących ją z drogami wylotowymi z miasta (rys. 3).



### NAJWAŻNIEJSZE INWESTYCJE DROGOWE W CZĘSTOCHOWIE



Rys. 3. Planowane na najbliższe lata inwestycje drogowe Częstochowy [11]

#### 4. Podsumowanie

Polska, jak każdy kraj, dąży do wzrostu gospodarczego, podnoszenia swojej konkurencyjności wśród innych państw, dostępności geograficznej i mobilności obywateli. Jako członek Unii Europejskiej może uczestniczyć w wielu programach służących koordynacji oraz zapewnieniu spójności działań w różnych dziedzinach życia. Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju współpracuje z odpowiednimi organami UE w celu stworzenia jak najlepszych warunków rozwoju Polski. Polska korzysta z programów unijnych, np. dotyczących rozwoju infrastruktury drogowej, podejmując współpracę w celu stworzenia sieci TEN-T, czyli Transeuropejskiej Sieci Transportowej [10]. Celem rozwoju tej sieci jest zapewnienie swobodnego przepływu osób i towarów oraz zapewnienie spójności terytorialnej na obszarze Unii. W skład tej sieci wchodzi m.in.: szlaki drogowe, kolejowe, lotnicze, morskie itp. oraz elementy ich infrastruktury, jak np. porty, terminale drogowo-kolejowe. Udział Polski w tym przedsięwzięciu polega na tworzeniu swojej wewnętrznej infrastruktury, zaczynając od budowy lokalnych dróg transportu osobowego i towarowego, poprzez drogi zbiorcze, główne, ekspresowe, obwodnice aż po autostrady. Jednak zakres potrzeb dotyczących rozwoju tej części gospodarki przekracza możliwości finansowe kraju. Uczestnictwo w unijnych programach pozwala pozyskać dodatkowe środki na finansowanie inwestycji. Istotne są również zmiany prawa w zakresie zamówień i finansów publicznych ułatwiające inwestorom i wykonawcom wykonywanie zamierzonych inwestycji.

Do 2030 roku planowane jest wdrożenie korytarzy sieci bazowej, a do 2050 sieci kompleksowej TEN-T. Lokalne inwestycje typu Korytarz Północny przyczyniają się pośrednio do rozwoju gospodarczego regionu i całego kraju.

Budowa Korytarza Północnego w Częstochowie wpisuje się w ogólnopolski, a zarazem ogólnoeuropejski program rozwoju gospodarczego. Korytarz skomunikował dzielnicę Północ, stanowiąc obwodnicę centrum miasta. Tym samym usprawnił komunikację całego regionu Śląska. Inwestycja ta jest nadal rozwojowa.

## Literatura

- [1] Złota Księga Drogownictwa i Mostownictwa, praca zbiorowa pod red. M. Frąckowiak, Wyd. Quixi Media Sp. z o.o., Bydgoszcz 2016.
- [2] Melcer J., Dynamic load on pavement – numerical analysis, Zeszyty Naukowe Politechniki Częstochowskiej 2017, seria Budownictwo 23, 205–218.
- [3] Kosiń M., Pietrzak A., Ocena szorstkości nawierzchni ciągów pieszo-rowerowych na przykładzie miasta Częstochowa, Zeszyty Naukowe Politechniki Częstochowskiej 2016, seria Budownictwo 22, 142–148.
- [4] Kosiń M., Pietrzak A., Analiza oceny wskaźnika szorstkości nawierzchni drogowej wahadłem angielskim na drodze krajowej DK-43 w okresie ujemnej i dodatniej temperatury, Zeszyty Naukowe Politechniki Częstochowskiej 2014, seria Budownictwo 20, 89–97.
- [5] Repelewicz A., Życie i twórczość Edwarda Usakiewicza – zasłużonego częstochowskiego architekta, [w:] Budownictwo i architektura Częstochowy w wybranych problemach badawczych pracowników naukowych Wydziału Budownictwa Politechniki Częstochowskiej, red. A. Repelewicz, Wydawnictwo Politechniki Częstochowskiej, Częstochowa 2016, 93–112.
- [6] Serwis Gov.pl Ministerstwo Infrastruktury Transeuropejska sieć transportowa – TEN-T.
- [7] Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, zał. Nr 1, projekt do Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 z dnia 22.XII.2014 r.
- [8] Serwis Programu Infrastruktura i Środowisko (na lata 2014–2020), 4.1 Zwiększenie dostępności transportowej ośrodków miejskich leżących w sieci drogowej TEN-T i odciążenie miast od nadmiernego ruchu drogowego, 7 listopada 2016 r.
- [9] Dokumentacja Powykonawcza dla inwestycji „Budowa Północnego Korytarza w Częstochowie, Etap II od ul. św. Brata Alberta do ul. K. Makuszyńskiego” z dnia 12.07.2013 r.
- [10] Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie, Dz.U.00.63.735.
- [11] Częstochowa 2022, Wyborcza.pl z dnia 11 października 2018 r.

## The Northern Corridor in Częstochowa – an example of road investments in Poland

### ABSTRACT:

A short historical outline of road development in Poland in various periods of history is presented at the paper. Discussing the development of the 21st century road infrastructure in Poland, the country's priority investments is described, the implementation of which will improve communication, traffic flow and safety, facilitate access to and transport to investment areas and economic zones. One of many important road investments in Częstochowa has been presented in details, which has recently improved communication between the districts. This investment is one of the stages of the still unconnected link, which in the near future will significantly affect the development and facilitate communication between the districts of Częstochowa and surrounding towns. The overall shape of Poland's road infrastructure, in addition to huge motorway type constructions or highways, is even affected by small investments in the scale of individual municipalities, districts and cities.

### KEYWORDS:

road infrastructure; highway; expressways; national roads; Częstochowa road network