

Raportu z postępu rzeczowo-finansowego projektu informatycznego za IV kwartał 2021 roku

Tytuł projektu	„Zwiększenie skuteczności i efektywności systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym”
Wnioskodawca	Główny Inspektorat Transportu Drogowego
Beneficjent	Główny Inspektorat Transportu Drogowego
Partnerzy	Brak
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	162 015 575,06 PLN (słownie: sto sześćdziesiąt dwa miliony piętnaście tysięcy pięćset siedemdziesiąt pięć złotych złotych 06/100 PLN)* Dofinansowanie ze środków krajowych: 24 315 575,06 zł Dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej: 137 700 000,00 zł
Całkowity koszt projektu - wydatki kwalifikowalne	162 000 000,00 zł
Okres realizacji projektu	– Data rozpoczęcia realizacji rzeczowej projektu: 1 września 2017 rok – Data zakończenia realizacji projektu: 30 listopada 2023 rok – Okres kwalifikowalności wydatków to: 1 sierpnia 2016 rok – 31 grudnia 2023 rok.

*kwota uwzględnia wydatek niekwalifikowany w wysokości 15 575,06 zł

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.

1. Postęp finansowy

Czas realizacji projektu	Wartość środków wydatkowanych	Wartość środków zaangażowanych
68,4%	1. 5,20% 2. 3,09% 3. 5,19%	50,62%

2. Postęp rzeczowy

Kamienie milowe

Nazwa	Powiązane wskaźniki projektu ¹	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	2018-12	Zakończone
Zakup nowych urządzeń rejestrujących dedykowanych na wszystkie kategorie dróg	1(0,2) 2 (358)	2023-12		W trakcie realizacji
Rozbudowa infrastruktury teleinformatycznej poprzez dodanie nowych funkcjonalności podnoszących efektywność systemu CPD CANARD	1(0,2)	2023-12		W trakcie realizacji
Zakończenie zadań przewidzianych w Projekcie	1(0,2) 3 (23)	2023-12		W trakcie realizacji
Zakończenie Projektu	1 (0,1)	2023-12		W trakcie realizacji
Utrzymanie projektu w okresie trwałości	1(0,1)	2028-12		n/d

¹ Sekcja dotyczy projektów realizowanych ze środków UE

Wskaźniki efektywności projektu (KPI)

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	25
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		<p>1. Komplementarność rozbudowy systemu CPD CANARD z projektem pn.: „Krajowy System Zarządzania Ruchem Drogowym” realizowanym przez GDDKiA. Projekt zakłada wymianę danych. Zadanie jest na etapie analiz.</p> <p>2. Komplementarność rozbudowy systemu CPD CANARD z projektem pn.: „Polskie Obserwatorium Ruchu Drogowego” realizowanym przez ITS. Projekt zakłada wymianę danych. Zadanie jest na etapie analiz.</p> <p>3. Komplementarność rozbudowy systemu CPD CANARD z projektem pn.: „Państwowy Zasób Geodezyjny i Kartograficzny” realizowanym przez GUGiK.</p>

Nazwa produktu	Planowana data wdrożenia	Rzeczywista data wdrożenia	Komplementarność względem produktów innych projektów
			Projekt zakłada wymianę danych. Zadanie jest na etapie analiz.

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> Przeprowadzenie przez GITD analizy, z której wynika, że rezygnacja z realizacji zadania nie wpłynie negatywnie na realizację celu głównego projektu jaką jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na krajowej sieci drogowej, jak również celu szczegółowego określonego jako zwiększenie efektywności i usprawnienie działań CANARD. Przekazanie pisma do CUPT w sprawie wydania opinii dot. możliwości rezygnacji z zadania „ utworzenia Platformy do integracji z bazami danych innych instytucji „</p> <p><u>Oczekiwane efekty:</u> Uzyskanie zgody od CUPT na rezygnację z zadania utworzenia Platformy do integracji z bazami danych innych instytucji’.</p> <p><u>Zmiana w stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego:</u> <u>Wyrażenie zgody przez CUPT na rezygnację z zadania „Utworzenia platformy do integracji z bazami danych innych instytucji’.</u></p>
Brak zabezpieczenia wystarczających środków na realizację Projektu	duża	wysokie	<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>Zmiany w stosunku do</p>

