

Raport końcowy z realizacji projektu informatycznego

Lp.	Wyszczególnienie	Opis
1.	Tytuł projektu	<i>Budowa systemu informatycznego iBTM</i>
2.	Beneficjent projektu	<i>Główny Inspektorat Transportu Drogowego</i>
3.	Partnerzy	<i>Brak</i>
4.	Postęp finansowy	<p><i>Pierwotny planowany koszt realizacji projektu: 8 734 851,13 zł</i></p> <p><i>Ostatni planowany koszt realizacji projektu: 6 865 299,80 zł</i></p> <p><i>Faktyczny koszt projektu - 7 382 116,93 zł</i></p> <p><i>Przekroczenie kosztów projektu w stosunku do ostatnio planowanych kosztów wynika z wydłużenia realizacji projektu, a także z konieczności zwiększenia nadzoru nad realizacją projektu oraz wyższych wynagrodzeń osób bezpośrednio zaangażowanych w realizację projektu z uwagi na konieczność posiadania wyższych kompetencji niż pierwotnie zakładano. Opóźnienie w realizacji projektu wiązało się z koniecznością wypracowania nowych metod realizacji projektu oraz konieczności przeprowadzenia mediacji przed PG RP.</i></p>
5.	Postęp rzeczowy	<p><i>Data rozpoczęcia realizacji projektu: 28.02.2021</i></p> <p><i>Pierwotna data zakończenia realizacji projektu: 28.02.2022</i></p> <p><i>Data zakończenia realizacji projektu wynikająca z podpisania z Wykonawcą aneksu nr. 3 do Umowy zaakceptowana przez komitet Sterujący: 25.11.2022 r.</i></p> <p><i>Faktyczna data zakończenia realizacji projektu: 27.11.2023 r.</i></p> <p><i>Przyczyny przekroczenia terminu realizacji projektu. Zamawiający i Wykonawca trwali w sporze w zakresie powodów braku realizacji zadania głównego projektu w terminie. Zdaniem Zamawiającego Wykonawca znajdował się w zwłoce z wykonaniem cz. II Zadania Głównego od dnia 25 listopada 2022 r. o czym poinformował Wykonawcę pisemnie o konieczności naliczania kar umownych. Wykonawca stał na stanowisku, że nie ponosi odpowiedzialności za zaistniałe opóźnienie ze względu na okoliczności od niego niezależne. W dniu 08.11.2023 r. Zamawiający oraz Wykonawca zawarli ugodę przed mediatorem przy wsparciu Prokuratury Generalnej Rzeczypospolitej Polskiej, która zobowiązała Wykonawcę do realizacji zadania głównego w terminie do 27.11.2023 r., który to termin został ostatecznie dotrzymany.</i></p> <p><i>Status realizacji kamieni milowych w projekcie:</i></p> <p>1. Wybór wykonawcy systemu iBTM</p> <ul style="list-style-type: none"> <i>Planowany termin osiągnięcia – 02.2021</i> <i>Rzeczywisty termin osiągnięcia – 06.2021</i> <i>Status: Osiągnięty – osiągnięcie kamienia milowego w późniejszym terminie związane z przedłużającym się postępowaniem przetargowym.</i> <p>2. Sporządzenie szczegółowego harmonogramu realizacji umowy, planu projektu, dokumentacji zarządczej</p> <ul style="list-style-type: none"> <i>Planowany termin osiągnięcia – 04.2021</i> <i>Rzeczywisty termin osiągnięcia – 10.2021</i> <i>Status: Osiągnięty – osiągnięcie kamienia milowego w późniejszym terminie zgodne z datą podpisania umowy z Wykonawcą.</i> <p>3. Wytworzenie i odbiór dokumentacji specjalistycznej - projektu technicznego i dokumentacji analitycznej systemu iBTM</p> <ul style="list-style-type: none"> <i>Planowany termin osiągnięcia – 02.2022</i> <i>Rzeczywisty termin osiągnięcia – 03.2022</i> <i>Status: Osiągnięty – w dniu 7 lutego 2022 r. został zawarty aneks nr.2 do umowy zmieniający termin osiągnięcia Kamienia Milowego. Ostatecznie</i>

		<p>w dniu 8 marca 2022 r. Zamawiający odebrał dokumentację specjalistyczną, a tym samym kamień milowy został zrealizowany.