

Załącznik
do uchwały nr 29/2021
Rady Ministrów
z dnia 23 lutego 2021 r.



Program
Bezpiecznej
Infrastruktury
Drogowej 2021–2024

Spis treści

1. Wykaz skrótów	3
2. Wstęp.....	3
3. Diagnoza stanu obecnego na podstawie danych GDDKiA i Komendy Głównej Policji.....	4
4. Cel główny i cele szczegółowe Programu	11
5. Powiązanie Programu z krajowymi dokumentami strategicznymi.....	12
6. Plan finansowy.....	15
7. Priorytety realizacyjne.....	16
8. System realizacji	20
9. Monitorowanie realizacji.....	24

1. Wykaz skrótów

BRD	bezpieczeństwo ruchu drogowego
GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
KFD	Krajowy Fundusz Drogowy
NPBRD	Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020/planowany Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021–2030
Program	Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021–2024
PBDK	Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.)/planowany Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 roku
PUDK	planowany Program w zakresie utrzymania krajowej sieci drogowej w wysokim standardzie do 2030 roku
PBO	planowany Program Budowy 100 obwodnic na lata 2020–2030
PPP	Partnerstwo publiczno-prywatne
SOR	Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)
SRT	Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.

2. Wstęp

Niniejszy dokument jest średniookresowym dokumentem programowym dotyczącym poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego przez inwestycje w infrastrukturę na drogach krajowych zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Zarówno w treści, jak i planie finansowania odnosi się do zapisów PBDK.

Przedmiotowy dokument wpisuje się w katalog instrumentów wspierających realizację NPBRD i wspólnie z NPBRD, PBDK, PBO i PUDK wypełnia warunek podstawowy określony dla transportu w aspekcie bezpieczeństwa ruchu drogowego zgodnie z projektowanym rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady, ustanawiającym

wspólne przepisy dotyczące funduszy Polityki Spójności w perspektywie 2021–2027¹⁾. Ww. dokumenty są wzajemnie komplementarne i wzajemnie uzupełniają swoje zakresy tematyczne. W ramach Programu realizowane będą najpilniejsze zadania inwestycyjne w zakresie BRD, które w kolejnym etapie kontynuowane będą w ramach PUDK.

Dokument określa cele i priorytety inwestycyjne, wskazuje poziom i źródła finansowania oraz określa zakres rzeczowy zadań przewidywanych do realizacji.

Program wskazuje rodzaje działań, które są potrzebne do wykonania, aby sieć dróg krajowych w Polsce była dostosowana technicznie i organizacyjnie do potrzeb użytkowników, w tym w szczególności niechronionych uczestników ruchu drogowego. Biorąc pod uwagę priorytet nadany ochronie pieszych na przejściach dla pieszych, w pierwszej kolejności planowane są działania poprawiające bezpieczeństwo na przejściach dla pieszych, przez m.in. ich doświetlenie, oznakowanie, budowę azyli dla pieszych. Będzie to działanie komplementarne z procedowanymi zmianami ustawowymi przewidującymi przyznanie pierwszeństwa pieszemu wyrażającemu zamiar przejścia przez jezdnię. Powyższe działania są konieczne ze względu na utrzymujące się wysokie statystyki dotyczące wypadkowości, które skutkują wysokimi kosztami społecznymi.

3. Diagnoza stanu obecnego na podstawie danych GDDKiA i Komendy Głównej Policji

Niniejsza diagnoza stanu BRD wraz z informacjami w tym zakresie, ujętymi w ramach NPBRD, stanowi podsumowanie oceny zagrożeń dla BRD, o którym jest mowa w kryterium do warunku podstawowego dla celów szczegółowych Polityki Spójności, dotyczących sektora transportu (załącznik IV do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady, ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące funduszy Polityki Spójności w perspektywie 2021–2027).

¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu i Migracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu na rzecz Zarządzania Granicami i Wiz (w trakcie negocjacji)

Na podstawie przepisów ustawy o drogach publicznych²⁾, ze względu na rodzaj pełnionych funkcji, drogi publiczne zostały podzielone na następujące kategorie:

- drogi krajowe – stanowiące własność Skarbu Państwa;
- drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne – stanowiące własność jednostek samorządu terytorialnego odpowiedniego rodzaju.

Na podstawie przepisów ustawy o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego³⁾, w odniesieniu do dróg krajowych (z wyłączeniem odcinków w granicach administracyjnych miast na prawach powiatu i odcinków realizowanych w systemie PPP), zadania w zakresie budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz zarządzania nimi są finansowane przez ministra właściwego do spraw transportu za pośrednictwem Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

Według stanu na koniec 2019 r.⁴⁾, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad zarządzał drogami krajowymi o długości 17 743 km. Istniejąca sieć dróg krajowych to drogi różnej klasy, w tym drogi szybkiego ruchu o klasie A i S. Stanowią one jednak mniejszą część sieci drogowej. Natomiast drogi krajowe o klasie niższej niż autostrady i drogi ekspresowe, czyli GP i G (główne ruchu przyspieszonego i główne), których długość to 14 105 km, stanowią ponad 80% całej sieci dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA.

Zgodnie z Zaleceniem Rady w sprawie krajowego programu reform Polski na 2019 r. oraz zawierającym opinię Rady na temat przedstawionego przez Polskę programu konwergencji na 2019 r. współczynnik śmiertelności w wypadkach drogowych wciąż należy do najwyższych w Unii Europejskiej.

