

## Raport końcowy z realizacji projektu informatycznego

Lp.	Wyszczególnienie	Opis																								
1.	Tytuł projektu	Rozszerzenie sieci dróg płatnych SPOE KAS																								
2.	Beneficjent projektu	Ministerstwo Finansów - Krajowa Administracja Skarbowa																								
3.	Partnerzy	Nie dotyczy																								
4.	Postęp finansowy	<p>Pierwotny planowany koszt realizacji projektu: 49 512 211 zł (kwota wynikająca z opisu założeń projektu informatycznego). <b>Ostatni planowany całkowity budżet projektu: 13 400 000 zł</b> (w ramach projektu zrezygnowano z części działań – informacja wskazana w pkt 5.).</p> <table><tr><th>Nazwa pozycji kosztowej</th><th>Przewidywany koszt brutto [zł]</th><th>Całkowity koszt brutto [zł]</th><th>Poniesione koszty brutto [zł]</th></tr><tr><td>Oprogramowanie</td><td>6 050 682,00</td><td>117 929,00</td><td>117 929,00</td></tr><tr><td>Infrastruktura</td><td>35 383 360,00</td><td>11 634 044,00</td><td>11 634 044,00</td></tr><tr><td>Wydajność rozwiązań</td><td>264 000,00</td><td>104 660,00</td><td>104 660,00</td></tr><tr><td>Działania informacyjno-promocyjne</td><td>2 460 000,00</td><td>709 434,00</td><td>0,00</td></tr><tr><td>Koszty zarządzania i wsparcia (w tym wynagrodzenia personelu wspomagającego)</td><td>5 354 169,00</td><td>833 933,00</td><td>833 933,00</td></tr></table> <p><b>Faktyczny koszt projektu: 12 690 566 zł</b> Z planowanego całkowitego kosztu projektu w wysokości 13 400 000 zł zaangażowanych zostało 94,70% tej kwoty. W ramach projektu prowadzono bezkosztowe działania informacyjno-promocyjne. Jednocześnie kosztowe działania były prowadzone poza projektem w ramach bieżącej działalności MF (umowy zawartej pomiędzy MF reprezentowanym przez Biuro Promocji i Komunikacji a podmiotem zewnętrznym)</p> <p><b>Projekt nie był realizowany w ramach programów operacyjnych, w tym współfinansowanych ze środków europejskich.</b> Zakontraktowana wartość dofinansowania: 0,00 Poziom certyfikacji w odniesieniu do zakontraktowanej wartości dofinansowania: nie dotyczy</p>	Nazwa pozycji kosztowej	Przewidywany koszt brutto [zł]	Całkowity koszt brutto [zł]	Poniesione koszty brutto [zł]	Oprogramowanie	6 050 682,00	117 929,00	117 929,00	Infrastruktura	35 383 360,00	11 634 044,00	11 634 044,00	Wydajność rozwiązań	264 000,00	104 660,00	104 660,00	Działania informacyjno-promocyjne	2 460 000,00	709 434,00	0,00	Koszty zarządzania i wsparcia (w tym wynagrodzenia personelu wspomagającego)	5 354 169,00	833 933,00	833 933,00
Nazwa pozycji kosztowej	Przewidywany koszt brutto [zł]	Całkowity koszt brutto [zł]	Poniesione koszty brutto [zł]																							
Oprogramowanie	6 050 682,00	117 929,00	117 929,00																							
Infrastruktura	35 383 360,00	11 634 044,00	11 634 044,00																							
Wydajność rozwiązań	264 000,00	104 660,00	104 660,00																							
Działania informacyjno-promocyjne	2 460 000,00	709 434,00	0,00																							
Koszty zarządzania i wsparcia (w tym wynagrodzenia personelu wspomagającego)	5 354 169,00	833 933,00	833 933,00																							
