

OPIS ZAŁOŻEŃ PROJEKTU INFORMATYCZNEGO

Tytuł projektu	Zwiększenie skuteczności i efektywności systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym.		
Wnioskodawca	Minister Infrastruktury		
Beneficjent	Główny Inspektorat Transportu Drogowego		
Partnerzy			
Źródło finansowania	Umowa o dofinansowanie nr POIS.03.01.00-00-0040/18-00 Projektu „Zwiększenie skuteczności i efektywności systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym” w ramach działania 3.1.: Rozwój drogowej i lotniczej sieci TEN-T oś priorytetowa III: Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020 Budżet państwa – część budżetowa nr 39 - Transport		
Całkowity koszt projektu	185 991 517,94 zł		
Planowany okres realizacji projektu	08-2016 do 12-2023		
Osoba kontaktowa	Marzena Chłopecka-Czajkowska	marzena.chlopecka-czajkowska@gitd.gov.pl	222204416

1. POWODY PODJĘCIA PROJEKTU

1.1. Identyfikacja problemu i potrzeb

Projekt „Zwiększenie skuteczności i efektywności systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym” służyć ma poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego, poprzez zwiększenie skuteczności i efektywności prowadzenia automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, przy założeniu, że nadzorem objęte zostaną drogi wchodzące w skład całej krajowej sieci drogowej (czyli system ma objąć swoim zasięgiem wszystkie kategorie dróg publicznych – drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne), a nie tak jak dotychczas, jedynie drogi krajowe.

Z danych udostępnionych przez Komendę Główną Policji, dotyczących niebezpiecznych zdarzeń drogowych, które miały miejsce w 2016 roku wynika, że w porównaniu z 2015 r., nastąpił:

- wzrost liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych o 3,0%,
- wzrost liczby wypadków o 2,1%,
- wzrost liczby rannych o 2,5%,

a tym samym zmianie uległ pozytywny trend obserwowany w ostatnich latach, polegający na zmniejszaniu się liczby tragicznych zdarzeń drogowych oraz redukcji ich skutków.

Jednocześnie analiza kontekstu społeczno-gospodarczego wykazała, że należy spodziewać się wzrostu natężenia ruchu na krajowej sieci drogowej, a co za tym idzie potencjalnego wzrostu liczby wypadków na drogach.

Zaplanowane w ramach projektu zwiększenie liczby urządzeń rejestrujących będzie wymagało rozbudowy infrastruktury teleinformatycznej, która będzie zapewniała ciągłe i efektywne działanie systemu CPD CANARD przy zwiększonej liczbie przetwarzanych spraw. Dodatkowym aspektem związanym ze zwiększoną liczbą urządzeń rejestrujących jest konieczność podtrzymania prawidłowego zarządzania urządzeniami, jak również jednostkami mobilnymi (zarówno kontrolnymi wyposażonymi w mobilne urządzenia rejestrujące jak i serwisującymi

urządzenia stacjonarne) - zadanie zarządzania ma spełniać mapa interaktywna.

Interesariusz	Zidentyfikowany problem	Szacowana wielkość grupy
Obywatele polscy oraz obywatele innych krajów, poruszający się po polskich drogach	wypadki na polskich drogach oraz wynikające z nich ofiary śmiertelne	38 mln osób (tylko obywatele polscy)
Zarządcy dróg	potrzeba wsparcia działań związanych z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego; koszty związane z usunięciem skutków zdarzeń drogowych	2873
Główny Inspektor Transportu Drogowego	potrzeba zautomatyzowanego systemu do prowadzenia postępowań wyjaśniających w związku z naruszeniami ujawnionymi przez urządzenia rejestrujące	1 urząd - Główny Inspektorat Transportu Drogowego
Policja (jednostki na wszystkich szczeblach)	potrzeba wsparcia działań związanych z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego	975

1.2. Opis stanu obecnego

Projekt „Zwiększenie skuteczności i efektywności systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym” współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, jest rozwinięciem i kontynuacją projektu „Budowa centralnego systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym” zrealizowanego w latach 2011-2015 w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013, działania 8.1 „Bezpieczeństwo ruchu drogowego”, priorytetu VIII „Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe”.

Przedmiotowy projekt służyć ma poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego przy wykorzystaniu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym przy założeniu, że nadzorem objęte zostaną drogi wchodzące w skład całej krajowej sieci dróg publicznych. Działania zaplanowane w ramach zwiększenia skuteczności i efektywności systemu uwzględniają włączenie do systemu urządzeń różnego typu i najnowszej generacji.

Zakres rzeczowy projektu określa umowa o dofinansowanie w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, w ramach której przewiduje się:

1) rozbudowę infrastruktury kontrolno-pomiarowej poprzez zakup 380 nowych urządzeń rejestrujących dedykowanych na wszystkie kategorie dróg:

- 33 pojazdy wyposażonych w przenośne urządzenia rejestrujące,
- 26 urządzeń punktowego pomiaru prędkości w nowych lokalizacjach,
- wymiana 247 urządzeń punktowego pomiaru prędkości w wykorzystywanych lokalizacjach,
- 39 urządzeń rejestrujących do odcinkowego pomiaru prędkości,
- 30 urządzeń rejestrujących przejazd na czerwonym świetle,
- 5 urządzeń rejestrujących monitorujących niestosowanie się do sygnalizacji świetlnej na przejazdach kolejowych.

2) zapewnienie zaplecza funkcjonalnego projektu, tj. zakup pojazdów tech., oprogramowania, wyposażenie stanowisk pracy, sprzętu typu hardware oraz utworzenie mapy interaktywnej.