Zgodnie z danymi Komendy Głównej Policji, w 2019 r. do Policji zgłoszono 30 288 wypadków drogowych mających miejsce na drogach publicznych, w strefach zamieszkania lub strefach ruchu:

- w porównaniu z rokiem 2017, kiedy to miało miejsce 32 760 wypadków, liczba ta spadła o 2472 wypadki (-7,5%),
- w porównaniu z 2018 rokiem, w którym zanotowaliśmy 31 674 wypadki, liczba ta spadła o 1386 wypadków (-4,4%).

²⁾ Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 470, z późn. zm.).

³⁾ Ustawa z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego (Dz. U. z 2018 r. poz. 203, z późn. zm.).

⁴⁾ Źródło: Opracowanie własne.

W wyniku wypadków drogowych 2909 osób poniosło śmierć:

- w porównaniu z rokiem 2017, kiedy zginęło 2831 osób, nastąpił wzrost o 78 osób (+2,8%),
- w porównaniu z rokiem 2018, w którym śmierć poniosły 2862 osoby, nastąpił wzrost o 47 osób (+1,6%).

W wypadkach rannych zostało 35 477 osób (w tym ciężko 10 633):

- w porównaniu do 2017 roku, kiedy obrażenia odniosło 39 466 osób, liczba osób rannych zmniejszyła się o 3989 osób (-10,1%),
- w porównaniu do roku 2018, kiedy zanotowano 37 359 osób rannych, liczba ta spadła o 1882 osoby (-5,0%).

Jak wskazuje Komenda Główna Policji w raporcie za 2019 r. w ostatnim dziesięcioleciu, najwięcej wypadków drogowych i ich ofiar odnotowano w 2011 r. Od 2012 r. obserwowany jest spadek wypadków drogowych i ich ofiar, aż do roku 2016, kiedy nastąpił wzrost zarówno liczby wypadków, jak i ich ofiar. W 2017 r. zanotowano znaczny spadek w porównaniu do roku poprzedniego. W 2018 r. oraz 2019 r. zmniejszyła się liczba wypadków i osób rannych, przy jednoczesnym wzroście liczby osób zabitych.

Mimo spadkowej tendencji w liczbie wypadków na polskich drogach, dane na temat wypadków na poszczególnych klasach dróg w zarządzie GDDKiA wskazują na duży udział liczby wypadków oraz liczby rannych i zabitych na drogach krajowych.

Tabela 1 Wypadki drogowe i ich skutki w zależności od klasy drogi krajowej będącej w zarządzie GDDKiA w 2019 r.⁵⁾

	Liczba wypadków	Liczba zabitych	Liczba rannych
Autostrada	431	72	611
Droga ekspresowa	479	79	669
Pozostałe drogi	4690	838	5830

⁵⁾ Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego dla dróg krajowych, dla których organem zarządzającym ruchem jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, dane za rok 2019.

Na prostych odcinkach dróg krajowych w zarządzie GDDKiA wystąpiło 3611 wypadków. Kolejnym szczególnie niebezpiecznym miejscem są skrzyżowania z drogą z pierwszeństwem przejazdu – na ich obszarze miało miejsce 1144 wypadków, śmierć poniosły 142 osoby, a rannych zostało 1469 osób (tabela 2).

Tabela 2 Wypadki drogowe i ich skutki w zależności od miejsca zdarzenia na drogach krajowych będących w zarządzie GDDKiA w 2019 r.⁵⁾

Miejsce zdarzenia		Wypadki	Zabici	Ranni
Prosty odcinek drogi		3611	673	4540
Zakręt, łuk		641	145	842
Spadek		92	23	114
Wzniesienie		108	26	147
Wierzchołek wzniesienia		5	0	7
	z drogą z pierwszeństwem	1144	142	1469
Skrzyżowanie	o ruchu okrężnym	35	3	37
	dróg równorzędnych	10	0	13

Z powyższych danych wynika również, że w przypadku skrzyżowań z pierwszeństwem przejazdu niezbędne są zabiegi uspokojenia ruchu, zastosowanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego czy też przebudowa i wprowadzenie ruchu okrężnego, co zmniejsza ryzyko wystąpienia wypadków i wystąpienia w nich ofiar śmiertelnych.

Ponadto, poza jezdnią, do jednych z najbardziej niebezpiecznych miejsc pod względem liczby wypadków należą pobocza i przejścia dla pieszych, co wskazuje na konieczność budowy chodników (dróg dla pieszych), ścieżek pieszo-rowerowych (dróg dla rowerów i pieszych), ścieżek rowerowych (dróg dla rowerów) a także podjęcie działań w zakresie poprawy widoczności pieszych na przejściach dla pieszych (w tym przez dedykowane oświetlenie).

Tabela 3 Wypadki drogowe i ich skutki wg miejsc ich powstawania⁶⁾

Miejsce zdarzenia	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
Jezdnia	22 343	73,8	2256	77,6	27 102	76,4
Przeście dla pieszych (dot. wypadków z pieszymi, jak też innych, np. wypadku rowerzysty przejeżdżającego przez przeście dla pieszych)	3696	12,2	250	8,6	3646	10,3
Pobocze	1026	3,4	197	6,8	1166	3,3
Droga dla rowerów, przejazd, śluza	983	3,2	9	0,3	1007	2,8
Chodnik, droga dla pieszych	619	2,0	11	0,4	648	1,8
Skarpa, rów	583	1,9	86	3,0	745	2,1
Wyjazd z posesji, pola	245	0,8	13	0,4	256	0,7
Parking, plac, MOP	201	0,7	-	-	208	0,6
Przejazd tramwajowy, torowisko	175	0,6	12	0,4	235	0,7
Przystanek komunikacji publicznej	135	0,4	10	0,3	144	0,4
Most, wiadukt, estakada, tunel	99	0,3	10	0,3	129	0,4
Roboty drogowe, oznakowanie tymczasowe	87	0,3	16	0,6	107	0,3
Przejazd kolejowy – niestrzeżony	49	0,2	30	1,0	36	0,1
Pas dzielący jezdnię	26	0,1	2	0,1	26	0,1
Przejazd kolejowy – strzeżony	13	-	5	0,2	14	0,0