5.	Postęp rzeczowy	<p>Faktyczna data rozpoczęcia realizacji projektu: 31.08.2022 r. Pierwotna planowana data zakończenia realizacji projektu: 31.12.2023 r. <b>Ostatnia planowana data zakończenia realizacji projektu: 31.03.2025 r.</b> <b>Faktyczna data zakończenia realizacji projektu: 18.03.2025 r.</b></p> <p>Przyczyną zmiany terminu zakończenia realizacji projektu w stosunku do pierwotnego planu był brak nowelizacji rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej. Z tego powodu projekt był dwukrotnie zawieszony. 3 lipca 2023 r. Sponsor Projektu zatwierdził decyzję o zawieszeniu projektu na 6 miesięcy oraz wstrzymanie dalszych prac projektowych. Po upływie okresu zawieszenia (03.07.2023 r.- 03.01.2024 r.) Departament Poboru Opłat Drogowych kontynuował prace mające na celu utrzymanie pełnej gotowości Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej do rozszerzenia o nowe odcinki dróg płatnych. Ze względu na dynamiczną sytuację sieci drogowej (m.in. modyfikacje wynikające ze zmian kategorii dróg oraz różnego rodzaju prace rozwojowe systemu) dokonano aktualizacji paczki wdrożeniowej do systemu e-TOLL oraz wykonano retesty przejazdowe nowej Sieci Dróg Płatnych. Decyzją Sponsora projektu z 10 kwietnia 2024 r. projekt Rozszerzenia sieci dróg płatnych SPOE KAS został ponownie zawieszony do 30.06.2024 r. W związku z zakończonym terminem okresu zawieszenia projektu Rozszerzenia Sieci Dróg Płatnych SPOE KAS oraz informacją o przyjęciu przez Radę Ministrów II Rewizji Krajowego Planu Odbudowy zakładającego wdrożenie rozszerzenia sieci dróg</p>																								

		<p>płatnych najpóźniej w IV kwartale 2024 r., podjęto decyzję o kontynuacji dalszych prac projektowych.</p> <p>W związku z powyższym nastąpiło wydłużenie realizacji projektu o 15 miesięcy tj. z 31.12.2023 r. do 31.03.2025 r.</p> <p><b>Zmiany zakresu rzeczowego projektu.</b></p> <p>Podczas realizacji projektu nie potwierdzono potrzeby wykonania zadania związanego:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– zakupem macierzy współdzielonej, zarówno testy wydajnościowe systemu e-TOLL wykonane w odniesieniu do rozszerzenia siatki dróg płatnych jak również analiza przeprowadzona przez architektów poszczególnych modułów nie wykazały znacznego wzrostu zapotrzebowania na ten rodzaj storageu;</li><li>– budową punktów kontrolnych, ich wykonanie nie było warunkiem uzyskania przez SPOE KAS gotowości do rozszerzenia sieci dróg płatnych;</li><li>– zakupem sprzętu do punktów obsługi klienta, z uwagi na zmianę umowy z wykonawcą oraz reorganizację punktów obsługi klienta.</li></ul> <p>Jednocześnie z uwagi na zawieszenie projektu po zakończeniu prac związanych z przygotowaniem do wdrożenia produkcyjnego siatki dróg płatnych oraz w okresie zawieszenia projektu prowadzone były zmiany w siatce dróg płatnych, niezbędne było dokonanie produktów:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– potwierdzenie paczki wdrożeniowej do systemu e-TOLL;</li><li>– retesty przejazdowe nowej Sieci Dróg Płatnych.