Raport końcowy z realizacji projektu informatycznego

(stan na dzień 31.03.2025 r.)

Lp.	Wyszczególnienie	Opis
1.	Tytuł projektu	**Zwiększenie skuteczności i efektywności systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym**
2.	Beneficjent projektu	Główny Inspektor Transportu Drogowego
3.	Partnerzy	Brak
4.	Postęp finansowy	Pierwotna planowana data rozpoczęcia realizacji projektu: 1.09.2017 r. Ostatnia planowana data rozpoczęcia realizacji projektu: 1.09.2017 r. Faktyczna data rozpoczęcia realizacji projektu: 1.09.2017 r. Pierwotna planowana data zakończenia realizacji projektu: 30.11.2023 r. Ostatnia planowana data zakończenia realizacji projektu: 30.06.2025 r. Faktyczna data zakończenia realizacji projektu: 31.03.2025 r. Przyczyną zmiany terminu zakończenia realizacji projektu w stosunku do pierwotnego planu były opóźnienia wykonawców w instalacji urządzeń rejestrujących zakupionych przez GITD ramach projektu, trudności w obszarze uzgodnień instytucjonalnych wymaganych na potrzeby instalacji urządzeń rejestrujących oraz długotrwałość procedur związanych z podłączaniem urządzeń do prądu. **Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020** **Oś Priorytetowa III Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego** **Działanie 3.1 Rozwój drogowej i lotniczej sieci TEN T** **Projekt nr POIS.03.01.00-00-0040/18** Pierwotny planowany całkowity koszt realizacji projektu: 162 000 000 zł zgodnie z podpisaną umową o dofinansowanie z 18.12.2018 r. Ostatni planowany całkowity koszt realizacji projektu: 170 168 526,30 zł, z tego: wydatki kwalifikowalne 161 864 782,56 zł, a wydatki niekwalifikowalne – 8 303 743,74 zł zgodnie z aneksem nr 6 z dnia 14.02.2024 r. do umowy o dofinansowanie. Zgodnie z ww. aneksem GITD został zobowiązany do zakończenia realizacji zakresu rzeczowego projektu oraz rozpoczęcia jego fazy operacyjnej do 30.06.2025 r. Wydatki poniesione przez GITD po 31.12.2023 r. stanowiły w całości wydatki niekwalifikowalne i dotyczyły wydatków na urządzenia rejestrujące poniesionych w roku 2024. Faktyczny całkowity koszt projektu: 169 449 917,45 zł, wydatki kwalifikowalne 161 864 782,56 zł, a wydatki niekwalifikowalne – 7 585 134,89 zł. Poniżej wskazano odchylenia kwotowe w stosunku do pierwotnych szacunków wraz ze wskazaniem przyczyn. **Przygotowanie projektu** (Studium Wykonalności dla projektu). Zadanie zostało zrealizowane w całości, a wydatek poniesiony w kwocie 311 501,19 zł stanowił 100% wartości wynikającej z umowy o dofinansowanie. Faktyczny wydatek był niższy o 56 268,81 zł od kwoty pierwotnie planowanej na 367 770 zł (oszczędności przetargowe). **Infrastruktura rejestrująca** (stacjonarne urządzenia rejestrujące oraz przenośne urządzenia rejestrujące wraz z pojazdami). Zadanie zostało wykonane w całości, a wydatek poniesiony w kwocie 136 731 506,05 zł stanowił 99,46 % wartości wynikającej z umowy o dofinansowanie. Oszczędności dotyczyły wydatków zaplanowanych na rok 2024. Faktyczny wydatek na urządzenia rejestrujące był wyższy o 12 597 730,05 zł w stosunku do wartości pierwotnie planowanej na kwotę 124 133 776 zł. Wynikało to ze zwiększenia w projekcie liczby przenośnych urządzeń rejestrujących wraz z pojazdami z 11 do 33 oraz wyższej ceny ofertowej w przetargu na zakup urządzeń do odcinkowego pomiaru prędkości.