⁶⁾ Wypadki drogowe w Polsce w 2019 roku, Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji

Przewiązka na drogach dwujezdniowych	8	0,00	2	0,1	8	0,00
---	----------	------	----------	-----	----------	------

Zgodnie z danymi Komendy Głównej Policji około 40% wszystkich ofiar wypadków drogowych w Polsce stanowią niechronieni uczestnicy ruchu drogowego. Na tę grupę należy więc zwrócić szczególną uwagę.

W 2019 r. na wszystkich drogach publicznych w Polsce odnotowano 7005 wypadków z udziałem osób pieszych (23,1% ogółu), w których zginęło 793 pieszych (27,3% ogółu), a 6361 pieszych odniosło obrażenia ciała (17,9% ogółu).

Na przejściach dla pieszych odnotowano 3466 wypadków drogowych, stanowi to 49,5% wszystkich wypadków z udziałem pieszych. Śmierć poniosły 234 osoby (29,5% ogółu zabitych pieszych), rannych zostało 3375 osób (53,1% ogółu rannych pieszych).

Tabela 4 Wypadki drogowe i ich skutki wg miejsca ruchu pieszych⁶⁾

Wybrane miejsca ruchu pieszych	Wypadki	Zabici	Ranni
Przejście dla pieszych	3466	234	3375
Skrzyżowanie	1813	121	1714
Chodnik, droga dla pieszych	353	6	348
Pobocze	61	7	61
Przystanek komunikacji publicznej	64	6	66

Tabela 5 Wypadki drogowe z pieszymi i ich skutki na drogach krajowych w zarządzie GDDKiA w 2019 r.⁵⁾

Lokalizacja	Liczba wypadków z udziałem pieszych	Liczba zabitych pieszych	Liczba rannych pieszych
Na chodniku	20	0	20
Na jezdni	358	153	210
Na pasach	333	52	302
Na prostym odcinku drogi	549	173	399

Na zakręcie	28	8	22
Na skrzyżowaniu	119	20	102
Z udziałem samochodów osobowych	582	154	457
Z udziałem samochodów ciężarowych	120	53	72
Ogółem⁷⁾	734	212	551

W 2019 r. rowerzyści uczestniczyli w 4426 wypadkach drogowych, w których zginęło 257 rowerzystów i 1 pasażer roweru, a rany odniosło 3999 osób (3979 kierujących rowerami i 20 pasażerów). W porównaniu do roku ubiegłego, zmniejszyła się liczba wypadków z udziałem rowerzystów o 286 (-6,1%).

Większość wypadków z udziałem rowerzystów miała miejsce na obszarze zabudowanym – 3811, zaś na obszarze niezabudowanym wypadki cechowały się wysoką ofiarochłonnością. W 615 wypadkach zginęły 123 osoby, tj. w co piątym wypadku była ofiara śmiertelna, natomiast na obszarze zabudowanym w co dwudziestym ósmym (tabela 6).

Tabela 6 Wypadki drogowe z udziałem rowerzystów wg obszaru⁶⁾

Obszar	Wypadki	Zabici	Ranni
Zabudowany	3811	135	3504
Niezabudowany	615	123	495
Ogółem	4426	258	3999

Powyższe dane wyraźnie wskazują, że istnieje konieczność ukierunkowania działań zmniejszających zagrożenie osób korzystających z pojazdów jednośladowych. Działania te powinny być dwutorowe. Z jednej strony powinny być nastawione na edukację, a z drugiej powinny zmierzać do udostępniania bezpiecznej infrastruktury na potrzeby ruchu rowerowego.

⁷⁾ Podane dane przynależą do różnych grup. Nie należy łączyć (sumować) danych z różnych grup.

Kolejnym niepokojącym zjawiskiem zgodnie z danymi Komendy Głównej Policji (tabela 3), jest duży udział procentowy (12,2%) powstawania wypadków drogowych na przejściach dla pieszych. Ofiary śmiertelne tych wypadków stanowią aż 8,6% wszystkich ofiar śmiertelnych wypadków drogowych.

Powyższe wskazuje na konieczność pilnego wdrożenia działań ukierunkowanych na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w obszarze infrastruktury. W celu odwrócenia niepokojących trendów, zadania tego rodzaju wymagają zapewnienia stabilnego finansowania na najbliższe lata.

4. Cel główny i cele szczegółowe Programu

Cel główny Programu obejmuje poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych będących w zarządzie GDDKiA. Celami szczegółowymi są zapewnienie ochrony uczestnikom ruchu oraz zapewnienie infrastruktury drogowej, mającej wpływ na wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego (redukcja liczby wypadków i ich ofiar).

Realizacja zadań w ramach Programu umożliwi eliminację realnych i potencjalnych zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Realizacja zadań w ujęciu wieloletnim, w połączeniu z zadaniami realizowanymi w PBDK, pozwoli na zmniejszenie liczby odcinków niebezpiecznych.

Program realizuje trzeci cel szczegółowy Programu Budowy Dróg Krajowych – wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego. Z uwagi na komplementarność z celami PBDK, efekty Programu będą oceniane za pomocą wskaźników zdefiniowanych w PBDK:

- ograniczenie liczby zabitych co najmniej o 40%,
- ograniczenie liczby ciężko rannych co najmniej o 41%.