</li></ul> <p>Status realizacji kamieni milowych w projekcie:</p> <table><tr><th>Nazwa</th><th>Planowany termin osiągnięcia</th><th>Rzeczywisty termin osiągnięcia</th><th>Status realizacji kamienia milowego</th></tr><tr><td>Zakończenie podstawowego zakresu prac - odbiór plików GeoJSON</td><td>11-2022</td><td>11-2022</td><td>Osiągnięty</td></tr><tr><td>Wgranie nowej sieci dróg płatnych do systemu e-TOLL-etap I</td><td>11-2022</td><td>03-2023</td><td>Osiągnięty Opóźnienie terminu osiągnięcia kamienia milowego spowodowane było brakiem aktu prawnego tj. rozporządzenia RM zawierającego szczegółowy wykaz odcinków dróg podlegających rozszerzeniu sieci. Z uwagi na trwające prace nad etapem II w zakresie nowych odcinków planowanego rozszerzenia, prace etapu I i II zostały połączone. W związku z tym etap I i II stanowią jedną łączną zmianę konfiguracyjną sieci dróg płatnych. Należy zaznaczyć, iż pierwsze rozszerzenie sieci dróg płatnych planowano w dwóch etapach: - I etap rozszerzenia sieci (ok. 1400 km dróg) - 01.01.2023 r. - II etap rozszerzenia (ok. 300 km dróg) – 01.03.2023 r. Z uwagi na brak ww. aktu prawnego pliki konfiguracyjne zostały połączone dla etapu I i II.</td></tr><tr><td>Potwierdzenie gotowości systemu e-TOLL do wdrożenia produkcyjnego</td><td>01-2024</td><td>01-2024</td><td>Osiągnięty</td></tr><tr><td>Osiągnięcie gotowości</td><td>12-2022</td><td>10-2024</td><td>Osiągnięty</td></tr></table>	Nazwa	Planowany termin osiągnięcia	Rzeczywisty termin osiągnięcia	Status realizacji kamienia milowego	Zakończenie podstawowego zakresu prac - odbiór plików GeoJSON	11-2022	11-2022	Osiągnięty	Wgranie nowej sieci dróg płatnych do systemu e-TOLL-etap I	11-2022	03-2023	Osiągnięty Opóźnienie terminu osiągnięcia kamienia milowego spowodowane było brakiem aktu prawnego tj. rozporządzenia RM zawierającego szczegółowy wykaz odcinków dróg podlegających rozszerzeniu sieci. Z uwagi na trwające prace nad etapem II w zakresie nowych odcinków planowanego rozszerzenia, prace etapu I i II zostały połączone. W związku z tym etap I i II stanowią jedną łączną zmianę konfiguracyjną sieci dróg płatnych. Należy zaznaczyć, iż pierwsze rozszerzenie sieci dróg płatnych planowano w dwóch etapach: - I etap rozszerzenia sieci (ok. 1400 km dróg) - 01.01.2023 r. - II etap rozszerzenia (ok. 300 km dróg) – 01.03.2023 r. Z uwagi na brak ww. aktu prawnego pliki konfiguracyjne zostały połączone dla etapu I i II.	Potwierdzenie gotowości systemu e-TOLL do wdrożenia produkcyjnego	01-2024	01-2024	Osiągnięty	Osiągnięcie gotowości	12-2022	10-2024	Osiągnięty
Nazwa	Planowany termin osiągnięcia	Rzeczywisty termin osiągnięcia	Status realizacji kamienia milowego																			
Zakończenie podstawowego zakresu prac - odbiór plików GeoJSON	11-2022	11-2022	Osiągnięty																			
Wgranie nowej sieci dróg płatnych do systemu e-TOLL-etap I	11-2022	03-2023	Osiągnięty Opóźnienie terminu osiągnięcia kamienia milowego spowodowane było brakiem aktu prawnego tj. rozporządzenia RM zawierającego szczegółowy wykaz odcinków dróg podlegających rozszerzeniu sieci. Z uwagi na trwające prace nad etapem II w zakresie nowych odcinków planowanego rozszerzenia, prace etapu I i II zostały połączone. W związku z tym etap I i II stanowią jedną łączną zmianę konfiguracyjną sieci dróg płatnych. Należy zaznaczyć, iż pierwsze rozszerzenie sieci dróg płatnych planowano w dwóch etapach: - I etap rozszerzenia sieci (ok. 1400 km dróg) - 01.01.2023 r. - II etap rozszerzenia (ok. 300 km dróg) – 01.03.2023 r. Z uwagi na brak ww. aktu prawnego pliki konfiguracyjne zostały połączone dla etapu I i II.																			