		Oprogramowanie i rozwój infrastruktury informatycznej (zakup infrastruktury serwerowej i oprogramowania oraz wytworzenie systemu mapy interaktywnej). Zadania zostały zrealizowane w całości, a wydatek poniesiony w wysokości 27 459 683,58 zł, tj. 100% wartości wynikającej z umowy o dofinansowanie. Spadek wartości o 1 864 770,42 zł w stosunku do wartości pierwotnie planowanej na kwotę 29 324 454 zł wynikał z rezygnacji w ramach projektu z zadania polegającego na utworzeniu platformy do integracji z bazami danych innych instytucji (ITS, GUGiK i GDDKiA). **Zakup pojazdów do realizacji zadań związanych z bieżącą eksploatacją urządzeń rejestrujących.** Zadanie zostało zrealizowane w całości, a poniesiony wydatek w kwocie 1 297 740 zł stanowił 100% wartości wynikającej z umowy o dofinasowanie. Poniesiony wydatek był niższy o 301 260 zł od wartości pierwotnie planowanej w kwocie 1 599 000 zł (oszczędności wynikające z niższej wartości cen ofertowych). **Koszty zarządzania i wsparcia** (dodatki zadaniowe członków zespołu projektowego, analizy, ekspertyzy, testy jakościowo-funkcjonalne urządzeń rejestrujących). Zadania zostały zrealizowane w całości, a poniesione wydatek wyniósł 3 638 920,93 zł, tj. 100% wartości wynikającej z umowy o dofinansowanie. Poniesione wydatki były niższe o 1 361 079,07 zł od pierwotnie planowanych na kwotę 5 000 000 zł. **Informacja i promocja** (zakup tablic informacyjnych i pamiątkowych). Zadanie zostało zrealizowane w całości, a wydatek w kwocie 10 565,70 zł stanowił 100% wartości wynikającej z umowy o dofinansowanie. Niższe koszty informacji i promocji w projekcie o 64 434,30 zł w stosunku do pierwotnie planowanych na kwotę 75 000 zł wynikały z rezygnacji z organizacji konferencji promujących projekt. Z projektu zostało wyłączone pierwotnie planowane zadanie dotyczące wyposażenia stanowisk pracy dla pracowników zaangażowanych w realizację projektu (meble, sprzęt IT) ze względu na brak decyzji o przyznaniu GITD dodatkowych etatów na realizację zadań związanych z obsługą systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym. Kwota zaplanowana pierwotnie na to zadanie wynosiła 1 500 000 zł. Kwota korekt w projekcie wyniosła razem 20 181,21 zł, z tego 15 575,06 zł dotyczy studium wykonalności (korekta w związku z naruszeniem przepisów ustawy pzp) oraz 4 606,15 zł dodatków zadaniowych. Wydatki kwalifikowalne certyfikowane w ramach projektu wyniosły łącznie 161 864 782,56 zł i stanowiły 100% wydatków zakontraktowanych. Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) potwierdziło osiągnięcie przez projekt statusu projektu funkcjonującego oraz spełnienie warunków zatwierdzenia wniosku o płatność końcową w dniu 17.09.2025 r.
5.	Postęp rzeczowy	Najważniejsze zadania zrealizowane w ramach projektu dotyczą: ✓ rozbudowy infrastruktury kontrolno-pomiarowej poprzez zakup nowych stacjonarnych urządzeń rejestrujących dedykowanych na wszystkie kategorie dróg oraz pojazdów wyposażonych w przenośne urządzenia rejestrujące, ✓ zapewnienia zaplecza funkcjonalnego projektu, tj. zakupu pojazdów przeznaczonych do realizacji zadań związanych z bieżącą eksploatacją urządzeń rejestrujących, zakupu sprzętu hardware i oprogramowania oraz utworzenia mapy interaktywnej. W ramach rozbudowy infrastruktury kontrolno-pomiarowej zakupiono 380 nowych urządzeń rejestrujących dedykowanych na wszystkie kategorie dróg. W ramach powyższej liczby GITD zakupił 33 nowe przenośne urządzenia rejestrujące wraz z pojazdami do ich zastosowania, a także 347 stacjonarne urządzenia rejestrujące, z tego: ✓ 273 urządzenia rejestrujące do punktowego pomiaru prędkości, ✓ 39 urządzeń rejestrujących do odcinkowego pomiaru prędkości, ✓ 30 urządzeń rejestrujących przejazd na czerwonym świetle, ✓ 5 urządzeń rejestrujących niestosowanie się do sygnalizacji świetlnej na przejazdach kolejowych. Sto spośród zakupionych w ramach projektu stacjonarnych urządzeń rejestrujących zostało zainstalowanych w nowych lokalizacjach.

Instalacja urządzeń rejestrujących była przeprowadzana w oparciu o wytworzoną przez Instytut Transportu Samochodowego „Analizę stanu bezpieczeństwa na potrzeby instalacji nowych urządzeń rejestrujących".

Drugi wskaźnik monitorowany w ramach projektu to liczba zakupionych pojazdów służących poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. Osiągnięta w ramach projektu wartość wskaźnika to 45. Na wartość tego wskaźnika składają się pojazdy zakupione na potrzeby zastosowania przenośnych urządzeń rejestrujących (33), pojazdy techniczne typu furgon (11) oraz pojazd typu „bus" (1).