5. Powiązanie Programu z krajowymi dokumentami strategicznymi

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)

Głównym celem Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) jest tworzenie warunków dla wzrostu dochodów mieszkańców Polski, przy jednoczesnym wzroście spójności w wymiarze społecznym, ekonomicznym i terytorialnym. Będzie to możliwe dzięki realizacji trzech celów szczegółowych:

- Cel szczegółowy I – Trwały wzrost gospodarczy oparty coraz silniej o wiedzę, dane i doskonałość organizacyjną;
- Cel szczegółowy II – Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony;
- Cel szczegółowy III – Skuteczne państwo i instytucje służące wzrostowi oraz włączeniu społecznemu i gospodarczemu.

Wśród obszarów wpływających na osiągnięcie celów SOR wskazano zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawę warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów, przy czym rozwój infrastruktury transportu traktuje się jako czynnik determinujący zarówno jakość życia obywateli, jak i konkurencyjność gospodarki.

Strategia Europa 2020 i Krajowy Program Reform na rzecz realizacji strategii „Europa 2020”

Głównym celem Strategii „Europa 2020” jest zapewnienie krajom Unii Europejskiej jak najlepszych warunków w celu zrównoważonego rozwoju oraz długotrwałego wzrostu gospodarczego.

Transport i dobrze rozwinięta infrastruktura transportowa jest jednym z głównych sektorów gospodarki mających wpływ na rozwój gospodarczy kraju. Jednak koszt wypadków i kolizji drogowych w naszym kraju ma negatywny wpływ na interes ekonomiczny państwa i obywateli.

Dla przykładu w 2018 r. koszty społeczne wszystkich zdarzeń drogowych w Polsce oszacowano na poziomie 56,6 mld zł, w tym:

- koszty wypadków drogowych wyniosły 44,9 mld zł,
- koszty kolizji drogowych wyniosły 11,7 mld zł.

Łącznie w 2018 r. koszty zdarzeń drogowych stanowiły 2,7% polskiego PKB 2018, w tym koszty wypadków – 2,1% PKB 2018.⁸⁾

Realizacja założeń Programu, jakimi jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, ma zatem bezpośredni wpływ na możliwość obniżenia kosztów państwa związanych z wypadkami drogowymi, sprzyjając tym samym rozwojowi gospodarczemu.

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.

Rada Ministrów uchwałą nr 105 z dnia 24 września 2019 r. przyjęła Strategię Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku⁹⁾, przedłożoną przez ministra właściwego do spraw transportu. SRT jest średniookresowym dokumentem planistycznym, wskazującym cele oraz kierunki rozwoju transportu, zgodnym z celami SOR.

Transport stanowi jeden z najistotniejszych czynników wpływających na rozwój gospodarczy kraju, a dobrze rozwinięta infrastruktura transportowa, w tym drogowa, wzmacnia spójność społeczną, ekonomiczną i przestrzenną kraju.

Głównym celem SRT jest zwiększenie dostępności transportowej przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego przez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym. Osiągnięcie tego celu ma być możliwe dzięki realizacji celów szczegółowych, do których zalicza się m.in. stworzenie nowoczesnej, spójnej sieci infrastruktury transportowej.

Strategia wskazuje na konieczność podejmowania działań, które w pierwszej kolejności będą skutkowały usunięciem zaległości w rozbudowie, modernizacji i rewitalizacji infrastruktury transportowej oraz umożliwią połączenie infrastrukturalne

⁸⁾ Źródło: *Wycena kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2018 z wyodrębnieniem średnich kosztów społeczno-ekonomicznych wypadków na transeuropejskiej sieci transportowej, KRBRD 2019.*

⁹⁾ M.P. poz. 1054

najważniejszych ośrodków wzrostu z obszarami o niższej dynamice rozwoju, a także zapewnią włączenie ich w sieć transportu europejskiego (TEN-T).

Program realizuje cel główny SRT w zakresie transportu drogowego, przede wszystkim przez modernizację systemu dróg krajowych i poprawę bezpieczeństwa użytkowników infrastruktury drogowej, i wpisuje się w kierunki interwencji SRT w zakresie budowy zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce oraz poprawy sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym.

Program Budowy Dróg Krajowych

PBDK 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.) jest kolejnym średniookresowym dokumentem programowym w sektorze infrastruktury dróg krajowych. W swojej treści odnosi się do przyjętych, na podstawie art. 117 ust. 2 ustawy z dnia 30 czerwca 2005 r. o finansach publicznych (Dz. U. poz. 2104, z późn. zm.), Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2008–2012 oraz, na podstawie art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 305), Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011–2015.

Dokument ten określa cele i priorytety zarówno inwestycyjne, jak i w zakresie utrzymania we właściwym stanie technicznym sieci dróg już istniejącej oraz w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wskazuje również poziom i źródła niezbędnego finansowania oraz listę zadań inwestycyjnych kierowanych do realizacji.

PBDK 2014–2023 wskazuje na zakres rzeczowy, jaki planuje się zrealizować w perspektywie 2014–2023 w zakresie nowych inwestycji drogowych. Jednym z jego komponentów rzeczowych są również wydatki ponoszone na utrzymanie odpowiednich standardów technicznych istniejącej sieci drogowej oraz na poprawę bezpieczeństwa, przygotowanie zadań do realizacji i zarządzanie. Dokument zakłada, że w latach 2014–2023 wydatki ponoszone z budżetu państwa wynosić będą około 46,8 mld zł. Kwota ta uwzględnia planowane limity wydatków budżetu państwa na drogi krajowe, jakie zostały ujęte w Wieloletnich Planach Finansowych Państwa. Oprócz tego, kwoty te zawierają również środki niezbędne na przygotowanie w kolejnych latach zadań inwestycyjnych, jakie zostały ujęte w PBDK 2014–2023. Dotychczasowe doświadczenia pokazały, że w zakresie działań poprawiających bezpieczeństwo ww. kwoty są niewystarczające, stąd konieczność opracowania nowego programu wieloletniego.