2. EFEKTY PROJEKTU

2.1. Cele i korzyści wynikające z projektu

Cel - 1	Zwiększenie łącznej liczby dróg objętych automatycznym nadzorem nad ruchem drogowym
Cel strategiczny	<p>Projekt realizuje cel nadrzędny jakim jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p> <p>Projekt wpisuje się w cel Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030, którym jest stopniowy spadek zagrożenia w ruchu drogowym (ograniczenie liczby ofiar śmiertelnych i ofiar ciężko rannych).</p> <p>Projekt wpisuje się również w pryncypia, filary oraz kierunki działań NPBRD 2021-2030, tj.: Pryncypia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ograniczamy konsekwencje błędów. 3. Usprawniamy wszystkie elementy systemu bezpieczeństwa transportu. 5. Promujemy działania oparte na najnowszej wiedzy oraz nowoczesnych rozwiązaniach. 7. Nadajemy bezpieczeństwu najwyższy priorytet. <p>drogowego.</p> <p>Filary:</p> <p>II Bezpieczny człowiek - Priorytet Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego oraz Ochrona uczestników ruchu drogowego</p> <p>III Bezpieczna droga - Priorytet Zmniejszenie ciężkości wypadków drogowych, Rozwój nowoczesnych systemów zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego oraz Usprawnienie systemu zarządzania prędkością</p>
Korzyść:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego. 2. Zwiększenie skuteczności i efektywności systemu nadzoru nad ruchem drogowym CANARD. 3. Zwiększenie liczby urządzeń rejestrujących w przeliczeniu na milion mieszkańców. 4. Wprowadzenie do obrotu nowszych technologicznie urządzeń zapewniających lepszą jakość materiału dowodowego rejestrowanych wykroczeń. 5. Spadek liczby rejestrowanych wykroczeń. 6. Zapewnienie obywatelom dostępu do nowoczesnej mapy urządzeń rejestrujących prezentującej dane w czasie rzeczywistym. 7. Zwiększenie nadzoru nad urządzeniami rejestrującymi zlokalizowanymi w całym kraju.
KPI:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Liczba zakupionego sprzętu/systemów służących poprawie bezpieczeństwa/ochrony uczestników ruchu drogowego 2. Liczba zakupionych pojazdów służących poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego 3. Wdrożona mapa interaktywna
Wartość aktualna i docelowa KPI:	<p>Wskaźnik 1: wartość aktualna - 0</p> <p>Wskaźnik 2: wartość aktualna - 0</p> <p>Wskaźnik 3: wartość aktualna - 0</p> <p>Wskaźnik 1: wartość docelowa - 380</p> <p>Wskaźnik 2: wartość docelowa - 45</p> <p>Wskaźnik 3: wartość docelowa - 1</p>
Metoda pomiaru KPI	Wskaźnik 1: w oparciu o umowy zawarte z wykonawcami oraz protokoły odbioru zakupionych urządzeń rejestrujących, pomiar wskaźnika dokonywany kwartalnie

	<p>Wskaźnik 2: w oparciu o umowy zawarte z wykonawcami oraz protokoły odbioru zakupionych urządzeń rejestrujących, pomiar wskaźnika dokonywany kwartalnie</p> <p>Wskaźnik 3: w oparciu o umowę zawartą z wykonawcą oraz protokół odbioru poprawnie funkcjonującej mapy interaktywnej, zgodnej z postawionymi wymaganiami</p>
--	--

2.2. Udostępnione e-usługi

Lp.	Nazwa e-usługi	Typ	Zakres oddziaływania	Poziom dojrzałości e-usługi

2.3. Udostępnione informacje sektora publicznego i zdigitalizowane zasoby

Nie dotyczy

2.4. Produkty końcowe projektu

Nazwa produktu	Planowana data wdrożenia
Urządzenia do punktowego pomiaru prędkości	09-2023
Urządzenia do odcinkowego pomiaru prędkości	09-2023
Urządzenia do monitorowania wjazdu na skrzyżowanie na czerwonym świetle	05-2023
Urządzenia do monitorowania niestosowania się do sygnalizacji świetlnej na przejazdach kolejowych	05-2023
Przenośne urządzenia rejestrujących oraz pojazdów do zastosowania przenośnych urządzeń rejestrujących	05-2023
Sprzęt typu hardware (zakup infrastruktury serwerowej dla centrum podstawowego wraz z wyposażeniem serwerowni)	10-2023
Mapa interaktywna	09-2023
Oprogramowanie (zakup oprogramowania niezbędnego do realizacji zadań związanych z procedowaniem zwiększonej liczby naruszeń, będącej wynikiem instalacji nowych urządzeń rejestrujących)	10-2023
Materiały informacyjno-promocyjne	10-2023

3. KAMIENIE MIŁOWE

Kamienie milowe	Planowany termin osiągnięcia
Przygotowany projekt do realizacji, zakończony podpisaniem Umowy o Dofinansowanie Projektu	2017-12-31
Podpisana umowa na zakup przenośnych urządzeń rejestrujących oraz pojazdów do zastosowania przenośnych urządzeń rejestrujących (11 szt.)	2021-12-31
Podpisana umowa na zakup urządzeń do monitorowania wjazdu na skrzyżowanie na czerwonym świetle	2021-12-31
Podpisana umowa na zakup urządzeń do odcinkowego pomiaru prędkości	2022-05-31
Podpisana umowa na zakup urządzeń do monitorowania niestosowania się do sygnalizacji świetlnej na przejazdach kolejowych	2022-08-15
Podpisana umowa na zakup urządzeń do punktowego pomiaru prędkości (100 szt.)	2022-09-30
Podpisana umowa na zakup urządzeń do punktowego pomiaru prędkości (147 szt.)	2022-09-30
Podpisana umowa na dostawę sprzętu typu hardware (zakup i wyposażenie serwerowni, urządzeń sieciowych) oraz oprogramowania	2022-11-30
Podpisana umowa na zakup przenośnych urządzeń rejestrujących oraz pojazdów do zastosowania przenośnych urządzeń rejestrujących (22 szt.)	2023-01-31
Odebrana mapa interaktywna	2023-07-31
Zakupione nowe urządzenia rejestrujące dedykowane na wszystkie kategorie dróg	2023-09-30
Rozbudowana infrastruktura teleinformatyczna podnosząca efektywność systemu CPD CANARD	2023-10-31
Zakończony projekt	2023-12-31