</p> <p>4. Przeprowadzenie instruktaży dla pracowników GITD w zakresie administrowania systemem iBTM i obsługi systemu iBTM</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planowany termin osiągnięcia – 11.2022 • Rzeczywisty termin osiągnięcia – 11.2023 • Status: osiągnięty - planowany termin osiągnięcia został przekroczony ze względu na opisanych w pierwszej części niniejszego punktu. <p>5. Uruchomienie portalu Klienta wraz z możliwością składania wniosków przez użytkowników portalu</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planowany termin osiągnięcia – 11.2022 • Rzeczywisty termin osiągnięcia – 11.2023 • Status: osiągnięty - planowany termin osiągnięcia został przekroczony ze względu na opisanych w pierwszej części niniejszego punktu. <p>6. Wdrożenie systemu iBTM zintegrowanego z systemami i usługami: KREPTD, REGON, Geoportal, CEiDG, CEPiK (w zakresie CEP)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planowany termin osiągnięcia – 11.2022 • Rzeczywisty termin osiągnięcia – 11.2023 • Status: osiągnięty - planowany termin osiągnięcia został przekroczony ze względu na opisanych w pierwszej części niniejszego punktu. <p>W wyniku realizacji projektu powstały poniżej wymienione produkty:</p> <p>1. Dokumentacja specjalistyczna iBTM - projekt techniczny i dokumentacja analityczna</p> <ul style="list-style-type: none"> • data wdrożenia – 03.2022 <p>2. API do komunikacji z Rejestrem REGON</p> <ul style="list-style-type: none"> • data wdrożenia – 11.2023 <p>3. API do komunikacji z CEiDG</p> <ul style="list-style-type: none"> • data wdrożenia – 11.2023 <p>4. API do komunikacji z systemem KREPTD</p> <ul style="list-style-type: none"> • data wdrożenia – 11.2023 <p>5. API do komunikacji z systemem CEPiK (w zakresie CEP)</p> <ul style="list-style-type: none"> • data wdrożenia – 11.2023 <p>6. API do komunikacji z systemem EZD</p> <ul style="list-style-type: none"> • data wdrożenia – 11.2023 <p>7. System iBTM</p> <ul style="list-style-type: none"> • data wdrożenia – 11.2023 <p>8. Narzędzie do raportowania</p> <ul style="list-style-type: none"> • data wdrożenia – 11.2023 <p>9. API do komunikacji z GEOPORTAL</p> <ul style="list-style-type: none"> • data wdrożenia – 11.2023 <p>10. Połączenie z Węzłem Krajowym</p> <ul style="list-style-type: none"> • data wdrożenia – 11.2023 <p>11. Portal Klienta</p> <ul style="list-style-type: none"> • data wdrożenia – 11.2023 <p>12. Baza danych</p> <ul style="list-style-type: none"> • data wdrożenia – 11.2023
--	--	--

		<p>13. Zestawienie wydanych decyzji administracyjnych o wydanych zezwoleniach na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, decyzji o wydanych licencjach wspólnotowych i decyzji o wydanych licencjach na pośrednictwo w przewozie osób.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Data wdrożenia – 11.2023
6.	E-usługi dla obywateli i przedsiębiorców	<p>1. A2B Złożenie wniosku o wydanie zezwolenia zagranicznego.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poziom dojrzałości: 3 • Planowany termin osiągnięcia – 11.2022 • Rzeczywisty termin osiągnięcia – 11.2023 <p>2. A2B Usługa wprowadzania przez przedsiębiorców prowadzących działalność w zakresie międzynarodowego transportu drogowego zmiany danych w ustalonym zakresie, dotyczącym wydanego uprawnienia przez GITD.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poziom dojrzałości: 3 • Planowany termin osiągnięcia – 11.2022 • Rzeczywisty termin osiągnięcia – 11.2023 <p>3. A2B Usługa złożenia wniosku o wydanie Świadectwa Kierowcy na dedykowanym portalu.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poziom dojrzałości: 3 • Planowany termin osiągnięcia – 11.2022 • Rzeczywisty termin osiągnięcia – 11.2023 <p>4. A2B Usługa złożenia wniosku o wydanie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego i licencji wspólnotowej.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poziom dojrzałości: 3 • Planowany termin osiągnięcia – 11.2022 • Rzeczywisty termin osiągnięcia – 11.2023 <p>5. A2B Usługa złożenia wniosku o wydanie licencji wspólnotowej.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poziom dojrzałości: 3 • Planowany termin osiągnięcia – 11.2022 • Rzeczywisty termin osiągnięcia – 11.2023 <p>6. A2B Usługa złożenia wniosku o wydanie wypisu z licencji wspólnotowej.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poziom dojrzałości: 3 • Planowany termin osiągnięcia – 11.2022 • Rzeczywisty termin osiągnięcia – 11.2023 <p>Brak zmian względem pierwotnych założeń w zakresie planowanych e-usług.</p>