Kontynuacją Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.) jest Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 roku, który jest w przygotowaniu na czas finalizowania prac nad niniejszym Programem.

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego jest kompleksowo opracowaną strategią poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach.

Dokument ten wyznacza kierunek, w jakim należy podążać, aby osiągnąć zamierzone cele, a także wyznacza konkretne cele do osiągnięcia w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Oparty jest na precyzyjnie określonych filarach, takich jak: bezpieczny człowiek, bezpieczna droga czy bezpieczny pojazd.

Konkretne działania w ramach Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zawarte są w Programach Realizacyjnych.

Program skierowany jest do wszystkich odpowiedzialnych za bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce, a więc m.in. do parlamentu, rządu, samorządów, zarządców dróg, projektantów dróg, służb nadzoru, a także wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Do roku 2020 obowiązującym dokumentem w omawianym zakresie był, przyjęty przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w dniu 20 czerwca 2013 r., Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020. Jego kontynuacją jest Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021–2030, który jest w trakcie finalnych uzgodnień na czas finalizowania prac nad niniejszym Programem.

6. Plan finansowy

Finansowanie przebudowy dróg krajowych w ramach Programu zostanie zapewnione przez Krajowy Fundusz Drogowy.

Zadania realizowane w ramach niniejszego Programu będą komplementarne do działań już rozpoczętych w PBDK, w związku z tym, w celu umożliwienia realizacji Programu konieczne jest zapewnienie dodatkowych środków na jego realizację, tj. 2,5 mld zł ze środków KFD po 625mln zł w każdym roku realizacji Programu.

Z analizy sieci dróg krajowych zarządzanych przez GDDKiA wynika, że aby zapewnić infrastrukturę bezpieczną dla użytkowników ruchu drogowego, należy poprawić stan ok. 38% istniejących dróg krajowych. Osiągnięcie takiego celu jest procesem niezwykle kosztownym i czasochłonnym. Realizacja zadań planowanych w ramach Programu jest elementem istotnie wpływającym na zwiększenie udziału infrastruktury bezpiecznej dla użytkowników na drogach krajowych.

W realizację zadań w ramach Programu oprócz ww. środków KFD będą również zaangażowane środki budżetu państwa na finansowanie prac przygotowawczych dla tych zadań w wysokości ok. 150 mln zł. Ponadto zakłada się możliwość udziału wkładu samorządowego w realizację zadań objętych Programem na podstawie porozumienia zarządcy drogi z zainteresowaną jednostką samorządu terytorialnego. Powyższe źródło należy traktować jako uzupełniające, pozwalające na elastyczne zarządzanie bieżącymi potrzebami z tego zakresu.

7. Priorytety realizacyjne

Program dotyczy dróg krajowych będących w zarządzie Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Programem nie zostaną objęte te odcinki dróg, które na podstawie przepisów ustawy o drogach publicznych¹⁰⁾ utracą swój status w momencie oddania do użytkowania nowej drogi, np. drogi ekspresowej lub obwodnicy miejscowości w okresie do 3 lat od dnia zatwierdzenia przez ministra właściwego do spraw transportu wstępnej listy zadań, które mogą być realizowane w ramach Programu zgodnie z zapisami pkt 8 *System realizacji*. W wyjątkowych sytuacjach związanych z wystąpieniem na danym odcinku drogi częstych wypadków lub kolizji i koniecznością natychmiastowej reakcji zarządcy drogi i podjęcia pilnych działań mających na celu wyeliminowanie zdarzeń drogowych lub ich redukcję, możliwe jest ujęcie do realizacji w ramach Programu zadań na odcinkach dróg, które planowane są do przekazania do samorządu w związku z budową nowego odcinka w okresie krótszym niż 3 lata.

Zgodnie z przyjętym podziałem administracyjnym kraju i przypisanym do poszczególnych podmiotów rządowych i samorządowych podziałem zadań, minister właściwy do spraw transportu nadzoruje jedynie drogi krajowe pozostające w zarządzie GDDKiA. Natomiast odcinki dróg krajowych o klasie niższej niż A i S w granicach miast na prawach powiatu oraz tzw. drogi samorządowe, a zatem wojewódzkie, powiatowe

¹⁰⁾ art. 10 ust. 5 ustawy o drogach publicznych.

oraz gminne pozostają w zarządzie i wyłącznej kompetencji poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego. Oznacza to, że minister nie może ingerować w samodzielność jednostek samorządu terytorialnego i tworzyć list zadań przewidzianych do realizacji na drogach samorządowych. Nie oznacza to oczywiście, że minister pozbawiony jest jakiegokolwiek możliwości wsparcia tych jednostek. Dofinansowanie z budżetu państwa na inwestycje na drogach samorządowych można bowiem uzyskać w ramach:

- Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg na mocy ustawy z dnia 23 października 2018 r. o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg (Dz. U. z 2020 r. poz. 1430, z późn. zm.),
- Rezerwy subwencji ogólnej powołanej na mocy art. 26 ust. 1 ustawy 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 38).