4. KOSZTY

4.1. Koszty ogólne projektu wraz ze sposobem finansowania

Całkowity koszt projektu (netto oraz brutto), w tym	Netto 143 213 468,81 zł Brutto 185 991 517,94 zł	
Procent dofinansowania ze środków UE (brutto)	85%	
Procent środków z budżetu państwa (brutto)	15%	
Podział całkowitego kosztu projektu na poszczególne lata (netto oraz brutto)	2016	Netto 38 851,10 zł Brutto 50 455,97 zł
	2017	Netto 54 773,17 zł Brutto 71 133,99 zł
	2018	Netto 294 675,94 zł Brutto 382 696,03 zł
	2019	Netto 2 049 556,57 zł Brutto 2 661 761,78 zł
	2020	Netto 272 479,75 zł Brutto 353 869,81 zł
	2021	Netto 3 769 793,86 zł Brutto 4 895 836,18 zł
	2022	Netto 71 760 823,10 zł Brutto 93 195 874,15 zł
	2023	Netto 64 972 515,32 zł Brutto 84 379 890,03 zł

4.2. Wykaz poszczególnych pozycji kosztowych

Nazwa pozycji kosztowej		Przewidywany koszt brutto	Uzasadnienie pozycji kosztowej (przeznaczenie)
Oprogramowanie	Rozbudowa infrastruktury teleinformatycznej oraz opracowanie i wdrożenie mapy interaktywnej	26 420 003,21 zł	W ramach zadania zaplanowano działania związane rozwojem infrastruktury teleinformatycznej wykorzystywanej przez system automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym oraz utworzenie mapy interaktywnej.
Infrastruktura	Zakup lub modernizacja urządzeń rejestrujących dedykowanych na wszystkie kategorie dróg	152 565 210,88 zł	Planuje się zakup nowych urządzeń rejestrujących oraz pojazdów. Zadanie obejmuje również przeszkolenie przyszłych użytkowników urządzeń rejestrujących z zakresu ich montażu, obsługi i eksploatacji.
Koszty UX i grafiki	koszty UX i grafiki są zawarte w	0,00 zł	koszty UX i grafiki są zawarte w ramach ogólnej kwoty na

Nazwa pozycji kosztowej		Przewidywany koszt brutto	Uzasadnienie pozycji kosztowej (przeznaczenie)
	ramach ogólnej kwoty na realizację pozycji nr 1 - Oprogramowanie		realizację pozycji nr 1 - Oprogramowanie
Bezpieczeństwo	koszty związane z bezpieczeństwem są zawarte w ramach ogólnych kwot na realizację pozycji nr 1 (Oprogramowanie) oraz pozycji nr 2 (Infrastruktura)	0,00 zł	koszty związane z bezpieczeństwem są zawarte w ramach ogólnych kwot na realizację pozycji nr 1 (Oprogramowanie) oraz pozycji nr 2 (Infrastruktura)
Wydajność rozwiązań	koszty związane z wydajnością rozwiązań są zawarte w ramach ogólnych kwot na realizację pozycji nr 1 (Oprogramowanie) oraz pozycji nr 2 (Infrastruktura)	0,00 zł	koszty związane z wydajnością rozwiązań są zawarte w ramach ogólnych kwot na realizację pozycji nr 1 (Oprogramowanie) oraz pozycji nr 2 (Infrastruktura)
Szkolenia	koszty związane ze szkoleniami są zawarte w ramach ogólnych kwot na realizację poszczególnych umów / zadań w projekcie	0,00 zł	koszty związane ze szkoleniami są zawarte w ramach ogólnych kwot na realizację poszczególnych umów / zadań w projekcie
Działania informacyjno-promocyjne	Informacja i promocja	101 268,81 zł	Wydatki związane z działaniami informacyjno-promocyjnymi, ponoszone sukcesywnie w okresie realizacji projektu.
Koszty zarządzania i wsparcia (w tym wynagrodzenia personelu wspomagającego)	Wydatki związane z zarządzaniem projektem	6 905 035,04 zł	Wydatki poniesione przez beneficjenta na niezbędne działania towarzyszące realizacji projektu, niebędące wydatkami związanymi z przygotowaniem projektu, w tym wydatki osobowe, niezbędne ekspertyzy, analizy, szkolenia. Wydatki te ponoszone będą sukcesywnie w okresie realizacji projektu.

4.3. Koszty ogólne utrzymania wraz ze sposobem finansowania

(okres 5 lat)

Całkowity koszt utrzymania trwałości projektu (brutto)	27 628 156,25 zł		Źródło finansowania
Podział całkowitego kosztu utrzymania trwałości projektu na poszczególne lata (netto oraz brutto)	2024	5 000 000,00 zł (brutto) (4 065 040,65 zł netto)	krajowe środki publiczne - budżet państwa
	2025	5 250 000,00 zł (brutto) (4 042 500,00 zł netto)	krajowe środki publiczne - budżet państwa
	2026	5 512 500,00 zł (brutto) (4 244 625,00 zł netto)	krajowe środki publiczne - budżet państwa
	2027	5 788 125,00 zł (brutto) (4 456 856,25 zł netto)	krajowe środki publiczne - budżet państwa
	2028	6 077 531,25 zł (brutto) (4 679 699,06 zł netto)	krajowe środki publiczne - budżet państwa

4.4. Planowane koszty ogólne realizacji (w przypadku projektu współfinansowanego – wkład krajowy z budżetu państwa) oraz koszty utrzymania projektu:

- zostaną pokryte w ramach budżetów odpowiednich dysponentów części budżetowych bez konieczności występowania o dodatkowe środki z budżetu państwa
- ~~- będą powodować konieczność przyznania dodatkowych kwot~~

