

**Raportu z postępu rzeczowo-finansowego projektu informatycznego  
za III kwartał 2020 roku**

<b>Tytuł projektu</b>	„Zwiększenie skuteczności i efektywności systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym”
<b>Wnioskodawca</b>	Główny Inspektorat Transportu Drogowego
<b>Beneficjent</b>	Główny Inspektorat Transportu Drogowego
<b>Partnerzy</b>	Brak
<b>Źródło finansowania</b>	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
<b>Całkowity koszt projektu</b>	162 000 000,00 PLN (słownie: sto sześćdziesiąt dwa miliony złotych 00/100 PLN)  Dofinansowanie ze środków krajowych: 24 300 000,00 zł  Dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej: 137 700 000,00 zł
<b>Całkowity koszt projektu - wydatki kwalifikowalne</b>	162 000 000,00 zł
<b>Okres realizacji projektu</b>	– Data rozpoczęcia realizacji projektu: 1 września 2017 rok – Data zakończenia realizacji projektu: 31 grudnia 2023 rok

## 1. Otoczenie prawne

Obecny stan prawny pozwala na funkcjonowanie systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym.

Niezależnie od powyższego należy podkreślić, iż aktualnie obowiązujące przepisy, na podstawie których Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym GITD realizuje swoje ustawowe zadania, są niedostosowane do wykorzystywania w ramach postępowań prowadzonych w trybie korespondencyjnym, dotyczących masowo popełnianych naruszeń w ruchu drogowym. Przedmiotowy problem dotyczy przede wszystkim kwestii konieczności ustalenia osoby kierującej pojazdem co prowadzi do sytuacji, w której GITD w prowadzonym postępowaniu jest uzależniony od informacji, jaką w toku wymiany korespondencji uzyska od właściciela pojazdu. Brak jest ponadto efektywnych procedur prawnych, które pozwalałyby na skuteczne egzekwowanie odpowiedzialności za popełnione

wykroczenia wobec osób uchylających się od obowiązku wskazania kierującego pojazdem. Niedoskonałości systemu prawnego widoczne są też w przypadku obcokrajowców, wobec których egzekwowanie odpowiedzialności jest w znacznym stopniu utrudnione.

W związku z powyższym w celu umożliwienia skuteczniejszego i efektywniejszego prowadzenia postępowań dot. masowo popełnianych naruszeń w ruchu drogowym CANARD prowadzi aktywne działania zmierzające do wprowadzenia zmian prawnych oraz trybu sankcjonowania naruszeń zarejestrowanych przez urządzenia rejestrujące. Celem projektowanych zmian jest wprowadzenie elementu nieuchronności kary.

## 2. Postęp finansowy

Czas realizacji projektu	Wartość środków wydatkowanych	Wartość środków zaangażowanych
49%	1. 4,12%, 2. 4,08% 3. 4,10%,	8,64%

## 3. Postęp rzeczowy

### Kamienie milowe

Nazwa	Powiązane wskaźniki projektu <sup>1</sup>	Planowany termin osiągnięcia	Rzeczywisty termin osiągnięcia	Status realizacji kamienia milowego
Przygotowanie projektu do realizacji, zakończone podpisaniem Umowy o Dofinansowanie Projektu	1 (0,2)	2017-12-31	2018-12-18	Zakończone
Zakup nowych urządzeń rejestrujących dedykowanych na wszystkie kategorie dróg	1(0,2) 2 (358)	2023-12-31		W trakcie realizacji
Rozbudowa infrastruktury teleinformatycznej poprzez dodanie nowych funkcjonalności podnoszących efektywność systemu CPD CANARD	1(0,2)	2023-12-31		W trakcie realizacji
Zakończenie zadań przewidzianych w Projekcie	1(0,2) 3 (23)	2023-12-31		W trakcie realizacji
Zakończenie Projektu	1 (0,1)	2023-12-31		W trakcie realizacji
Utrzymanie projektu w okresie trwałości	1(0,1)	2028-12-31		n/d