Nazwa ryzyka	Siła oddziaływania	Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka	Sposób zarządzania ryzykiem
			poprzedniego okresu sprawozdawczego: W związku z otrzymaniem oferty przewyższającej kwotę, jaką Zamawiający zamierzał przeznaczyć na realizację zamówienia na Zakup urządzeń do odcinkowego pomiaru prędkości prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na, w dniu 5.01.2022 r. wystąpiono do CUPIT o zwiększenie wartości zadania pn. Zakup urządzeń do odcinkowego pomiaru prędkości.
Brak możliwości realizacji zadań projektowych spowodowany niewystarczającymi zasobami kadrowymi	duża	niskie	<u>Działania zaradcze:</u> Zapewnienie odpowiedniej komunikacji w projekcie. Określanie zastępstw. System motywacyjny dla uczestników Projekt. Zatrzymanie fluktuacji kadr poprzez zwiększenie wynagrodzeń pracowników. <u>Oczekiwane efekty:</u> Zapewnienie stabilnego zespołu projektowego w całym okresie realizacji Projektu. Brak zmiany w stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego.
Nierzetelny lub niedoświadczony Wykonawca (brak potencjału i doświadczenia oraz możliwości organizacyjnych do realizacji zamówienia)	duża	średnie	<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. <u>Oczekiwane efekty:</u> Realizacja projektu zgodnie z przyjętymi założeniami oraz harmonogramem. Brak zmiany w stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego.
Możliwość przedłużenia po-	duża	wysokie	<u>Działania zaradcze:</u>

Nazwa ryzyka	Siła oddziaływania	Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka	Sposób zarządzania ryzykiem
<p>stępowania przetargowych oraz niedotrzymania terminów wskazanych w Harmonogramie Projektu z uwagi na sytuację związaną z wprowadzeniem stanu epidemii 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>			<p>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>
<p>Opóźnienie w realizacji projektu wynikającą z pandemii spowodowanej koronawirusem SARS-CoV-2</p>	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> <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	średnie	<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>
Wpływ wprowadzonych zmian legislacyjnych na aktualność wdrożonych rozwiązań oraz wykorzystywanych procedur.	średnie	niskie	<p><u>Działania zaradcze:</u></p> <p>Analiza wprowadzonych zmian legislacyjnych i dostosowanie ich do wdrożonych rozwiązań oraz wykorzystywanych procedur.</p> <p>Oczekiwane efekty:</p> <p>Zapewnienie ciągłości działania automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym.</p> <p>Brak zmiany w stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego.</p> <p>Zapewnienie aktualności wdrożonych rozwiązań oraz wyko-</p>

			rzystywanych procedur.
Brak przepisów regulujących warunki lokalizacji, sposób oznakowania i dokonywanie pomiarów przez urządzenia rejestrujące w chwili podejmowania decyzji dotyczącej lokalizacji nowych urządzeń rejestrujących - wraz z wejściem w życie ustawy nowelizującej Prawo o ruchu drogowym w styczniu 2016 r. uchylone zostało rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 14 marca 2013 r. <i>w sprawie warunków lokalizacji, sposobu oznakowania i dokonywania pomiarów przez urządzenia rejestrujące.</i>	duża	średnie	<p><u>Działania zarządcze:</u></p> <p>W dniu 8.07.2019 r. GITD wystąpił w tej sprawie z pismem do MI</p> <p>Oczekiwane efekty:</p> <p>Wydanie nowego rozporządzenia regulującego brak przepisów dotyczących wymienionego ryzyka.</p>

8. Wymiarowanie systemu informatycznego

n/d

9. Dane kontaktowe:

Marzena Chłopecka-Czajkowska Kierownik Projektu – Główny Inspektorat Transportu Drogowego
marzena.chlopecka-czajkowska@gitd.gov.pl , tel.: (+48 22) 22 04416