7.	Postęp w realizacji strategicznych celów Państwa	<p>Zgodność z krajowymi dokumentami strategicznymi:</p> <p>1. Program Zintegrowanej Informatyzacji Państwa w zakresie celu szczegółowego: zwiększenie jakości oraz zakresu komunikacji między obywatelami i innymi interesariuszami a państwem.</p> <p>2. Realizacja strategii na rzecz odpowiedzialnego rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) w obszarze: E-Państwo.</p> <p>W ramach projektu osiągnięto następujące wskaźniki:</p> <p>1. Opracowanie narzędzia do generowania raportów na podstawie gromadzonych w systemie danych.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wartość docelowa wskaźnika projektu – 100 szt. • Wartość osiągnięta wskaźnika projektu – 152 szt. <p>Pomiar wpływu zrealizowanego projektu oraz faktyczne wykorzystanie usług/produktów wytworzonych w ramach projektu po realizacji projektu mierzony będzie poprzez kontynuację monitorowania poniższych wskaźników rezultatu:</p>

		<p>2. Umożliwienie składania wniosków elektronicznych o wydanie zezwolenia Zagranicznego (wartości planowane do osiągnięcia w terminie roku od daty zakończenia realizacji projektu):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wartość docelowa wskaźnika projektu mierzona w terminie roku od zakończenia projektu – 5000 • Planowany termin osiągnięcia w związku z przekroczeniem terminu realizacji projektu: 11-2024 • Aktualna wartość wskaźnika projektu na dzień 22.12.2023 r. – 36 szt. <p>3. Umożliwienie składania wniosków elektronicznych o wydanie świadectwa Kierowców (wartości planowane do osiągnięcia w terminie roku od daty zakończenia realizacji projektu):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wartość docelowa wskaźnika projektu mierzona w terminie roku od zakończenia projektu – 2500 • Planowany termin osiągnięcia w związku z przekroczeniem terminu realizacji projektu: 11-2024 • Aktualna wartość wskaźnika projektu na dzień 22.12.2023 r. – 64 szt.
8.	Ryzyka i problemy	<p><i>Najważniejsze ryzyka i problemy, które występowały w trakcie realizacji projektu:</i></p> <p>1. Ryzyko związane z przedłużającym się postępowaniem przetargowym oraz terminami wyznaczania rozpraw przed KIO.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wpływ – duży • Sposób obsługi – Akceptacja ryzyka tj. przyjęcie skutków ryzyka w razie jego materializacji. Bieżące monitorowanie pod kątem ewentualnej konieczności zmiany strategii. <p>2. Ryzyko związane z terminowością i jakością realizacji prac ze strony zewnętrznego wykonawcy</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wpływ – duży • Sposób obsługi – Redukowanie ryzyka poprzez nadzór po stronie Zamawiającego oraz wzmoczenie prac po stronie Wykonawcy. <p>3. Ryzyko wytworzenia błędnej lub niepełnej dokumentacji analitycznej w toku projektu</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wpływ – duży • Sposób obsługi – Redukowanie ryzyka poprzez zaangażowanie w projekt pracowników o wysokich kompetencjach i wiedzy merytorycznej, podnoszenie kompetencji pracowników, dobra komunikacja zespołu projektowego, bieżąca wymiana informacji pomiędzy Zamawiającym a Wykonawcą systemu <p>4. Z uwagi na zaistniałe na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej problemy wynikające z rozprzestrzeniania się wirusa SARS-CoV-2 może zaistnieć nieterminowa realizacja zaplanowanych prac.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wpływ – niski • Sposób obsługi – Redukowanie ryzyka poprzez zastosowanie pracy w modelu zdalnym, zapewnienie zastępowalność ról w przypadku wystąpienia, harmonogram zadań z czasowym zapasem (zalecane 2 tyg.) <p>5. Fluktuacja kluczowych osób zaangażowanych w projekt posiadających szczegółową wiedzę o systemie i jego dalszych potrzebach rozwojowych.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wpływ – średni • Sposób obsługi – Redukowanie ryzyka poprzez budowę kompetencji u większej liczby pracowników, dzielenie się wiedzą, dokumentowanie wiedzy <p>6. Ryzyko zmiany zarówno przepisów krajowych jak i wspólnotowych regulujących funkcjonowanie BTM</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wpływ – duży