W ramach projektu sfinansowano również:

- ✓ zakup infrastruktury serwerowej dla centrum podstawowego wraz z wyposażeniem serwerowni (m.in. szafy rack, okablowanie) oraz zakup oprogramowania niezbędnego do realizacji zadań związanych z procedowaniem zwiększonej liczby naruszeń (będącej wynikiem instalacji nowych urządzeń rejestrujących),
- ✓ system mapy interaktywnej służącej do bieżącego monitorowania urządzeń rejestrujących. Mapa spełnia funkcje takie, jak: monitoring wszystkich urządzeń rejestrujących będących w posiadaniu CANARD w celu bieżącego monitorowania pracy urządzeń rejestrujących, wizualizacja graficzna danych źródłowych i prezentowanie raportów, podgląd pracy urządzeń rejestrujących itp.. W ramach umowy na utworzenie i wdrożenie systemu mapy interaktywnej zakupiono oprogramowanie, infrastrukturę serwerową, infrastrukturę sieciową, monitory do wykonania ściany wizyjnej, ekrany dotykowe oraz rejestratory do zainstalowania w pojazdach służbowych. Zgodnie z umową w okresie 5 lat od daty wdrożenia systemu jest realizowany 5 – letni okres utrzymania i rozwoju systemu mapy interaktywnej.

Zakres rzeczowy wynikający z umowy o dofinansowanie został w pełni zrealizowany.

Poniżej zaprezentowane zostały daty osiągnięcia kamieni milowych. Jako daty pierwotne wskazano daty wynikające Opisu Założeń Projektu Informatycznego zaktualizowanego w sierpniu 2022 r.

Kamienie milowe	**Planowany termin osiągnięcia**	**Rzeczywisty termin osiągnięcia**
Przygotowany projekt do realizacji zakończony podpisaniem umowy o dofinansowaniem dla projektu	12-2017	12-2018
Podpisana umowa na zakup przenośnych urządzeń rejestrujących oraz pojazdów do zastosowania przenośnych urządzeń rejestrujących	12-2021	12-2021
Podpisana umowa na zakup urządzeń do monitorowania wjazdu na skrzyżowanie na czerwonym świetle	12-2021	12-2021
Podpisana umowa na zakup urządzeń do odcinkowego pomiaru prędkości	05-2022	05-2022
Podpisana umowa na zakup urządzeń do monitorowania niestosowania się do sygnalizacji świetlnej na przejazdach kolejowych	08-2022	08-2022
Podpisana umowa na zakup urządzeń do punktowego pomiaru prędkości (100 szt.)	09-2022	11-2022
Podpisana umowa na zakup urządzeń do punktowego pomiaru prędkości (147 szt.)	09-2022	11-2022
Podpisana umowa na dostawę sprzętu typu hardware (zakup i wyposażenie serwerowni, urządzeń sieciowych) oraz oprogramowania	11-2022	03-2023

Podpisana umowa na zakup przenośnych urządzeń rejestrujących oraz pojazdów do zastosowania przenośnych urządzeń rejestrujących (22 szt.)	01-2023	03-2023
Odebrana mapa interaktywna	07-2023	11-2023
Zakupione nowe urządzenia rejestrujące dedykowane na wszystkie kategorie dróg	09-2023	12-2024
Rozbudowana infrastruktura teleinformatyczna podnosząca efektywność systemu CPD CANARD	10-2023	11-2023
Zakończony projekt	12-2023	03-2025

Przygotowanie projektu uległo przesunięciu o około rok z powodu splotu kilku czynników w dużej części niezależnych od zespołu realizującego projekt. Pierwszym z nich było późniejsze niż pierwotnie zakładane ogłoszenie postępowania przetargowego, a następnie podpisanie umowy na opracowanie Studium Wykonalności dla projektu. Samo Studium Wykonalności wymagało opracowania i konsultacji wielu wersji, a realizacja tego etapu była dodatkowo utrudniona ze względu na wyzwania we współpracy z wykonawcą odpowiedzialnym za jego przygotowanie. Kolejnym czynnikiem były wielokrotne iteracje i szczegółowe uzgodnienia z Instytucją Pośredniczącą w odniesieniu do wniosku o dofinansowanie. Wszystkie te okoliczności były niezbędne, aby projekt został przygotowany w sposób kompletny oraz zgodny z wymaganiami formalnymi i merytorycznymi.

Umowy na zakup i instalację 100 i 147 stacjonarnych urządzeń rejestrujących do punktowego pomiaru prędkości zostały podpisane odpowiednio 8.11.2022 r. i 9.11.2022 r. tj. niespełna dwa miesiące po terminie planowanym. Wynikało to z wydłużenia procedur związanych z prowadzonym postępowaniem przetargowym. Dodatkowy czas był potrzebny na przeprowadzenie czynności przez komisję przetargową, obejmujących m. in. odtajnienie dokumentów. Umowy zostały zrealizowane w terminie, a poniesione wydatki są kwalifikowalne.

Opóźnienie w zawarciu umów na dostawę sprzętu typu hardware oraz oprogramowania wynikało z unieważnienia pierwotnie ogłoszonego postępowania przetargowego oraz konieczności powtórzenia procedury przetargowej. Umowy zostały zrealizowane w terminie, a poniesione wydatki są kwalifikowalne.