5. GŁÓWNE RYZYKA

5.1. Ryzyka wpływające na realizację projektu

Nazwa ryzyka	Siła oddziaływania	Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka	Sposób zarządzania ryzykiem
Brak możliwości integracji CPD CANARD z mapą interaktywną	Duża	Wysokie	Działania zastępcze: 1. Wykonanie testów funkcjonalności systemu Mapy interaktywnej przy użyciu zaślepek symulujących działanie CPD CANARD. 2. Przejściowe (do czasu faktycznego połączenia Mapy interaktywnej z systemem CPD CANARD) ręczne

Nazwa ryzyka	Siła oddziaływania	Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka	Sposób zarządzania ryzykiem
			<p>zasilanie systemu Mapy interaktywnej danymi dotyczącymi stanu urządzeń rejestrujących.</p> <p>3. Wystąpienie z wnioskiem do CUPT o uznanie zadania związanego z utworzeniem mapy interaktywnej za zrealizowane, a wydatków poniesionych na ten cel za kwalifikowalne w sytuacji braku możliwości połączenia Mapy interaktywnej z systemem CPD CANARD w okresie realizacji projektu, mimo wykonania integracji po stronie Mapy interaktywnej.</p>
Brak możliwości realizacji zadań projektowych spowodowany niewystarczającym i zasobami kadrowymi	Duża	Niskie	<p>Działania zaradcze:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zapewnienie odpowiedniej komunikacji w projekcie. 2. Określanie zastępstw. 3. System motywacyjny dla uczestników Projektu. 4. Zatrzymanie fluktuacji kadr poprzez zwiększenie wynagrodzeń pracowników. <p>Oczekiwane efekty:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zapewnienie stabilnego zespołu projektowego w całym okresie realizacji Projektu.
Nierzetelny lub niedoświadczony Wykonawca (brak potencjału i doświadczenia oraz możliwości organizacyjnych do realizacji zamówienia)	Duża	Średnie	<p>Działania zaradcze:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Odpowiednie zdefiniowanie kryteriów w zakresie wiedzy i doświadczenia potencjalnych Wykonawców w dokumentacji przetargowej. 2. Zastosowanie mechanizmów kontrolnych w umowach. 3. Zapewnienie właściwego nadzoru nad projektem oraz realizacją umów. <p>Oczekiwane efekty:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Realizacja projektu zgodnie z przyjętymi założeniami oraz harmonogramem.
Możliwość przedłużenia postępowań przetargowych oraz niedotrzymania terminów	Duża	Wysokie	<p>Działania zaradcze:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Realizacja zadań w ramach komisji przetargowych przy użyciu środków komunikacji elektronicznej. 2. Zintensyfikowanie prac komisji przetargowych. 3. Zaangażowanie w większym stopniu

Nazwa ryzyka	Siła oddziaływania	Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka	Sposób zarządzania ryzykiem
wskazanych w Harmonogramie Projektu z uwagi na sytuację związaną z wprowadzeniem stanu zagrożenia epidemicznego w kraju, spowodowaną występowaniem SARS-CoV-2 oraz licznych odwołań Wykonawców do Krajowej Izby Odwoławczej oraz skarg na wyroki KIO składanych przez Wykonawców do Sądu Okręgowego, a także unieważnienia postępowania o zamówienie publiczne, w tym w związku z brakiem ofert w postępowaniu.			<p>zakontraktowanego doradcy prawnego w ramach Projektu.</p> <p>4. W przypadku zidentyfikowanych opóźnień niezwłoczne przekazanie informacji do CUPT oraz przygotowanie wniosku o korektę decyzji o zapewnienie finansowania.</p> <p>Oczekiwane efekty:</p> <p>1. Realizacja postępowań przetargowych zgodnie z przyjętym harmonogramem przetargów.</p>
Opóźnienie w realizacji projektu wynikającą z pandemii spowodowanej koronawirusem SARS-CoV-2	Duża	Wysokie	<p>Działania zaradcze:</p> <p>1. Planowanie szczegółowego harmonogramu prac w ramach projektu w trybie pracy zdalnej.</p> <p>2. Monitorowanie realizacji prac.</p> <p>3. W razie konieczności wystąpienie do CUPT o zmianę harmonogramu i kamieni milowych oraz bieżące reagowanie na sytuację.</p> <p>Oczekiwane efekty:</p> <p>1. Uzyskanie zgody na zmianę harmonogramu.</p> <p>2. Zminimalizowanie opóźnienia w realizacji projektu oraz ew. kamieni milowych.</p>
Brak możliwości realizacji zadań projektowych lub	Duża	Wysokie	<p>Działania zaradcze:</p> <p>1. Bieżące monitorowanie realizacji zadań.</p>

Nazwa ryzyka	Siła oddziaływania	Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka	Sposób zarządzania ryzykiem
opóźnienia w ich realizacji spowodowane zakłóceniami łańcuchów dostaw w wyniku rosyjskiej agresji zbrojnej na Ukrainie.			2. W razie konieczności wystąpienie do CUPT o zmianę harmonogramu i kamieni milowych oraz zwiększenie kwoty na realizację zadań. Oczekiwane efekty: 1. Uzyskanie zgody CUPT.
Brak zabezpieczenia wystarczających środków na realizację Projektu z uwagi na wzrost cen.	Duża	Wysokie	Działania zaradcze: 1. Wystąpienie z wnioskiem do CUPT o zwiększenie dofinansowania. 2. Wystąpienie o uruchomienie rezerwy celowej. 3. Pozyskanie środków finansowych w ramach budżetu jednostki. Oczekiwany efekt: 1. Zabezpieczenie środków finansowych na realizację Projektu w ramach budżetu jednostki.