		<ul style="list-style-type: none"> • Sposób obsługi – Akceptacja ryzyka tj. przyjęcie skutków ryzyka w razie jego materializacji. Bieżące monitorowanie pod kątem ewentualnej konieczności zmiany strategii. <p>7. Ryzyko wystąpienia błędów przy migracji danych z obecnie wykorzystywanego przez GITD systemu Transbit</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wpływ – duży • Sposób obsługi – Redukowanie ryzyka poprzez weryfikację i korektę danych podczas bieżącej realizacji wniosków. Po realizacji migracji danych ręczne zatwierdzenie danych w systemie przez pracowników merytorycznych. <p>8. Ryzyko wystąpienia błędów przy migracji danych z obecnie wykorzystywanego przez GITD systemu Transbit (ryzyko Wykonawcy)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wpływ – duży • Sposób obsługi – Redukowanie ryzyka poprzez weryfikację jakościową danych do migracji przez narzędzie migrujące przygotowane przy współpracy merytorycznej z Zamawiającym. Przeprowadzenie odpowiednio wcześniej testów cząstkowych migracji. <p>9. Ryzyko niedotrzymania terminu wykonania prac Etapu I Fazy 1. Ograniczona dostępność zasobów związana z negatywnymi skutkami pandemii SARS-COV-2.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wpływ – duży • Sposób obsługi – Redukowanie ryzyka poprzez uruchomienie rekrutacji uzupełniającej dla zabezpieczenia zasobów kadrowych Wykonawcy. <p>10. Ryzyko niedotrzymania terminu wykonania prac Etapu I Fazy 1 z powodu zmian legislacyjnych w trakcie prac analitycznych</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wpływ – duży • Sposób obsługi – Akceptacja ryzyka poprzez wydłużenie czasu trwania Etapu 1 Projektu o czas niezbędny na ponowne przeanalizowanie Procesów, na które wpływ mają zmiany legislacyjne. <p>11. Ryzyko braku dostarczenia i przekazania docelowego sprzętu dla Zamawiającego wskazanego w SIWZ przed uruchomieniem produkcyjnym systemu iBTM. Wykonawca zaplanował dostawę sprzętu, który po części będzie wypożyczony.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wpływ – duży • Sposób obsługi – Akceptacja ryzyka tj. przyjęcie skutków ryzyka w razie jego materializacji. Zamawiający nie miał wpływu na terminową dostawę sprzętu przez Wykonawcę. <p>12. Brak zapewnienia środków na dalszy rozwój systemu</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wpływ – duży • Sposób obsługi – Akceptacja ryzyka tj. przyjęcie skutków ryzyka w razie jego materializacji i kolejne próby pozyskania środków. <p>13. Ryzyko naruszenia bezpieczeństwa informacji</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wpływ – duży • Sposób obsługi – Unikanie ryzyka poprzez zastosowanie odpowiednich zabezpieczeń przez Wykonawcę oraz ograniczenie dostępu dla wyznaczonych pracowników do zmigrowanych danych w celach weryfikacji. <p>14. Ryzyko braku możliwości integracji Systemu iBTM z Systemami zewnętrznymi.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wpływ – duży • Sposób obsługi – Unikanie ryzyka poprzez eskalowanie problemów z dostęпами do środowisk testowych Systemów zewnętrznych oraz wzmoczoną pracę programistów w tym zakresie. <p>15. Ryzyko braku terminowej realizacji niektórych funkcjonalności systemu iBTM zgodnie z SIWZ.</p>
--	--	---

		<ul style="list-style-type: none"> Wpływ – duży Sposób obsługi – Redukowanie ryzyka wzmożenie prac po stronie Wykonawcy. <p>16. Ryzyko braku wdrożenia systemu iBTM.</p> <ul style="list-style-type: none"> Wpływ – duży Sposób obsługi – Redukowanie ryzyka poprzez nadzór po stronie Zamawiającego oraz wzmożenie prac po stronie Wykonawcy. <p>17. Brak zapewnienia środków finansowych na budowę systemu iBTM w 2023 r.</p> <ul style="list-style-type: none"> Wpływ – duży Sposób obsługi – Redukowanie ryzyka poprzez pozyskanie dodatkowych środków finansowych lub wygospodarowanie środków w budżecie GITD w ramach przeglądu wydatków na 2023 r.