Potwierdzenie gotowości systemu e-TOLL do wdrożenia produkcyjnego	01-2024	01-2024	Osiągnięty																			
Osiągnięcie gotowości	12-2022	10-2024	Osiągnięty																			

		produkcyjnej systemu e-TOLL – etap I			Opóźnienie terminu osiągnięcia kamienia milowego spowodowane było brakiem aktu prawnego tj. rozporządzenia RM zawierającego szczegółowy wykaz odcinków dróg podlegających rozszerzeniu sieci. Z uwagi na trwające prace nad etapem II w zakresie nowych odcinków planowanego rozszerzenia, prace etapu I i II zostały połączone. W związku z tym etap I i II stanowią jedną łączną zmianę konfiguracyjną sieci dróg płatnych.
		Wgranie nowej sieci dróg płatnych do systemu e-TOLL – etap II	01-2023	03-2023	Osiągnięty  Opóźnienie terminu osiągnięcia kamienia milowego spowodowane było brakiem aktu prawnego tj. rozporządzenia RM zawierającego szczegółowy wykaz odcinków dróg podlegających rozszerzeniu sieci. Z uwagi na trwające prace nad etapem II w zakresie nowych odcinków planowanego rozszerzenia, prace etapu I i II zostały połączone. W związku z tym etap I i II stanowią jedną łączną zmianę konfiguracyjną sieci dróg płatnych. Należy zaznaczyć, iż pierwsze rozszerzenie sieci dróg płatnych planowano w dwóch etapach: - I etap rozszerzenia sieci (ok. 1400 km dróg) - 01.01.2023 r. - II etap rozszerzenia (ok. 300 km dróg) – 01.03.2023 r. Z uwagi na brak ww. aktu prawnego pliki konfiguracyjne zostały połączone dla etapu I i II.
		Osiągnięcie gotowości produkcyjnej systemu e-TOLL – etap II	02-2023	10-2024	Osiągnięty  Opóźnienie terminu osiągnięcia kamienia milowego spowodowane było brakiem aktu prawnego tj. rozporządzenia RM zawierającego szczegółowy wykaz odcinków dróg podlegających rozszerzeniu sieci. Z uwagi na trwające prace nad etapem II w zakresie nowych odcinków planowanego rozszerzenia, prace etapu I i II zostały połączone. W związku z tym etap I i II stanowią jedną łączną zmianę konfiguracyjną sieci dróg płatnych.
		Wdrożenie danych	10-2024	10-2024	Osiągnięty

		kontekstowych u Dostawców EETS			
		System e-TOLL rozszerzony o nowa siatkę dróg gotowy do uruchomienia produkcyjnego	11-2024	11-2024	Osiągnięty
		Przeprowadzona kampania informacyjna	01-2025	12-2024	Osiągnięty
		Opracowanie Procedury Rozszerzenia Sieci Dróg Płatnych	12-2023	04-20204	Osiągnięty  Opóźnienie terminu osiągnięcia kamienia milowego spowodowane było tym, iż po osiągnięciu gotowości do wdrożenia produkcyjnego rozszerzonej siatki dróg płatnych (tj. po marcu 2023 r.) zostały wprowadzone zmiany na obowiązującej siatce dróg płatnych (np. wyłączenie z poboru poj. lekkich), w konsekwencji wymagana była aktualizacja paczki wdrożeniowej do SPOE KAS i dodanie dwóch nowych produktów (potwierdzenie paczki wdrożeniowej do systemu e-TOLL oraz retesty przejazdowe nowej Sieci Dróg Płatnych). W wyniku powyższego dokonano rewizji procesów co umożliwiło doprecyzowanie treści dokumentu do aktualnego przebiegu czynności procesowych. Biorąc powyższe pod uwagę zaktualizowano Procedurę RSDP i ponownie przedstawiono do akceptacji przez członków zespołu projektowego.