5.2. Ryzyka wpływające na utrzymanie efektów

Nazwa ryzyka	Siła oddziaływania	Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka	Sposób zarządzania ryzykiem
Niewystarczające zasoby kadrowe	Duża	Średnie	Działania zaradcze: 1. Systematyczne przekładanie wniosków do Ministerstwa Infrastruktury w zakresie zwiększenia zatrudnienia w CANARD. 2. Zatrzymanie fluktuacji kadr poprzez zwiększenie wynagrodzeń pracowników i programy motywacyjne. Oczekiwane efekty: 1. Zwiększenie stanu etatowego w CANARD oraz w innych biurach GITD niezbędnych do obsługi pracowników CANARD.
Brak środków finansowych na utrzymanie	Średnia	Niskie	Działania zaradcze: 1. Bieżące monitorowanie sytuacji. 2. W przypadku materializacji ryzyka

Nazwa ryzyka	Siła oddziaływania	Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka	Sposób zarządzania ryzykiem
efektów projektu			złożenie wniosków do MI o zwiększenie środków finansowych. Oczekiwane efekty: Zabezpieczenie środków finansowych na utrzymanie efektów Projektu.
Wpływ wprowadzonych zmian legislacyjnych na aktualność wdrożonych rozwiązań oraz wykorzystywanych procedur.	Średnia	Niskie	Działania zaradcze: 1. Analiza wprowadzonych zmian legislacyjnych i dostosowanie ich do wdrożonych rozwiązań oraz wykorzystywanych procedur. Oczekiwane efekty: 1. Zapewnienie ciągłości działania automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym.

6. OTOCZENIE PRAWNE

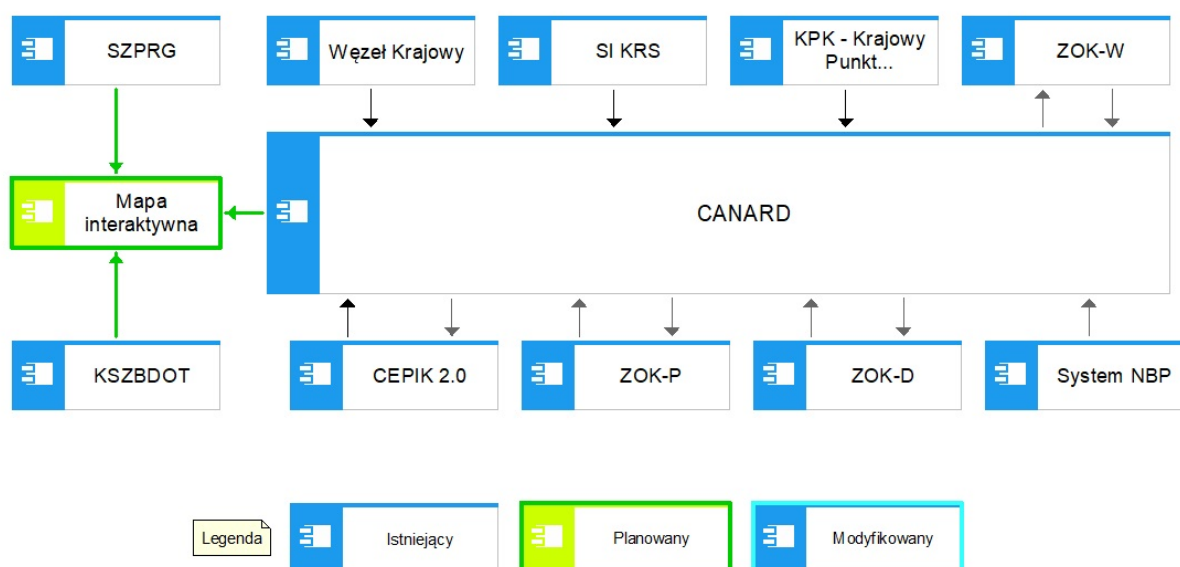
Lp.	Tytuł aktu prawnego	Czy wymaga zmian	Opis zmian (jeśli dotyczy)	Etap prac legislacyjnych (jeśli dotyczy)
1	Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 180, z późn. zm.)	TAK/NIE		
2	Ustawa dnia 20 czerwca 1997 r.- Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450, z późn. zm.)	TAK/NIE		
3	Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2021 r. poz. 1212, z późn. zm.)	TAK/NIE		
4	Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. - o drogach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376, z późn. zm.)	TAK/NIE		
5	Ustawa z dnia 11 maja 2001 r.- Prawo o miarach (Dz. U. z 2021 r. poz. 2068)	TAK/NIE		
6	Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2021 r. poz. 2008, z późn. zm.)	TAK/NIE		
7	Ustawa z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia	TAK/NIE		

Lp.	Tytuł aktu prawnego	Czy wymaga zmian	Opis zmian (jeśli dotyczy)	Etap prac legislacyjnych (jeśli dotyczy)
	(Dz. U. z 2021 r. poz. 457, z późn. zm.)			
8	Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. - Kodeks karny (Dz. U. z 2021 r. poz. 2345, z późn. zm.)	TAK/NIE		
9	Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. - Kodeks postępowania karnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 534, z późn. zm.)	TAK/NIE		
10	Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735, z późn. zm.)	TAK/NIE		
11	Ustawa z dnia 30 sierpnia 2002 r. Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. z 2022 r. poz. 329)	TAK/NIE		
12	Ustawa z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz. U. z 2020 r. poz. 1427, z późn. zm.)	TAK/NIE		
13	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE	TAK/NIE		
14	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/413 z dnia 11 marca 2015 r. w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego	TAK/NIE		
15	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/126/WE z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy	TAK/NIE		
16	Ustawa z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz. U. z 2021 r. poz. 2070, z późn. zm.)	TAK/NIE		
17	Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 12 kwietnia 2012 r. w sprawie Krajowych Ram Interoperacyjności, minimalnych wymagań dla rejestrów publicznych i wymiany informacji w postaci elektronicznej oraz minimalnych wymagań dla systemów teleinformatycznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2247)	TAK/NIE		
18	Ustawa z dnia 5 lipca 2018 r. o krajowym	TAK/NIE		

Lp.	Tytuł aktu prawnego	Czy wymaga zmian	Opis zmian (jeśli dotyczy)	Etap prac legislacyjnych (jeśli dotyczy)
	systemie cyberbezpieczeństwa (Dz. U. z 202 r. poz. 1369, z późn. zm.)			