9.	Uzyskane korzyści	<p>Celem realizacji projektu była częściowa elektronizacja oraz usprawnienie procesów biznesowych realizowanych wobec przedsiębiorców przez Biuro ds. Transportu Międzynarodowego w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego.</p> <p>Nowy system zastąpił eksploatowaną dotychczas aplikację Transbit. W ramach projektu uruchomiony został Portal Klienta wraz z usługami skierowanymi do przedsiębiorców umożliwiającą załatwienie sprawy on-line.</p> <p>Nowy system posiada integracje z innymi systemami i rejestrami oraz pozwala na szybszą i poprawniejszą jakościowo kompleksową obsługę przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w zakresie międzynarodowego transportu drogowego oraz komisji społecznej.</p> <p>Zidentyfikowane potrzeby interesariuszy:</p> <p>1. Interesariusz Główny Inspektorat Transportu Drogowego</p> <ul style="list-style-type: none"> Zidentyfikowany problem - Utrudnienia w obsłudze wniosków składanych do BTM, wydłużony czas obsługi interesanta, konieczność wprowadzania danych z wniosku przez pracownika, ograniczona liczba licencji w dotychczasowym systemie. Ograniczone możliwości rozbudowy obecnego systemu z uwagi na zastosowaną technologię w jego budowie. Trudność w dostosowaniu systemu do rosnących potrzeb związanych z realizacją nowych obowiązków przez BTM. Zaspokojone potrzeby - usprawnienie procesów biznesowych realizowanych wobec przedsiębiorców przez Biuro ds. Transportu Międzynarodowego <p>2. Interesariusz Przedsiębiorcy – przewoźnicy wykonujący międzynarodowy transport drogowy</p> <ul style="list-style-type: none"> Zidentyfikowany problem - Brak możliwości elektronicznej obsługi w dotychczasowym systemie, wydłużony czas oczekiwania na realizację wniosku, utrudnienia w podglądzie stanu realizacji wniosku online. Zaspokojone potrzeby – umożliwienie załatwienia sprawy online, skrócony czas obsługi wniosku oraz bieżący wgląd w stan wniosku poprzez Portal Klienta. <p>3. Interesariusz Komisja społeczna do spraw podziału zezwoleń zagranicznych i stowarzyszenia przewoźników drogowych</p> <ul style="list-style-type: none"> Zidentyfikowany problem - Ograniczona sprawność prac Komisji Społecznej powoływanej przez ministra właściwego do spraw transportu, odpowiedzialnej za podział zezwoleń zagranicznych pomiędzy przewoźnikami drogowymi z powodu przestarzałego systemu informatycznego do obsługi wniosków. Zaspokojone potrzeby – zoptymalizowana obsługa Komisji Społecznej <p>4. Interesariusze Pracownicy Ministerstwa Infrastruktury oraz Minister Infrastruktury, pracownicy GUS</p> <ul style="list-style-type: none"> Zidentyfikowany problem – utrudnienia w bieżącym raportowaniu dotyczącym rynku międzynarodowego transportu drogowego, w

		<p>szczegółności na temat wykorzystania zezwoleń zagranicznych oraz danych statystycznych</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zaspokojone potrzeby - generowanie określonych rodzajów raportów wysokiej jakości na każde żądanie w nowym systemie teleinformatycznym. <p>5. Interesariusz Ministerstwo Rozwoju prowadzące Centralną Ewidencję i Informację o Działalności Gospodarczej (CEiDG)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zidentyfikowany problem – utrudnienia w bieżącym przekazywaniu danych o wydanych uprawnieniach przez GITD. Ręczne przekazywanie paczek danych przez pracownika Biura. • Zaspokojone potrzeby – przekazywanie danych do CEiDG odbywa się automatycznie za pośrednictwem API. <p>Korzyści projektu oraz faktyczne wykorzystanie usług/produktów projektu będą mierzone za pomocą statystyk wewnętrznych w obszarze prowadzonej działalności przez Biuro ds. Transportu Międzynarodowego. Dane pochodzące z raportów będą publikowane na stronie głównej Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego.</p>