		Potwierdzenie paczki wdrożeniowej do systemu e-TOLL	01-2024	01-2024	Osiągnięty
		Retesty przejazdowe nowej Sieci Dróg Płatnych	01-2024	01-2024	Osiągnięty

**W wyniku realizacji projektu powstały poniżej wymienione produkty:**

Nazwa produktu	Planowana data wdrożenia	Rzeczywista data wdrożenia
Podpisana umowa z Wykonawcą plików GeoJSON	07-2022	07-2022
Zakupiona Infrastruktura Informatyczna do CPD	10-2022	09-2022
Przeanalizowana i zapewniona wydajność Modułów dostarczonych przez MF	12-2022	03-2023
Dostarczone pliki GeoJSON	01-2023	02-2023
Dostosowane Moduły dostarczone przez IŁ do rozszerzonej sieci	02-2023	03-2023
Przygotowana sieć dystrybucji i obsługi Klienta	02-2023	02-2024
Zaktualizowana Sieć Dróg Płatnych w systemie e-TOLL	02-2023	03-2023
Przeprowadzone testy przejazdowe nowej Sieci Dróg Płatnych	02-2023	03-2023
Potwierdzenie paczki wdrożeniowej do systemu e-TOLL	01-2024	01-2024
Retesty przejazdowe nowej Sieci Dróg Płatnych	01-2024	01-2024

		Implementacja nowej siatki dróg przez Dostawców EETS (akredytowani dostawcy oraz będący w trakcie testów akredytacyjnych)	10-2024	10-2024
		Przeprowadzone testy implementacji nowej siatki dróg przez Dostawców EETS	10-2024	10-2024
		System e-TOLL rozszerzony o nową siatkę dróg gotowy do uruchomienia produkcyjnego	11-2024	11-2024
		Gotowa Procedura Rozszerzenia Sieci Dróg Płatnych	12-2023	04-2024
		Przeprowadzona kampania informacyjna	10-2024	10-2024
		Dostarczone i skonfigurowane środowisko preprodukcyjne	10-2022	10-2022
		Wskaźniki efektywności projektu (KPI):		
6.	E-usługi dla obywateli i przedsiębiorców	Nie dotyczy. W ramach projektu nie powstały nowe funkcjonalności SPOE KAS.		
7.	Postęp w realizacji strategicznych celów Państwa	Projekt Rozszerzenia sieci dróg płatnych SPOE KAS wpisał się w realizację celu strategicznego zgłoszonego przez Radę Ministrów do Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększenia Odporności (KPO) jakim jest reforma E 2.1. – zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego. Realizacja tego celu została potwierdzona przez osiągnięcie kluczowych wskaźników efektywności (KPI) poprzez rozszerzenie sieci dróg płatnych o nowe odcinki, które wpłynęły na zwiększenie wpływów do Krajowego Funduszu Drogowego.  Ponadto przedmiotowy projekt wpisywał się w dokument strategiczny Kierunki działania i rozwoju Krajowej Administracji Skarbowej na lata 2021-2024, w zakresie zapewnienie stabilnych finansów publicznych. Realizacja celu projektu przyczyniła się do wzrost skuteczności i efektywności poboru należności podatkowych i niepodatkowych (tj. poboru opłaty elektronicznej w SPOE KAS).		