7. ARCHITEKTURA

7.1. Widok kooperacji aplikacji



Lista systemów wykorzystywanych w projekcie

Lp.	Nazwa systemu	Gestor systemu	Opis systemu	Status	Krótki opis ewentualnej zmiany
1	System CPD CANARD	Główny Inspektor Transportu Drogowego	Centrum Przetwarzania Danych Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym, jest dedykowanym systemem teleinformatycznym, wykorzystywanym do	Istniejący	

Lp.	Nazwa systemu	Gestor systemu	Opis systemu	Status	Krótki opis ewentualnej zmiany
			realizacji zadań GITD, w szczególności do obsługi postępowań w sprawach o wykroczenia zarejestrowane przez urządzenie GITD a także zarządzania infrastrukturą kontrolną oraz windykacji związanych z nimi należności		
2	System Informatyczny Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców - CEPiK	Minister Cyfryzacji	Centralna Ewidencja Pojazdów i Centralna Ewidencja Kierowców	Istniejący	
3	Krajowy Rejestr Sądowy - SI KRS	Minister Sprawiedliwości	Rejestr przedsiębiorców będących osobami prawnymi, spółek (oprócz spółki cywilnej), a także stowarzyszeń, fundacji, organizacji społecznych i zawodowych oraz publicznych zakładów opieki zdrowotnej.	Istniejący	
4	System NBP	Prezes Narodowego Banku Polskiego	System Narodowego Banku Polskiego	Istniejący	
5	Krajowy Węzeł Identyfikacji Elektronicznej - login.gov.pl - Węzeł Krajowy	Minister Cyfryzacji	System, pozwalający uwierzytelnić się i skorzystać z różnych usług publicznych dostępnych w Internecie	Istniejący	
6	System Zewnętrznego Operatora Korespondencji - ZOK-W	EDC Expert Direct Communication Sp. z o.o.	System zewnętrznego wykonawcy odpowiedzialny zintegrowany z CANARD w zakresie korespondencji wychodzącej (proces wydruku oraz wysyłki)	Istniejący	
7	System Zewnętrznego Operatora Korespondencji	ArchiDoc S.A.	System zewnętrznego wykonawcy odpowiedzialny zintegrowany z CANARD	Istniejący	

Lp.	Nazwa systemu	Gestor systemu	Opis systemu	Status	Krótki opis ewentualnej zmiany
	- ZOK-P		w zakresie korespondencji przychodzącej (zarządzanie pismami przychodzącymi, usługi archiwizacji)		
8	System Zewnętrznego Operatora Korespondencji - ZOK-D	Poczta Polska S.A.	System zewnętrznego wykonawcy odpowiedzialny zintegrowany z CANARD w zakresie korespondencji (doręczanie korespondencji dla przesyłek krajowych i zagranicznych)	Istniejący	
9	Mapa interaktywna	Główny Inspektor Transportu Drogowego	Mapa pozwala na wygodną wizualizację stanu urządzeń rejestrujących wykroczenia w ruchu drogowym oraz punktów kontrolnych zarządzanych w systemie CPD CANARD	Planowany	Planowana integracja Mapy interaktywnej z CPD CANARD w ramach projektu
10	Krajowy Punkt Kontaktowy - KPK	Minister właściwy ds. informatyzacji	System pozwala na wymianę informacji o właścicielach i użytkownikach pojazdów z krajowymi punktami kontaktowymi innych państw UE w związku ze ściganiem sprawców wykroczeń i przestępstw w ruchu drogowym.	Istniejący	
11	Krajowy System Zarządzania Bazą Danych Obiektów Topograficznych - KSZBDOT	Główny Urząd Geodezji i Kartografii	Krajowy System Zarządzania Bazą Danych Obiektów Topograficznych umożliwia, między innymi, aktualizację zbiorów danych BDOT10k, BDOO, wspieranie procesu aktualizacji standardowych opracowań kartograficznych, udostępnianie danych przestrzennych i	Istniejący	System KSZBDOT umożliwi zasilenie Mapy Interaktywnej danymi z Bazy Danych Obiektów Ogólnogeograficznych (BDOO) oraz danymi o sieci dróg krajowych,

Lp.	Nazwa systemu	Gestor systemu	Opis systemu	Status	Krótki opis ewentualnej zmiany
			metadanych funkcjonalności na potrzeby publikacji za pomocą usług OGC poprzez portal www.geoportal.gov.pl , sprawną i zgodną ze standardami technicznymi kontrolę danych przyjmowanych do państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego, ocenę jakości zbiorów danych, realizację generalizacji bazy BDOT10k do bazy BDOO z wykorzystaniem narzędzia FME (oprogramowania typu ETL).		wojewódzkich, powiatowych i gminnych z Bazy danych obiektów topograficznych (BDOT10k)
12	System zarządzania państwowym rejestrem granic i powierzchni jednostek podziałów terytorialnych kraju - SZPRG	Główny Urząd Geodezji i Kartografii	SZPRG jest systemem przeznaczonym do prowadzenia państwowego rejestru granic i powierzchni jednostek podziałów terytorialnych kraju. Odpowiedzialnym za prowadzenie rejestru jest Główny Geodeta Kraju. Zgodnie z ustawą Prawo geodezyjne i kartograficzne baza danych rejestru prowadzona w systemie teleinformatycznym. SZPRG umożliwia zarządzanie danymi zgromadzonymi w bazie danych rejestru – w szczególności danymi przestrzennymi dotyczącymi przebiegu granic: RP, zasadniczego trójstopniowego podziału terytorialnego państwa, jednostek i obrębów ewidencyjnych, właściwości miejscowej	Istniejący	System SZPRG umożliwi zasilenie Mapy Interaktywnej danymi o obszarach jednostek administracji publicznej

Lp.	Nazwa systemu	Gestor systemu	Opis systemu	Status	Krótki opis ewentualnej zmiany
			organów i jednostek organizacyjnych administracji specjalnej a także danymi adresowymi przekazywanymi przez gminy z ewidencji miejscowości, ulic i adresów.		