10.	E-usługi i rejestry z jakimi zintegrował się wytworzony system w ramach realizacji projektu	<p>System iBTM został zintegrowany z następującymi rejestrami lub systemami:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. System Informatyczny CEPIK 2.0 - Celem integracji było umożliwienie dokonania walidacji pojazdów i uprawnień do kierowania pojazdami na etapie składania i przetwarzania wniosku w iBTM. 2. ePUAP – integracja w zakresie pobierania dokumentów ze skrzynki podawczej ePUAP oraz wysyłania dokumentów wniosków na skrzynkę odbiorczą nadawcy dokumentu/przedsiębiorcy 3. EZD – integracja w zakresie prowadzonej korespondencji w związku z prowadzonymi sprawami w iBTM. 4. Geoportal – integracja w zakresie danych teleadresowe wpisywanych do systemu iBTM dotyczących adresu baz eksploatacyjnych przedsiębiorców. 5. KREPTD (Krajowy Rejestr Elektroniczny Transportu Drogowego) –zasilenie KREPTD danymi dotyczącymi przedsiębiorcy w zakresie udzielonych uprawnień oraz otrzymywanie z KREPTD informacji na zapytania skierowane w przedmiocie dobrej reputacji przedsiębiorców transportu drogowego. 6. QNT Quorum – integracja danych w zakresie płatności za udzielone dokumenty przez GITD. Integracja dwukierunkowa w oparciu o wymianę plików - system iBTM pobiera dane dotyczące wpłat w oparciu o pliki wyciągów bankowych, zaś Quorum odbiera informacje z plików generowanych przez System iBTM w zakresie wydanych uprawnień. 7. REGON – integracja na potrzeby pobrania danych adresowych przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w zakresie transportu drogowego. 8. Węzeł Krajowy – Integracja na potrzeby uwierzytelnienia przedsiębiorców prowadzących działalność w zakresie międzynarodowego transportu drogowego posiadających uprawnienia wydane przez GITD. 9. Centralna Ewidencja Informacji o Działalności Gospodarczej (CEiDG) – integracja na potrzeby wysyłania informacji w zakresie uprawnień: licencji, zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego.
11.	Zapewnienie utrzymania projektu (w okresie trwałości)	<p>W projekcie planu finansowego GITD na 2024 rok zabezpieczono środki na utrzymanie i rozwój wynikające z umowy. Ponadto przy opracowywaniu planów finansowych GITD na kolejne lata będą zabezpieczane środki na utrzymanie i rozwój wynikające z umowy.</p>

		<p>Wykonawca w dniu 13 grudnia 2023 r. zwrócił się do Zamawiającego z wnioskiem o waloryzację umowy w zakresie usług utrzymania i rozwoju Systemu iBTM. Wniosek podlega analizie Zamawiającego w zakresie dopuszczalności. W przypadku pozytywnej decyzji konieczne będzie zabezpieczenie dodatkowych środków w budżecie GITD.</p>
12.	Doświadczenia związane z realizacją projektu	<p>Najważniejsze doświadczenia związane z realizacją i zarządzaniem projektem:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Członkowie zespołu powinni mieć wiedzę i doświadczenia z różnych obszarów. Pozwala to na szersze spojrzenie na zagadnienie, które wymaga podejmowania konkretnych działań oraz umożliwia dostrzeżenie większej liczby potencjalnych rozwiązań. • Wykorzystanie nowoczesnych, zwinnych metodyk realizacji projektu (np. Agile), w tym spotkań zespołu i wykonawcy (Sprinty) będą miały wpływ na przejrzystość i kontrolę dostarczanych produktów w ramach konkretnego etapu realizacji projektu. • W każdym zespole projektowym powinien być przynajmniej jeden członek zespołu skupiony przede wszystkim na projekcie. Powinna to być osoba, która będzie w przyszłości użytkownikiem realizowanych w ramach projektu rozwiązań. Należy rozważyć znaczące odciążenie takiej osoby od zadań statutowych. • Konieczność angażowania do komitetu Sterującego osób decyzyjnych z różnych obszarów w organizacji. • Realizacja projektu „od ogółu do szczegółu”. Iteracyjne podejście do wytwarzania. Zamawiający nie musi od razu znać wszystkich szczegółów, związanych z jego projektem. • Realizacja projektu spowodowała wzrost doświadczeń w zakresie zarządzania i wdrażania projektów. Nabyto nowe kompetencje i wiedzę w obszarach zarządczych i technicznych. Powodzenie projektu w dużej mierze determinuje zespół o wysokich kwalifikacjach oraz osoby odpowiedzialne za nadzór i zarządzanie strategiczne. Na sukces projektu wpływa również wysokie zaangażowanie i rzetelność większości wykonawców oraz dobra współpraca obu stron.