Późniejsze podpisanie umowy na zakup 22 przenośnych urządzeń rejestrujących wraz z pojazdami wynikał z faktu, że najkorzystniejsza oferta otrzymana w ramach postępowania o zamówienie publiczne przewyższała środki pierwotnie przeznaczone na realizacje zadania, co wymagało dostosowania harmonogramu projektu oraz aktualizacji zapewnienia finansowania. Dodatkowy czas był niezbędny na uzyskanie zgód instytucji nadrzędnych, co przesunęło w czasie termin podpisania umowy. Umowa została zrealizowana w terminie, a poniesione wydatki są kwalifikowalne.

Późniejszy termin odebrania mapy wynikał z przesunięcia w ogłoszeniu postępowania przetargowego, spowodowanego koniecznością przeprowadzenia szeregu uzgodnień i konsultacji na etapie jego przygotowania. Dodatkowo, w trakcie postępowania wystąpiły okoliczności wpływające na wydłużenie procedury, w tym wniesienie przez wykonawcę odwołania do Krajowej Izby Odwoławczej, liczne pytania wykonawców oraz konieczność przeprowadzenia przez komisję przetargową czynności związanych z weryfikacja ofert w zakresie podejrzenia rażąco niskiej ceny. Umowa ostatecznie została zrealizowana w terminie, a poniesione wydatki mieszczą się w okresie kwalifikowalności. System Mapy Interaktywnej został wdrożony i zintegrowany z systemem CPD CANARD.

W roku 2022 na czas realizacji postępowań o zamówienie publiczne miał również wpływ obowiązek wdrożenia dodatkowych wymogów w zakresie weryfikacji wykonawców, wynikający z unijnych

regulacji sankcyjnych wprowadzonych w związku z agresją Rosji na Ukrainę co, z uwagi na konieczność dostosowania procedur i praktyki działania, wydłużyło proces przygotowania i prowadzenia postępowań.

Opóźnienia w instalacji urządzeń rejestrujących dotyczyły w szczególności dwóch umów zawartych w ramach projektu, tj.

- ✓ umowy nr 384/2021 na zakup i instalację urządzeń rejestrujących do monitorowania wjazdu na skrzyżowanie na czerwonym świetle. W okresie kwalifikowalności wydatków wykonawca zainstalował 20 spośród 30 urządzeń rejestrujących objętych umową. Zamawiający współdziałając z Wykonawcą, mając na celu dobro umowy, jej terminowy i należyty przebieg, wielokrotnie wspierał Wykonawcę udzielając pomocy w postaci interwencji lub wsparcia w uzgodnieniach formalnych i technicznych w różnych instytucjach i podmiotach zaangażowanymi w realizację instalacji urządzeń rejestrujących w poszczególnych lokalizacjach. Istotna część lokalizacji umownych zlokalizowana była poza drogami krajowymi, na obszarze objętym zarządem jednostek samorządu terytorialnego, co rozszerzyło krąg podmiotów objętych uzgodnieniami. Wykonawca opieszale realizował umowę, wielokrotnie aktualizując terminy dostaw poszczególnych urządzeń rejestrujących. W związku z istotnymi trudnościami związanymi z realizacją umowy oraz wnioskiem wykonawcy w sprawie prolongowania terminu jej realizacji do 31.03.2024 r., GITD wystąpił z prośbą o opinię PGRP w sprawie zasadności dalszej kontynuacji umowy (wniosek z dnia 19.12.2023 r., zaktualizowany w dniu 28.12.2023 r.). Wykonawca we wnioskowanym terminie prolongaty, tj. do 31.03.2024 r. nie wykonał całości przedmiotu umowy, a jedynie 22 spośród 30 objętych umową urządzeń. Mając na uwadze całokształt okoliczności związanych z realizacją GITD umowy naliczył kary umowne z tytułu jej nieterminowej realizacji oraz przedstawił roszczenia z tytułu utraty dofinansowania. Równoległe wykonawca kontynuował realizację umowy, a GITD prowadził wzmożony monitoring działań realizowanych przez Wykonawcę oraz udzielał wsparcia w uzgodnieniach i dokonywał interwencji. Ostatnia lokalizacja w ramach umowy nr 384/2021 została odebrana w dniu 13.12.2014 r., tym samym zakres rzeczowy wynikający z umowy i projektu został zrealizowany. Na poczet roszczeń wynikających z nieterminowej realizacji umowy GITD dokonał zatrzymania zabezpieczenia należytego wykonania umowy w kwocie 756 918,65 zł. Aktualnie przy Sądzie Polubownym PGRP toczy się mediacja w przedmiocie roszczeń stron (GITD: kary umowne, odszkodowanie, Wykonawca: waloryzacja wynagrodzenia),
- ✓ umowy nr 173/2022 na zakup i instalację urządzeń rejestrujących do monitorowania wjazdu na skrzyżowanie na przejazdach kolejowo-drogowych. W okresie kwalifikowalności wydatków wykonawca zainstalował 4 spośród 5 urządzeń rejestrujących objętych umową. Analiza prawna i merytoryczna dokumentacji wskazała, że za występujące opóźnienie nie można przypisać winy Wykonawcy. Instalacja ostatniego urządzenia w ramach umowy była uwarunkowana zawarciem przez GITD porozumienia z PKP S.A., przedmiotem którego miało być uzyskania prawa korzystania nieruchomości na cele budowlane. Ostatecznie porozumienie zostało podpisane 17.09.2024 r. Odbiór ostatniej lokalizacji objętej umową nastąpił w dniu 27.09.2024 r., tym samym zakres rzeczowy wynikający z umowy i projektu został zrealizowany.