8.	Ryzyka i problemy	Główne ryzyka, które pojawiły się podczas realizacji projektu, to: 1. Niepodjęcie decyzji o rozszerzeniu sieci dróg płatnych SPOE KAS w planowanym okresie realizacji projektu. Sposób zarządzania ryzykiem: Stała współpraca z Kancelarią Prezesa Rady Ministrów i Ministerstwem Infrastruktury. Efekt to wstrzymanie dalszych prac w projekcie z uwagi na brak opublikowanego rozporządzenia Rady Ministrów zmieniającego rozporządzenie w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej. 2. Ryzyko opóźnienia w pracach po stronie dostawców EETS z importem danych kontekstowych lub niedokładnością danych kontekstowych uniemożliwiające terminowe rozszerzenie sieci dróg płatnych. Sposób zarządzania ryzykiem: Odpowiednio wczesne przekazanie danych kontekstowych w celu zabezpieczenia czasu na import do systemu po stronie dostawców EETS Efekt: Dostawcy wdrożyli nową sieć dróg płatnych w terminie wskazanym w projekcie. Testy zostały przeprowadzone niezwłocznie po osiągnięciu przez nich gotowości i zakończone z wynikiem pozytywnym.		
9.	Uzyskane korzyści	1. Umożliwienie Szefowi KAS poboru opłat na nowych odcinkach. Realizacja projektu przyczyniła się do zasilenia Krajowego Funduszu Drogowego opłatami elektronicznymi, z którego finansowane są budowa i utrzymanie dróg.		

		<p>Rozszerzenie sieci dróg płatnych o nowe odcinki wpłynęło na zwiększenie wpływów do Krajowego Funduszu Drogowego. Analizując dane na pierwszy kwartał 2025 roku w stosunku do analogicznego okresu w 2024 r. odnotowano zwiększoną liczbę przejazdów o niemal 40%. Zwiększona liczba przejazdów oraz wzrost stawek opłaty elektronicznej w roku 2025 wpłynęła na wzrost wpływu do KFD w I kwartale 2025 o ponad 266 mln PLN, tj. o ponad 45 % w stosunku do roku poprzedniego.</p> <p>2. Opracowanie procedury rozszerzonej sieci dróg płatnych, tak, aby kolejne rozszerzenia mogły być realizowane zgodnie z procedurą w trybie „business as usual”. Procedura umożliwi usprawnienie i uporządkowanie działań związanych z rozszerzeniem sieci dróg płatnych, co pozwoli zaoszczędzić czas i zasoby zaangażowane w ten proces. Implementacja procedury poprawi wydajność pracy oraz zmniejszy ilość błędów wynikających z braku standaryzacji. Ujednolicenie metodologii postępowania ułatwi monitorowanie i kontrolę podejmowanych czynności, redukując ryzyko wystąpienia niespójności. Dokumentacja stworzona podczas tworzenia procedury pozostanie dostępna dla pracowników, minimalizując wpływ potencjalnych rotacji personelu na ciągłość funkcjonowania organizacji.</p>
10.	E-usługi i rejestry z jakimi zintegrował się wytworzony system w ramach realizacji projektu	<p>System e-TOLL rozszerzony o nową siatkę dróg jest powiązany z:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. E-Urząd Skarbowy <ul style="list-style-type: none"> <li>• Opis powiązania: korzystanie</li> <li>• Status integracji: wdrożony</li> </ul> </li> <li>2. Centralna Hurtownia Danych w Resorcie Finansów (CHD RF) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Opis powiązania: wspieranie</li> <li>• Status integracji: wdrożony</li> </ul> </li> <li>3. Usługa Opłaty Elektronicznej (EETS) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Opis powiązania: wspieranie</li> <li>• Status integracji: wdrożony</li> </ul> </li> <li>4. Węzeł Krajowy <ul style="list-style-type: none"> <li>• Opis powiązania: wspieranie</li> <li>• Status integracji: wdrożony</li> </ul> </li> <li>5. System ANPR PL <ul style="list-style-type: none"> <li>• Opis powiązania: wspieranie</li> <li>• Status integracji: wdrożony</li> </ul> </li> <li>6. Kontrola Dyspozytornia (CKD) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Opis powiązania: wspieranie</li> <li>• Status