Zadania objęte Programem realizowane będą na terenie całego kraju, a ich zakres będzie uzależniony od bieżących potrzeb. Mając na uwadze wysoki współczynnik wypadkowości na przejściach dla pieszych z wysokim współczynnikiem zabitych i rannych, obszar bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych będzie potraktowany w sposób priorytetowy. W ramach zadań objętych niniejszym Programem realizowane będą m.in. zadania dotyczące poprawy widoczności na przejściach dla pieszych czy zadania dotyczące bezpieczeństwa rowerzystów. Zalecane jest w tym zakresie stosowanie właściwych wytycznych rekomendowanych do stosowania przez ministra właściwego do spraw transportu.

Inwestycje zrealizowane w ramach Programu będą dostępne dla osób z niepełnosprawnościami.

Zakres zadań objętych niniejszym Programem będzie obejmował zabiegi, takie jak:

- poprawa warunków niechronionych uczestników ruchu, a w szczególności:
 - poprawa warunków widoczności pieszego lub rowerzysty przez kierowcę oraz pojazdów przez pieszych lub rowerzystów na przejściach dla pieszych lub przejazdach dla rowerzystów,
 - efektywne oświetlanie i doświetlanie przejść dla pieszych lub przejazdów dla rowerzystów (oświetlenie dedykowane), a także przystanków publicznego transportu zbiorowego i dojeżdżać do nich,

- budowa chodników (dróg dla pieszych), ścieżek pieszo-rowerowych (dróg dla rowerów i pieszych), ścieżek rowerowych (dróg dla rowerów),
 - rozdzielanie ruchu pieszych od ruchu pojazdów za pomocą fizycznych środków, w tym wykonywania infrastruktury przeznaczonej dla pieszych,
 - rozdzielanie ruchu rowerów od ruchu innych pojazdów i pieszych za pomocą fizycznych środków, w tym wykonywanie infrastruktury przeznaczonej dla rowerów,
 - podnoszenie parametrów użytkowych nawierzchni infrastruktury dla pieszych i rowerów,
 - wykonywanie peronów na przystankach publicznego transportu zbiorowego oraz bezpiecznych dojazdów do peronów,
- budowa zatok autobusowych,
 - przebudowa skrzyżowań,
 - budowa lewoskrętów,
 - budowa kładek dla pieszych,
 - montaż znaków drogowych lub sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych,
 - poprawa warunków widoczności na skrzyżowaniach i wjazdach na jezdnie dróg, w tym na pasach włączeń i wyłączeń,
 - likwidacja punktów kolizyjnych na jezdniach, a w szczególności ograniczanie liczby zjazdów z jezdni głównych w wyniku wykonywania dodatkowych jezdni, obsługujących tereny przyległe do pasów drogowych,
 - poprawa geometrii skrzyżowań dróg, w szczególności w zakresie kanalizacji ruchu oraz fizycznych środków ograniczania prędkości przed skrzyżowaniami,
 - likwidacja zastoisk wód na jezdniach zwiększających prawdopodobieństwo wypadnięcia pojazdu w poślizg, w tym zapewnienie sprawnego odprowadzania wód opadowych z pasów drogowych, w szczególności przez poprawę parametrów techniczno-użytkowych urządzeń odprowadzających wody z pasów drogowych,

- korekta łuków poziomych jezdni w zakresie promieni oraz pochyłeń poprzecznych, na których występuje duże prawdopodobieństwo wypadnięcia pojazdu z toru jazdy,
- poprawa bezpieczeństwa w obrębie jezdni, w tym dostosowanie przekrojów drogowych do faktycznych potrzeb wynikających ze struktury ilościowej, rodzajowej i kierunkowej ruchu, a w szczególności:
 - a. likwidacja dwukierunkowych przekrojów jednojezdniowych o co najmniej czterech pasach ruchu,
 - b. wprowadzanie przekroju 2+1 przez wykonywanie dodatkowych, naprzemiennych pasów ruchu do wyprzedzania,
 - c. likwidacja dwukierunkowych przekrojów jednojezdniowych z szerokimi poboczami utwardzonymi,
- wprowadzanie stref bezpieczeństwa w otoczeniu jezdni, ze szczególnym uwzględnieniem „stref wybaczących” błędy kierowców, tzn. stref w otoczeniu jezdni wolnych od przeszkód, o łagodnie wyprofilowanych skarpach i nasypach,
- efektywne oświetlanie lub doświetlanie szczególnie niebezpiecznych miejsc na jezdniach dróg oraz miejsc bez wyodrębnionej infrastruktury dla pieszych i rowerzystów,
- poprawa parametrów użytkowych jezdni w zakresie likwidacji nierówności poprzecznych i podłużnych, spękań oraz uszkodzeń poszczególnych warstw nawierzchni,
- poprawa przepustowości dróg, a w szczególności węzłów i skrzyżowań drogowych,
- poprawa bezpieczeństwa na dojazdach do przejazdów drogowych, w szczególności w zakresie fizycznego wymuszania redukcji prędkości oraz poprawy warunków widoczności,
- uporządkowanie warunków parkowania pojazdów wzdłuż dróg krajowych przez tworzenie bezpiecznych stanowisk postojowych,
- likwidacja miejsc o ograniczonych parametrach skrajni poziomej i pionowej.

W pierwszej kolejności realizowane będą zadania mające na celu poprawę bezpieczeństwa na znacznej liczbie przejść dla pieszych, przez m.in. ich doświetlenie, oznakowanie czy budowę azyli dla pieszych.