Późniejsza, w stosunku do pierwotnych założeń, data zakończenia realizacji projektu wynikała również z konieczności sfinalizowania prac związanych z podłączeniem urządzeń rejestrujących do sieci elektroenergetycznej. Wydłużenie czasu realizacji wynikało z przedłużających się uzgodnień z zakładami energetycznymi. Działania te były niezbędne dla zapewnienia pełnej funkcjonalności zrealizowanego projektu.

W dniu 31.03.2025 r. GITD poinformował CUPT o zakończeniu realizacji projektu Po przeprowadzeniu kontroli doraźnej, CUPT w dniu 17.09.2025 r. potwierdziło osiągnięcie przez projekt statusu projektu funkcjonującego oraz zatwierdziło wniosek o płatność końcową projektu. W wyniku realizacji projektu powstały poniżej wymienione produkty:

Nazwa produktu	**Data wdrożenia**
Urządzenia do punktowego pomiaru prędkości (w 273 lokalizacjach)	12-2023

<table>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>
<table>
<tr><td>Urządzenia do odcinkowego pomiaru prędkości (w 39 lokalizacjach)</td><td>12-2023</td></tr>
<tr><td>Urządzenia do monitorowania wjazdu na skrzyżowanie na czerwonym świetle (w 30 lokalizacjach)</td><td>12-2024</td></tr>
<tr><td>Urządzenia do monitorowania niestosowania się do sygnalizacji świetlnej na przejazdach kolejowych (w 5 lokalizacjach)</td><td>09-2024</td></tr>
<tr><td>Przenośne urządzenia rejestrujących wraz z pojazdami do zastosowania przenośnych urządzeń rejestrujących (33 komplety)</td><td>11-2023</td></tr>
<tr><td>Sprzęt typu hardware (zakup infrastruktury serwerowej dla centrum podstawowego wraz z wyposażeniem serwerowni)</td><td>11-2023</td></tr>
<tr><td>Oprogramowanie (zakup oprogramowania niezbędnego do realizacji zadań związanych z procedowaniem zwiększonej liczby naruszeń, będącej wynikiem instalacji nowych urządzeń rejestrujących)</td><td>11-2023</td></tr>
<tr><td>System Mapy Interaktywnej</td><td>11-2023</td></tr>
</table>

Zmiany w zakresie głównych produktów projektu w stosunku do pierwotnych planów dotyczą:
✓ zakupu dodatkowych 22 przenośnych urządzeń rejestrujących wraz pojazdami. Użytkowane w tamtym czasie przez inspektorów mobilne urządzenia rejestrujące zamontowane w pojazdach zostały zakupione przez GITD ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007 – 2014, w ramach projektu *Budowa centralnego systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym*, którego okres trwałości zakończył się w dniu 15.04.2021 r. Zarówno urządzenia, jak i samochody były bardzo wyeksploatowane. Ze względu na długi okres użytkowania, a w przypadku samochodów również wysokie przebiegi, wykorzystywany sprzęt był awaryjny, a naprawy kosztowne. Zakres i czas niezbędny na przywracanie sprawności mobilnych urządzeń i pojazdów ograniczał ich dostępność na potrzeby realizacji bieżących zadań GITD związanych z kontrolą ruchu drogowego,
✓ rezygnacji z zadania polegającego na utworzenia platformy do integracji z bazami danych innych instytucji (ITS, GUGiK i GDDKiA). Realizacja tego zadania nie była możliwa do wykonania z uwagi na przesunięcie w czasie wdrożenia Systemu Centralnego KSZRD (system GDDKiA), a w przypadku systemu ITS - z przyczyn technicznych. Rezygnacja z tego zadania nie wpłynęła negatywnie na realizację celu głównego projektu jakim była poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz celu szczegółowego jakim było zwiększenie efektywności i usprawnienie działań CANARD. Ustalono, że dane niezbędne do prawidłowego i efektywnego funkcjonowania systemu CPD CANARD będą nadal pozyskiwane przez CANARD z zewnętrznych systemów w trybie wsadowym, co było rozwiązaniem optymalnym z punktu widzenia efektywności funkcjonowania systemu.
Zmiany w zakresie rzeczowym projektu zostały wprowadzone w formie aneksów do umowy o dofinansowanie zawartej dla projektu.
</td>
</tr>
<tr>
<td>6.</td>
<td>E-usługi dla obywateli i przedsiębiorców</td>
<td>Nie dotyczy projektu</td>
</tr>
</table>