integracji: wdrożony</li> </ul> </li> <li>7. System Informatyczny CEPIK 2.0 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Opis powiązania: wspieranie</li> <li>• Status integracji: wdrożony</li> </ul> </li> <li>8. System operatora płatności <ul style="list-style-type: none"> <li>• Opis powiązania: wspieranie</li> <li>• Status integracji: wdrożony</li> </ul> </li> <li>9. Urządzenie pokładowe OBU <ul style="list-style-type: none"> <li>• Opis powiązania: wspieranie</li> <li>• Status integracji: wdrożony</li> </ul> </li> <li>10. Zewnętrzny system lokalizacyjny (ZSL) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Opis powiązania: wspieranie</li> <li>• Status integracji: wdrożony</li> </ul> </li> <li>11. System operatora kart flotowych <ul style="list-style-type: none"> <li>• Opis powiązania: wspieranie</li> <li>• Status integracji: wdrożony</li> </ul> </li> <li>12. System operatora telekomunikacyjnego <ul style="list-style-type: none"> <li>• Opis powiązania: wspieranie</li> <li>• Status integracji: wdrożony</li> </ul> </li> <li>13. Centralny Rejestr Podmiotów – Krajowa Ewidencja Podatników (CRP KEP) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Opis powiązania: wspieranie</li> <li>• Status integracji: wdrożony</li> </ul> </li> <li>14. Aplikacja mobilna (SPOE KAS) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Opis powiązania: korzystanie</li> <li>• Status integracji: wdrożony</li> </ul> </li> </ol>
11.	Zapewnienie utrzymania projektu (w okresie	<p>W ramach działań poprojektowych przewiduje się bieżące utrzymanie SPOE KAS. W ramach projektu nie powstały nowe funkcjonalności SPOE KAS.</p>

	trwałości)	
12.	Doświadczenia związane z realizacją projektu	<p>Główne doświadczenie związane z realizacją i zarządzaniem projektem:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Przygotowanie projektu:</b> Na podstawie postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na „świadczanie usług polegających na przygotowaniu plików w formacie GeoJSON zawierającego opracowane wyniki pomiarów geodezyjnych wskazanych odcinków dróg publicznych w Polsce na potrzeby rozszerzenia lub aktualizacji sieci dróg płatnych w Polsce” podpisana została umowa z Wykonawcą zewnętrznym. Zamówienie podzielono na etapy; pierwszy był pilotaż rozwiązania, który pozwolił zauważyć, jakie elementy się sprawdziły; wkładanie do systemu e-TOLL plików zewnętrznych było wyzwaniem. Dzięki pilotażowi można się było upewnić, czy to co wytworzył Wykonawca dobrze pracuje w systemie.</li> <li>2. <b>Realizacja projektu:</b> Problemem była fluktuacja kadr u wykonawcy zew. Kolejni współpracownicy potrzebowali czasu na nauczenie się rozwiązania, zespół potrzebował dodatkowego czasu na przekazanie wiedzy. Warto układać kompetencje „na zakładkę”, dotychczasowy specjalista przekazuje wiedzę następcy. W trakcie realizacji projektu, z powodu zahamowania legislacji nie można było zaplanować kampanii informacyjnej. W związku z krótkim okresem od momentu opublikowania rozporządzenia do wejście w życie skupiono się na bezpośrednim kontakcie do użytkowników. Skoncentrowano się na dotarciu do gmin i powiatów, w których pojawiały się odcinki płatne.</li> <li>3. <b>Zamykanie projektu:</b> Podział zamówienia na etapy skutecznie wpłynął na jakość produktów, skrócił czasu na realizację. Etapowość daje punkty kontrolne przebiegu i realizacji zamówienia - odbiór przyrostowy powoduje, że można skorzystać z doświadczeń z poprzedniego etapu; i to dobrze wpływa na motywację uczestników procesu. Dla sprawnej komunikacji ważni są koordynatorzy obszarów (i dobrze, jak się nie zmieniają), którzy przekazują wiedzę, weryfikują informacje, zbierają ryzyka od zespołu.</li> </ol>