W ramach dostępnych dotychczas, ale niewystarczających w stosunku do potrzeb, środków, GDDKiA realizuje na zlecenie nadzorującego ministra właściwego do spraw transportu część zadań zgodnych z ww. zakresem. Dodatkowe środki KFD przeznaczone na ich realizację w ramach Programu umożliwią kontynuację rozpoczętych prac dotyczących poprawy infrastruktury drogowej w całej Polsce w odniesieniu do bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz pozwolą na intensyfikację działań w tym zakresie. Osiągnięcie zamierzonych celów i efektów jest uzależnione od zagwarantowania środków we wskazanej w Programie wysokości.

8. System realizacji

Zadania w zakresie budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz zarządzania nimi, w tym działania związane z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego, są finansowane przez ministra właściwego do spraw transportu za pośrednictwem GDDKiA.

GDDKiA opiera system zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej na ustawie o drogach publicznych i zaimplementowanych do niej przepisach dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE z 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej¹¹⁾.

W związku z opublikowaniem dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1936 z dnia 23 października 2019 r. zmieniającej dyrektywę 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej¹²⁾, która zostanie zaimplementowana do prawa krajowego, funkcjonujący obecnie system zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej zostanie odpowiednio dostosowany do przepisów obowiązujących po zmianie prawa.

Funkcjonujący system zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej obejmuje cztery procedury:

¹¹⁾ Dz. Urz. UE L 319 z 29.11. 2008, s. 59, z późn. zm.

¹²⁾ Dz. Urz. UE.L 305 z 26.11.2019, s. 1

- ocena wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego – strategiczna analiza porównawcza wpływu poszczególnych wariantów nowej drogi lub istotnej modyfikacji istniejącej sieci na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przeprowadzana jest na wstępnym etapie planowania,
- audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego – niezależna, szczegółowa, systematyczna i techniczna kontrola cech konstrukcyjnych projektu. Stanowi on integralną część przedsięwzięcia inwestycyjnego i wykonywany jest na etapie projektu wstępnego, projektu szczegółowego, przed oddaniem drogi do użytku i w początkowej fazie użytkowania,
- klasyfikacja odcinków – analiza i klasyfikacja odcinków sieci drogowej, które użytkowane są co najmniej 3 lata. Klasyfikacja identyfikuje najbardziej zagrożone pod względem BRD odcinki dróg krajowych, które następnie poddawane są szczegółowej analizie i kontroli w terenie. Takie działanie ma na celu wskazanie możliwie najlepszych rozwiązań podnoszących poziom BRD na odcinku drogi,
- kontrola (inspekcja) BRD – okresowa weryfikacja cech i stanu drogi, identyfikacja i klasyfikacja zagrożeń dla BRD. Inspekcja drogi ma na celu identyfikację zagrożeń i źródeł zagrożeń na sieci dróg, co umożliwi wdrożenie efektywnych środków poprawy bezpieczeństwa użytkowników dróg oraz podniesienie standardów sieci drogowej. Jest wykonywana w szczególności na odcinkach dróg wskazanych w klasyfikacji odcinków o największym ryzyku.

Realizacja powyższych procedur, już na etapie planowania nowej drogi, a następnie na etapie jej projektowania, budowy i eksploatacji, umożliwi eliminację z infrastruktury drogowej tak realnych, jak i potencjalnych zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, a w konsekwencji pozwala na osiągnięcie wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zidentyfikowane w procesie problemy, a w konsekwencji przedstawiane rozwiązania są gromadzone, w zależności od charakteru wymaganych działań, w planach działań niezbędnych do wykonania na istniejącej sieci drogowej.

GDDKiA, jako zarządca dróg krajowych, na bieżąco monitoruje oraz prowadzi analizy dotyczące stanu dróg i bezpieczeństwa ruchu na drogach krajowych. W ramach tych działań podejmuje kroki, których celem jest poprawa stanu nawierzchni oraz poziomu bezpieczeństwa użytkowników ruchu w oparciu o kryteria uwzględniające m.in. wyniki badań stanu nawierzchni, panujący na drodze ruch z uwzględnieniem udziału ruchu pojazdów ciężarowych, wskaźnik wypadkowości oraz ocenę efektywności ekonomicznej realizacji zadań.

Do realizacji kierowane są te przedsięwzięcia, które zostają uznane przez zarządcę za najpilniejsze na podstawie określonych kryteriów oceny. Z uwagi na ogromne zapotrzebowanie inwestycyjne na istniejącej sieci dróg krajowych w całym kraju inwestycje infrastrukturalne muszą być planowane z jak największą starannością, przewidując ich efekty dla całej zarządzanej sieci oraz wszystkich jej użytkowników, uwzględniając przy tym dostępne środki finansowe.

W celu zoptymalizowania procesu poprawy bezpieczeństwa na drogach, na podstawie corocznego jej badania, ustalane są odcinki wymagające interwencji, a następnie, w ramach dostępnych środków finansowych, dokonuje się niezbędnych prac w celu poprawy standardu ich użytkowania oraz podniesienia poziomu bezpieczeństwa. Zadania dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego są klasyfikowane zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie dokonywania klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków śmiertelnych oraz ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej¹³⁾.

W zależności od rodzaju zadania są brane pod uwagę także parametry, takie jak:

- wielkość i struktura ruchu,
- parametry drogi,
- obszar zabudowany albo obszar niezabudowany,
- mobilność lokalna.

Przyjęte kryteria mają zapewnić efektywne wykorzystanie środków finansowych i umożliwiają podejmowanie działań, w pierwszej kolejności, na odcinkach dróg stwarzających największe zagrożenie dla bezpieczeństwa użytkowników.

Z uwagi na wielotorowość działań w zakresie rozwoju infrastruktury drogowej, które skutkują nie tylko zmianami w przebiegu sieci dróg krajowych, ale także znacznym obniżeniem ruchu średniodobowego na niektórych odcinkach, zakres interwencji będzie weryfikowany i aktualizowany na bieżąco.