<table>
<tr>
<td>7.</td>
<td>Postęp w realizacji strategicznych celów Państwa</td>
<td>
Założone wskaźniki efektywności projektu (KPI) zostały osiągnięte.
<table>
<tr><th>Nazwa</th><th>Wartość docelowa</th><th>Wartość osiągnięta</th></tr>
<tr><td>Liczba zakupionego sprzętu/systemów służących poprawie bezpieczeństwa/ochrony uczestników ruchu drogowego</td><td>380</td><td>380</td></tr>
<tr><td>Liczba zakupionych pojazdów służących poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego</td><td>45</td><td>45</td></tr>
<tr><td>Wdrożona mapa interaktywna</td><td>1</td><td>1</td></tr>
</table>

Projekt pozwolił osiągnąć cel jakim było zwiększenie łącznej liczby dróg objętych automatycznym nadzorem nad ruchem drogowym. Realizacja projektu umożliwiła również realizację celu nadrzędnego jakim jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz pośrednio wypełnienie celu określonego w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021-2030, którym jest stopniowy spadek zagrożenia w ruchu drogowym (ograniczenie liczby ofiar śmiertelnych i ofiar ciężko rannych). Projekt wpisuje się również w pryncypia i filary NPBRD 2021-2030.
Projekt wspiera realizację następujących pryncypiów:
✓ 3 - Usprawniamy wszystkie elementy systemu bezpieczeństwa transportu,
✓ 5 - Promujemy działania oparte na najnowszej wiedzy oraz nowoczesnych rozwiązaniach,
✓ 7 - Nadajemy bezpieczeństwu najwyższy priorytet.
Realizacja projektu odpowiada ideom filarów:
✓ II Bezpieczny człowiek – Priorytet Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego oraz Ochrona uczestników ruchu drogowego,
✓ III Bezpieczna droga – Priorytet Zmniejszenie ciężkości wypadków drogowych, Rozwój nowoczesnych systemów zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego oraz Usprawnienie systemu zarządzania prędkością.

Ocena wpływu projektu będzie dokonywana poprzez pomiar liczby naruszeń przepisów ruchu drogowego w lokalizacjach projektowych oraz ustalanie zmiany w stosunku do analogicznych okresów w przeszłości. Określenie wpływu będzie również uwzględniać zmianę liczby wypadków i kolizji w miejscach objętych nadzorem.

Zrealizowane zadania projektowe przyczyniły się również do realizacji strategicznych celów państwa w obszarze informatyzacji. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury IT pozwoliła na zwiększenie efektywności działania systemu CPD CANARD. System CPD CANARD został zaprojektowany jako system interoperacyjny, co umożliwia jego bezpieczne współdziałanie z innymi systemami, przy zachowaniu zgodności z obowiązującymi standardami wymiany danych.

Rozbudowa infrastruktury przyczyniła się do zwiększenia bezpieczeństwa cyberprzestrzeni administracji, podnosząc odporność systemu na awarie i zagrożenia cyfrowe. Dzięki temu administracja może działać sprawniej, a systemy są bardziej odporne na ryzyka.

W ramach projektu powstał również system mapy Interaktywnej, który został zintegrowany z systemem CPD CANARD. Taka integracja umożliwia bezpieczną i efektywną wymianę danych, wspierając nadzór nad urządzeniami rejestrującymi wchodzącym w skład systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, a także nad pojazdami wykorzystywanymi do realizacji zadań w zakresie kontroli drogowych przy użyciu przenośnych urządzeń rejestrujących oraz bieżącej obsługi technicznej stacjonarnych urządzeń rejestrujących.

Wpływ projektu na realizację strategicznych celów państwa w obszarze informatyzacji będzie monitorowany za pomocą wskaźników jakościowych i ilościowych, w tym gotowości systemu do współdziałania z innymi systemami państwowymi, wzrostu funkcjonalności systemu wynikającej z integracji z systemem mapy interaktywnej, czasu przetwarzania danych, dostępności infrastruktury IT oraz poziomu bezpieczeństwa danych. Monitorowanie tych wskaźników pozwoli ocenić, w jakim stopniu projekt przyczynił się do cyfryzacji administracji, zwiększania efektywności procesów i wzmocnienia cyberbezpieczeństwa.
</td>
</tr>
</table>