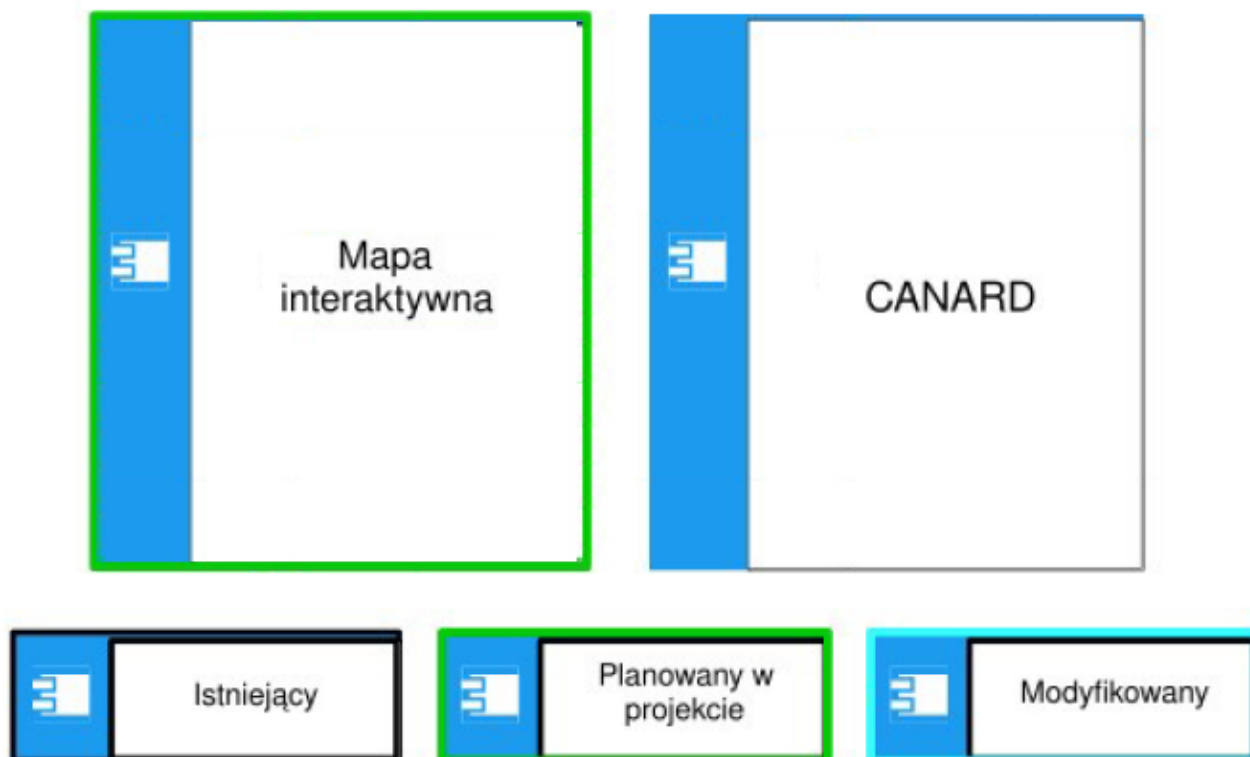
Lista przepływów

Lp.	System źródłowy	System docelowy	Zakres wymienianych danych	Sposób wymiany danych	Typ modyfikacji	Typ interfejsu
1	KRS	System CPD CANARD	Pobieranie informacji zakresie podmiotów gospodarczych	Tryb odwołań bezpośrednich	Krytyczny dla sukcesu projektu	Web service
2	KPK	System CPD CANARD	Pobieranie informacji o właścicielach pojazdów w ramach CBE (Cross Border Enforcemenet)	Tryb odwołań bezpośrednich	Krytyczny dla sukcesu projektu	Web service
3	CEPiK	System CPD CANARD	Pobieranie danych o właścicielach pojazdów i danych praw jazdy	Tryb odwołań bezpośrednich	Krytyczny dla sukcesu projektu	Web service
4	System CPD CANARD	CEPiK	Przekazywanie informacji dot. zatrzymania dowodów rejestracyjnych	Tryb odwołań bezpośrednich	Krytyczny dla sukcesu projektu	Web service
5	Węzeł Krajowy	System CPD CANARD	Pobieranie danych z systemu w celu potwierdzenia tożsamości użytkownika portalu eBOK	Tryb odwołań bezpośrednich	Krytyczny dla sukcesu projektu	Web service

Lp.	System źródłowy	System docelowy	Zakres wymienianych danych	Sposób wymiany danych	Typ modyfikacji	Typ interfejsu
6	NBP	System CPD CANARD	Pobieranie danych dotyczących uregulowania należności	Tryb odwołań bezpośrednich	Krytyczny dla sukcesu projektu	Web service
7	ZOK-W	System CPD CANARD	Przekazywanie informacji dotyczących pism wychodzących	Tryb odwołań bezpośrednich	Krytyczny dla sukcesu projektu	Web service
8	System CPD CANARD	ZOK-W	Przekazywanie danych dotyczących pism wychodzących	Tryb odwołań bezpośrednich	Krytyczny dla sukcesu projektu	Web service
9	ZOK-P	System CPD CANARD	Przekazywanie danych dotyczących pism przychodzących	Tryb odwołań bezpośrednich	Krytyczny dla sukcesu projektu	Web service
10	System CPD CANARD	ZOK-P	Przekazywanie danych dotyczących pism przychodzących	Tryb odwołań bezpośrednich	Krytyczny dla sukcesu projektu	Web service
11	ZOK-D	System CPD CANARD	Przekazywanie informacji dotyczących procesu doręczania pism	Tryb odwołań bezpośrednich	Krytyczny dla sukcesu projektu	Web service
12	System CPD CANARD	ZOK-D	Przekazywanie informacji dotyczących procesu doręczania pism	Tryb odwołań bezpośrednich	Krytyczny dla sukcesu projektu	Web service
13	CPD CANARD	Mapa interaktywna	Przekazywanie danych o stanie urządzeń rejestrujących,	Tryb odwołań bezpośrednich	Krytyczny dla sukcesu projektu	Web service
14	SZPRG	Mapa interaktywna	Dane obszarów jednostek	Tryb odwołań bezpośrednich	Krytyczny dla sukcesu projektu	Web service