### Wskaźniki efektywności projektu (KPI)

<sup>1</sup> Sekcja dotyczy projektów realizowanych ze środków UE

LP	Nazwa	Jedn. miary	Wartość docelowa	Planowany termin osiągnięcia	Wartość osiągnięta od początku realizacji projektu (narastająco)
1.	Liczba Projektów w zakresie poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, kolejowego, morskiego i śródlądowego	Szt.	1	12-2023	0
2.	Liczba zakupionego sprzętu/systemów służących poprawie bezpieczeństwa/ochrony uczestników ruchu drogowego	Szt.	358	12-2023	0
3.	Liczba zakupionych pojazdów służących poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego	Szt.	23	12-2021	12

#### 4. E-usługi A2A, A2B, A2C

Nazwa	Planowana data wdrożenia	Rzeczywista data wdrożenia	Opis zmian
n/d	n/d	n/d	n/d

#### 5. Udostępnione informacje sektora publicznego i zdigitalizowane zasoby

Nazwa	Planowana data wdrożenia	Rzeczywista data wdrożenia	Opis zmian
n/d	n/d	n/d	n/d

#### 6. Produkty końcowe projektu

Nazwa produktu	Planowana data wdrożenia	Rzeczywista data wdrożenia	Komplementarność względem produktów innych projektów
Rozbudowany system CPD CANARD poprzez dodanie nowych funkcjonalności	11-2023		Zapewnienie wymiany danych z bazami danych następujących podmiotów: ITS, GUGiK i GDDKiA

## 7. Ryzyka

### Ryzyka wpływające na realizację projektu

Nazwa ryzyka	Siła oddziaływania	Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka	Sposób zarządzania ryzykiem
Brak możliwości integracji CPD CANARD z systemami informatycznymi podmiotów zewnętrznych: Instytutem Transportu Samochodowego, GDDKiA, GUGiK - podczas próby integracji z bazami danych wykorzystywanymi przez ITS, GDDKiA oraz GUGiK może okazać się, że ww. instytucje nie wyrażą zgody na przeprowadzenie integracji, bądź integracja okaże się ze względów technicznych niemożliwa do wykonania.	średnia	wysokie	<p><u>Działania zaradcze:</u> Prowadzenie bieżących uzgodnień z interesariuszami projektu oraz Komitetem Sterującym. W przypadku braku możliwości dokonania integracji – modyfikacja założeń projektu – utworzenie platformy do wymiany danych.</p> <p><u>Oczekiwane efekty:</u> Utworzenie platformy do integracji/ wymiany danych z bazami danych interesariuszami</p> <p>Brak zmiany w stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego.</p>
Brak zabezpieczenia wystarczających środków na realizację Projektu	duża	średnie	<p><u>Działania zaradcze:</u> Podejmowanie działań w celu zabezpieczenia źródeł finansowania.</p> <p><u>Oczekiwany efekt:</u> Zabezpieczenie środków finansowych na realizację Projektu.</p> <p>Brak zmiany w stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego.</p>
Brak możliwości realizacji zadań projektowych spowodowany niewystarczającymi zasobami kadrowymi	duża	niskie	<p><u>Działania zaradcze:</u> Zapewnienie odpowiedniej komunikacji w projekcie. Określanie zastępstw. System motywacyjny dla uczestników Projekt. Zatrzymanie fluktuacji kadr poprzez zwiększenie wynagrodzeń pracowników.</p> <p><u>Oczekiwane efekty:</u> Zapewnienie stabilnego zespołu projektowego w całym okresie realizacji Projektu.</p> <p>Brak zmiany w stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego.</p>