Doboru projektów do realizacji na lata 2022–2024 będzie dokonywać minister właściwy do spraw transportu na podstawie rekomendacji zadań wymagających interwencji wraz z uzasadnieniem. Rekomendacja będzie przekazywana przez GDDKiA do dnia 31 maja na rok następny. Wstępna lista zadań, które mogą być realizowane w ramach

¹³⁾ Dz. U. poz. 1845

Programu, podlega zatwierdzeniu przez ministra właściwego do spraw transportu do dnia 30 czerwca. Lista zadań w uzasadnionych przypadkach może podlegać aktualizacji.

Zadania z wstępnej listy będą zatwierdzone do realizacji na podstawie przygotowanego przez Inwestora, czyli GDDKiA, Programu Inwestycji, zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 2010 r. w sprawie szczegółowego sposobu i trybu finansowania inwestycji z budżetu państwa (Dz. U. poz. 1579). Po zatwierdzeniu Programu inwestycji przez dysponenta środków budżetu państwa, w tym przypadku ministra właściwego do spraw transportu, GDDKiA może zaciągać zobowiązania finansowe z przeznaczeniem na realizację danej inwestycji. Podjęcie decyzji o realizacji danej inwestycji pozwala na rozpoczęcie prac przygotowawczych.

W realizację zadań w ramach Programu oprócz 2,5 mld zł z KFD będą również zaangażowane środki budżetu państwa na finansowanie prac przygotowawczych dla tych zadań. W pierwszym roku realizacji Programu będą to środki w ramach limitu uwzględnionego dla PBDK, natomiast w kolejnych latach realizacji Programu na prace przygotowawcze w ramach Programu zostaną przeznaczone środki budżetu państwa uwzględnione w nowym programie drogowym zawierającym okres bieżącej perspektywy finansowej UE. Przewiduje się, że na prace przygotowawcze niezbędna będzie kwota ok. 150 mln zł.

W określonych sytuacjach (związanych z bieżącą płynnością KFD) dopuszcza się możliwość finansowania w ramach dostępnych środków budżetu państwa w danym roku, również realizacji inwestycji.

W przypadku roku 2021 do realizacji kierowane będą w szczególności zadania, dla których do czasu uchwalenia Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej nie zostało zapewnione finansowanie ze środków budżetu państwa ze względu na jego ograniczony limit mimo zatwierdzonego Programu Inwestycji oraz na bieżąco rekomendowane przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad i zatwierdzane przez ministra właściwego do spraw transportu przez uzgodnienie Programu Inwestycji. W pierwszym roku realizacji Programu główny nacisk zostanie położony na uporządkowanie sytuacji na przejściach dla pieszych.

Opisany powyżej system realizacji Programu został przygotowany z uwzględnieniem faktu, że proces inwestycyjny w realizacji projektów infrastrukturalnych, jakimi są projekty drogowe, jest procesem długotrwałym.

Niektóre z zadań realizowanych w ramach Programu, będą to zadania jednoroczne, jednak większość z nich będzie realizowana w cyklu wieloletnim.

Realizacja zidentyfikowanych zadań pozwoli na stworzenie bezpiecznej sieci dróg krajowych. Przyjęte kryteria mają zapewnić efektywne wykorzystanie środków finansowych dostępnych w ramach Programu, przez podjęcie działań w pierwszej kolejności na odcinkach dróg stwarzających największe zagrożenie dla bezpieczeństwa użytkowników.

9. Monitorowanie realizacji

Za monitorowanie realizacji Programu odpowiedzialny jest minister właściwy do spraw transportu. System monitorowania obejmuje sprawozdawczość otrzymywaną od realizatora Programu, czyli GDDKiA. System ten swoim zakresem jest szerszy niż zakres rzeczowy Programu i obejmuje działania inwestycyjne na sieci drogowej realizowane przez GDDKiA.

Informacje na temat bieżącego monitoringu działań na sieci dróg są przekazywane do ministra właściwego do spraw transportu w cyklu miesięcznym – stan realizacji na koniec miesiąca kalendarzowego przekazywany jest do 16 dnia miesiąca następującego po miesiącu, którego dotyczy stan realizacji. System ten uwzględnia zarówno stan przygotowania rzeczowego; tj.: przygotowanie dokumentacji, wydanie decyzji administracyjnych, ogłoszenie przetargu oraz podpisanie umowy z wykonawcą, początek i koniec robót budowlanych, jak i wydatkowanie środków w każdym roku realizacji zadania.

Minister właściwy do spraw transportu raz w roku – do końca kwietnia roku następującego po roku sprawozdawczym, będzie przygotowywać informację na temat stanu realizacji Programu i przedkładać ją do wiadomości Radzie Ministrów. Informacja ta będzie przedstawiała stan realizacji rzeczowo–finansowej Programu.

Ponadto w pierwszym kwartale 2023 r. zostanie przygotowane podsumowanie dotychczasowego wykonania Programu według stanu na dzień 31 grudnia 2022 r. Będzie ono obejmowało podsumowanie wykonania rzeczowego i ocenę osiągnięcia celów, z uwzględnieniem listy zadań, których realizacja odbywa się lub została zakończona w ramach Programu, i zostanie opublikowana w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury. Przygotowane podsumowanie będzie stanowiło podstawę do ewentualnego przedłużenia Programu.

Na zakończenie realizacji Programu (w I kwartale 2025 r.) zostanie przygotowane podsumowanie jego wykonania rzeczowego w całym okresie realizacji.