8.	Ryzyka i problemy	**Nazwa ryzyka**	**Siła oddziaływania**	**Prawdopodobieństwo wystąpienia ryzyka**	**Ocena ryzyka**
		Brak możliwości integracji CPD CANARD z mapą interaktywną	duża	niskie	ryzyko zamknięte
		Brak możliwości realizacji zadań projektowych spowodowany niewystarczającymi zasobami kadrowymi	duża	niskie	ryzyko zamknięte
		Nierzetelny lub niedoświadczony Wykonawca (brak potencjału i doświadczenia oraz możliwości organizacyjnych do realizacji zamówienia)	duża	wysokie	ryzyko zamknięte <u>Dodatkowa uwaga:</u> Przy Sądzie Polubownym Prokuratorii Generalnej Rzeczypospolitej Polskiej kontynuowana jest mediacja dotycząca realizacji finansowanej w ramach projektu umowy na dostawę i instalację urządzeń rejestrujących do monitorowania wjazdu na skrzyżowanie na czerwonym świetle (nr umowy 384/2021), w zakresie: ✓ roszczeń GITD z tytułu kar umownych naliczonych w związku z nieterminową realizacją umowy i odszkodowania w związku z utratą części dofinansowania, ✓ roszczeń Wykonawcy z tytułu waloryzacji wynagrodzenia umownego.
		Możliwość przedłużenia postępowań przetargowych oraz niedotrzymania terminów wskazanych w harmonogramie projektu z uwagi na liczne odwołania wykonawców do Krajowej Izby Odwoławczej oraz skargi na wyroki KIO składanych przez	duża	wysokie	ryzyko zamknięte

		wykonawców do Sądu Okręgowego, a także unieważnienia postępowania o zamówienie publiczne, w tym w związku z brakiem ofert w postępowaniu			
		Opóźnienie w realizacji projektu wynikające z pandemii spowodowanej koronawirusem SARS-CoV-2	duża	wysokie	ryzyko zamknięte
		Brak możliwości realizacji zadań projektowych lub opóźnienia w ich realizacji spowodowane wzrostem cen, zakłóceniami łańcuchów dostaw w wyniku rosyjskiej agresji zbrojnej w Ukrainie	duża	niskie	ryzyko zamknięte
		Brak zabezpieczenia wystarczających środków na realizację projektu z uwagi na wzrost cen	duża	wysokie	ryzyko zamknięte
		Przekroczenie terminu rzeczowej realizacji projektu wynikające z umowy o dofinansowanie zawartej z CUPT (w zakresie umów nr 279/2022 i nr 280/2022 dot. Zakupu i instalacji stacjonarnych urządzeń rejestrujących)	duża	średnie	ryzyko zamknięte
		Częściowe niezrealizowanie umowy Nr 371/2021 w przypadku nieuzyskania nowej decyzji w sprawie zatwierdzenia typu na przenośne urządzenia rejestrujące	duża	średnie	ryzyko zamknięte