Nazwa ryzyka	Siła oddziaływania	Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka	Sposób zarządzania ryzykiem
Nierzetelny lub niedoświadczony Wykonawca (brak potencjału i doświadczenia oraz możliwości organizacyjnych do realizacji zamówienia)	duża	średnie	<p><u>Działania zaradcze:</u> Odpowiednie zdefiniowanie kryteriów w zakresie wiedzy i doświadczenia potencjalnych Wykonawców w dokumentacji przetargowej. Zastosowanie mechanizmów kontrolnych w umowach. Zapewnienie właściwego nadzoru nad projektem oraz realizacją umów.</p> <p><u>Oczekiwane efekty:</u> Realizacja projektu zgodnie z przyjętymi założeniami oraz harmonogramem.</p> <p>Brak zmiany w stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego.</p>
Możliwość przedłużenia postępowań przetargowych oraz niedotrzymania terminów wskazanych w Harmonogramie Projektu z uwagi na sytuację związaną z wprowadzeniem stanu epidemii w kraju, spowodowaną występowaniem SARS-CoV-2	duża	średnie	<p><u>Działania zaradcze:</u> Realizacja zadań w ramach komisji przetargowych przy użyciu środków komunikacji elektronicznej. Zintensyfikowanie prac komisji przetargowych. Zaangażowanie w większym stopniu zakontraktowanego doradcy prawnego w ramach Projektu. W przypadku zidentyfikowanych opóźnień niezwłoczne przekazanie informacji do CUPT oraz przygotowanie wniosku o korektę decyzji o zapewnienie finansowania</p> <p><u>Oczekiwane efekty:</u> Realizacja postępowań przetargowych zgodnie z przyjętym harmonogramem przetargów.</p> <p>Brak zmiany w stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego.</p>
Opóźnienie w realizacji projektu wynikające z pandemii spowodowanej koronawirusem SARS-CoV-2	duża	wysokie	<p><u>Działania zaradcze:</u> Planowanie szczegółowego harmonogramu prac w ramach projektu w trybie pracy zdalnej. Monitorowanie realizacji prac. W razie konieczności wystąpienie do CUPT o zmianę harmonogramu i kamieni milowych oraz bieżące reagowanie na sytuację.</p>

Nazwa ryzyka	Siła oddziaływania	Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka	Sposób zarządzania ryzykiem
			<p><u>Oczekiwane efekty:</u> Uzyskanie zgody na zmianę harmonogramu. Zminimalizowanie opóźnień w realizacji projektu oraz ew. kamieni milowych.</p> <p>Brak zmiany w stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego.</p>

#### Ryzyka wpływające na utrzymanie efektów projektu

Nazwa ryzyka	Siła oddziaływania	Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka	Sposób zarządzania ryzykiem
Niewystarczające zasoby kadrowe	duża	niskie	<p><u>Działania zaradcze:</u> Systematyczne przekładanie wniosków do Ministerstwa Infrastruktury w zakresie zwiększenia zatrudnienia w CANARD i BF. Zatrzymanie fluktuacji kadr poprzez zwiększenie wynagrodzeń pracowników i programy motywacyjne.</p> <p><u>Oczekiwane efekty:</u> Zwiększenie stanu etatowego w CANARD oraz innych biurach GITD niezbędnych do obsługi pracowników CANARD.</p> <p>Brak zmiany w stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego.</p>
Brak środków finansowych na utrzymanie efektów projektu	średnia	niskie	<p><u>Działania zaradcze:</u> Bieżące monitorowanie sytuacji. W przypadku materializacji ryzyka złożenie wniosków do MI o zwiększenie środków finansowych.</p> <p><u>Oczekiwane efekty:</u> Zabezpieczenie środków finansowych na utrzymanie efektów Projektu.</p> <p>Brak zmiany w stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego.</p>
Zmiany legislacyjne, które mogą wpłynąć na aktualność wdrożonych rozwiązań oraz na wykorzystywane procedury	średnie	niskie	<p><u>Działania zaradcze:</u> Bieżący monitoring procesu legislacyjnego i reagowanie na zmiany poprzez wprowadzanie zmian/ aktualizowanie wykorzystywanych rozwiązań</p>

			informatycznych.  Oczekiwane efekty:  Zapewnienie ciągłości działania automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym.  Brak zmiany w stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego.
--	--	--	---

## 8. Wymiarowanie systemu informatycznego

n/d

## 9. Dane kontaktowe:

Adrian Lodowski, Kierownik Projektu – Główny Inspektorat Transportu Drogowego  
adrian.lodowski@gitd.gov.pl  
tel.: (+48 22) 22 04 539