Lp.	System źródłowy	System docelowy	Zakres wymienianych danych	Sposób wymiany danych	Typ modyfikacji	Typ interfejsu
			administracji publicznej z Państwowego Rejestru Granic			
15	KSZBDOT	Mapa interaktywna	Dane z Bazy Danych Obiektów Ogólnogeograficznych (BDOO) oraz z Bazy danych obiektów topograficznych (BDOT10k) o sieci dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych	Tryb odwołań bezpośrednich	Krytyczny dla sukcesu projektu	Web service

7.2. Kluczowe komponenty architektury rozwiązania



7.3. Przyjęte założenia technologiczne

Lp.	Obszar	Założenie technologiczne
1.	Infrastruktura	
2.	Sieć i bezpieczeństwo	
3.	Standardy wymiany danych	
4.	Systemy operacyjne serwerowe	
5.	Bazy danych	
6.	Serwery aplikacji	
7.	Portale	
8.	Inne	

7.4. Opis zasobów danych przetwarzanych w planowanym rozwiązaniu

Czy nowy system będzie tworzył zasoby danych o charakterze rejestru publicznego?

TAK/NIE

Czy nowy system będzie przetwarzał (używał, zmieniał) zawartość innych rejestrów publicznych?

TAK/NIE

Lp.	Rejestr publiczny	Opis	Zakres przetwarzania
1	Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców - CEPIK	System Informatyczny Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców, który zawiera informacje o pojazdach zarejestrowanych w Polsce i kierowcach posiadających polskie prawo jazdy.	Używanie - pobieranie danych rejestracyjnych pojazdów i danych ich właścicieli do identyfikacji osób popełniających wykroczenia związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego. Zmiana - przekazywanie informacji nt. zatrzymanych dowodów rejestracyjnych
2	Bazy Danych Obiektów Ogólnogeograficznych (BDOO)	Baza Danych Obiektów Ogólnogeograficznych (BDOO) to wektorowa (obiektoowa) baza danych zawierająca lokalizację przestrzenną najważniejszych obiektów topograficznych wraz z ich podstawową charakterystyką opisową. Treść i szczegółowość bazy BDOO odpowiada mapie ogólnogeograficznej w skali 1:250 000, a zakres tematyczny obejmuje informacje o sieci wodnej,	Używanie - pobieranie danych ogólnogeograficznych w postaci podkładów mapowych

Lp.	Rejestr publiczny	Opis	Zakres przetwarzania
		sieci komunikacyjnej, sieci uzbrojenia terenu, pokryciu terenu, budynkach, budowlach i urządzeniach, kompleksach użytkowania terenu, terenach chronionych, jednostkach podziału terytorialnego, innych obiektach.	
3	Baza danych obiektów topograficznych (BDOT10k)	Baza Danych Obiektów Topograficznych (BDOT10k) to wektorowa baza danych zawierająca lokalizację przestrzenną obiektów topograficznych wraz z ich podstawową charakterystyką opisową. Treść i szczegółowość bazy BDOT10k odpowiada w ogólności tradycyjnej mapie topograficznej w skali 1:10 000. Zakres tematyczny Bazy Danych Obiektów Topograficznych obejmuje informacje o sieci wodnej (SW), sieci komunikacyjnej (SK), sieci uzbrojenia terenu (SU), pokryciu terenu (PT), terenach chronionych (TC), jednostkach podziału terytorialnego (AD), budynkach, budowlach i urządzeniach (BU), kompleksach użytkowania terenu (KU), innych obiektach (OI).	Używanie - pobieranie danych o sieci dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych
4	Państwowy Rejestr Granic (PRG)	Państwowy Rejestr Granic (PRG) jest referencyjną bazą danych stanowiącą podstawę dla innych systemów informacji przestrzennej, wykorzystujących dane dotyczące podziałów terytorialnych kraju oraz ewidencji miejscowości, ulic i adresów. W rejestrze PRG gromadzi się dane, obejmujące obszar całego kraju w zakresie przebiegu granic oraz powierzchni jednostek zasadniczego	Używanie - pobieranie danych o obszarach jednostek administracji publicznej z Państwowego Rejestru Granic

Lp.	Rejestr publiczny	Opis	Zakres przetwarzania
		trójstopniowego podziału terytorialnego kraju (tj. gmin, powiatów, województw), jednostek ewidencyjnych, obrębów ewidencyjnych, granic specjalnych, a także adresów i ich lokalizacji przestrzennej. Obok danych geometrycznych, do każdej jednostki administracyjnej przypisane są atrybuty opisowe, które zawierają m.in. informacje o nazwie jednostki oraz kodzie systemu TERYT.	

7.5. Bezpieczeństwo

Planowany poziom zapewnienia bezpieczeństwa (w rozumieniu przepisów §20 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 12 kwietnia 2012 r. w sprawie Krajowych Ram Interoperacyjności [...]) (Dz. U. 2012, poz. 526 z późn. zm.) w zakresie dot. systemu zarządzania bezpieczeństwem informacji:

- ~~-system nie podlega rygorom KRI – należy wyjaśnić czy istnieją inne normy bezpieczeństwa, które będą spełnione przez system zgodnie z wymogami KRI~~
- ~~-dodatkowe zabezpieczenia powyżej wymogów KRI: należy wskazać uzasadnienie~~