		zaoferowane przed Wykonawcę
9.	Uzyskane korzyści	Projekt przyczynił się do osiągnięcia korzyści polegających na zwiększeniu skuteczności i efektywności systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym oraz poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego, a jego rezultaty również pozytywnie wpływają na kształtowanie bezpiecznych postaw i zachowań uczestników ruchu drogowego. Liczba wykroczeń w miejscach objętych nadzorem obniża się, co pośrednio przekłada się również na ograniczenie liczby ofiar śmiertelnych oraz rannych w wyniku następstw wypadków i kolizji drogowych. Bezpośrednie korzyści wynikające z realizacji projektu to: ✓ zwiększenie łącznej liczby dróg publicznych objętych automatycznym nadzorem nad ruchem drogowym, ✓ zwiększenie liczby urządzeń rejestrujących w przeliczeniu na jednego mieszkańca, ✓ wprowadzenie do obrotu nowszych technologicznie urządzeń rejestrujących zapewniających lepszą jakość materiału dowodowego, ✓ wdrożenie dodatkowych narzędzi informatycznych (system mapy interaktywnej) wspierających zarządzanie infrastrukturą rejestrującą oraz zasobami ludzkimi dedykowanymi do obsługi systemu, ✓ wzmocnienie stabilności i odporności infrastruktury informatycznej wspierającej system.
10.	E-usługi i rejestry z jakimi zintegrował się wytworzony system w ramach realizacji projektu	System Mapy Interaktywnej, zaprojektowany i wdrożony w ramach projektu, będzie się integrował z następującymi systemami teleinformatycznymi: Nazwa systemu: System CPD CANARD Opis zależności: Mapa Interaktywna będzie zasilana bieżącymi danymi z Systemu CPD CANARD dotyczącymi stanu oraz lokalizacji urządzeń rejestrujących. Status: Wdrożone Nazwa systemu: SZPRG - System Zarządzania Państwowym Rejestrem Granic Opis zależności: Korzystanie z danych o obszarach jednostek administracji publicznej. Status: Wdrożone. Nazwa systemu: : KSZBDOT - Krajowy System Zarządzania Bazą Danych Obiektów Topograficznych Opis zależności: Korzystanie z danych z Bazy Danych Obiektów Ogólnogeograficznych (BDOO) oraz danych o sieci dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych z Bazy danych obiektów topograficznych. Status: Wdrożone.
11.	Zapewnienie utrzymania projektu (w okresie trwałości)	Czas utrzymania trwałości projektu został przewidziany na 5 lat, tj. od 17.09.2025 r. do 17.09.2030 r. Całkowity koszt utrzymania trwałości projektu oszacowano na kwotę 37 100 000 zł. W ramach kosztów trwałości uwzględniono wydatki na: ✓ wydruk masowy, wysyłkę korespondencji oraz archiwizację dokumentacji na potrzeby postępowań prowadzonych przez CANARD w sprawach o wykroczenia ruchu drogowego ujawnione przy użyciu stacjonarnych urządzeń rejestrujących, ✓ koszty związane z utrzymaniem stacjonarnych urządzeń rejestrujących (legalizacje, naprawy, przeglądy elektryczne) oraz koszty energii elektrycznej do zasilania urządzeń. Zadania Głównego Inspektora Transportu Drogowego finansowane są z budżetu państwa z części 39 – Transport, której dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu.
12.	Doświadczenia związane z realizacją projektu	Realizacja projektu pozwoliła na zdobycie cennego doświadczenia w zakresie planowania, zarządzania i monitorowania złożonych przedsięwzięć inwestycyjnych w administracji publicznej. W wyniku realizacji projektu zidentyfikowano potrzebę usprawnienia procesów zarządczych i komunikacyjnych pomiędzy uczestnikami projektu. W odpowiedzi zaktualizowano procedury zarządzania projektami oraz powołano stały Komitet Sterujący do spraw projektów strategicznych, którego zadaniem jest bieżący nadzór nad realizacją projektów, monitorowanie postępu prac, ocena ryzyk oraz wsparcie procesu decyzyjnego. W trakcie realizacji projektu pojawiły się czynniki zewnętrzne, które wpłynęły na harmonogram działań i wymagały elastycznego podejścia do zarządzania. Do najistotniejszych należały pandemia COVID – 19, wojna w Ukrainie oraz opóźnienia w przyłączaniu urządzeń rejestrujących do sieci energetycznej, wynikające z długotrwałych procedur po stronie operatorów energetycznych.

		Wydarzenia te zwróciły uwagę na konieczność dokładniejszej analizy zależności od podmiotów trzecich oraz wcześniejszego planowania działań wymagających współpracy instytucjonalnej. Każda pojedyncza inwestycja infrastrukturalna, tj. instalacja nowego urządzenia rejestrującego, wymaga szeregu uzgodnień z różnymi instytucjami i gestorami sieci. Zidentyfikowano, że złożoność tych procedur stanowi istotne źródło ryzyka instytucjonalnego, mogącego wpływać na terminowość realizacji poszczególnych etapów projektu. W odpowiedzi wzmocniono po stronie zespołu projektowego proces monitorowania tych uzgodnień oraz wprowadzono regularne przeglądy statusów tych inwestycji, co pozwoliło szybciej reagować na ewentualne opóźnienia, a wykonawcom przy wsparciu GITD, skuteczniej koordynować działania z podmiotami zewnętrznymi. Ponadto w wyniku analiz podjęto decyzję o modyfikacji zapisów w kolejnych umowach na dostawę urządzeń rejestrujących w taki sposób, aby część odpowiedzialności i ryzyka związanego z terminowym przyłączeniem infrastruktury do sieci została przeniesiona bezpośrednio na wykonawców. Choć w praktyce to ryzyko nadal w pewnym stopniu oddziałuje na Zamawiającego, jego skutki są obecnie mniej dolegliwe dzięki wprowadzeniu mechanizmów kontraktowych motywujących wykonawców do sprawniejszej realizacji zobowiązań. Realizacja projektu przyczyniła się również do rozwoju kompetencji zespołu oraz wzmocnienia kultury organizacyjnej opartej na współpracy, odpowiedzialności i skutecznym komunikowaniu ryzyk. Zespół projektowy zdobył praktyczne doświadczenie w prowadzeniu przedsięwzięć o dużej skali i złożoności technicznej, co stanowi istotny kapitał dla przyszłych inicjatyw instytucji. Wdrożone rozwiązania organizacyjne oraz wypracowane standardy nadzoru będą wykorzystywane przy realizacji kolejnych projektów strategicznych, zwiększając skuteczność realizacji zadań publicznych w zmieniających się warunkach gospodarczych i geopolitycznych.

Osoba do kontaktu:
Marzena Chłopecka-Czajkowska
Główny Specjalista
Wieloosobowe Stanowisko Opiniodawczo-Konsultacyjne
Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym
Główny Inspektorat Transportu Drogowego

Zatwierdził:
Andrzej Kolasa
Dyrektor Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym
Główny Inspektorat Transportu Drogowego