

Główny Inspektorat Transportu Drogowego

Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym

15 lat

funkcjonowania
automatycznego
nadzoru nad ruchem
drogowym





Rok 2026 to symboliczny moment - 15 lat funkcjonowania systemu CANARD, który rozpoczął działalność operacyjną 1 lipca 2011 r.



Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym (CANARD) to wyspecjalizowana jednostka Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, która wraz z Delegaturami Terenowymi GITD zajmuje się nadzorem nad ruchem drogowym przy użyciu nowoczesnych technologii.

Prowadzi działania mające na celu zwiększenie bezpieczeństwa na krajowej sieci drogowej. Zwiększenie liczby oraz zasięgu działania urządzeń rejestrujących sprzyja wzmocnieniu przestrzegania przepisów ruchu drogowego przez kierujących pojazdami, w szczególności w zakresie dostosowania prędkości do warunków ruchu oraz stosowania się do sygnalizacji świetlnej.

Budowa CANARD

jest ściśle powiązana z realizacją kolejnych projektów infrastrukturalnych i technologicznych, współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej. Proces ten można podzielić na kilka etapów, które odzwierciedlają przejście od budowy podstaw systemu do jego kompleksowej modernizacji i rozwoju.

Etap I – Budowa centralnego systemu (2011–2015)

Kluczowym etapem był projekt „Budowa centralnego systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym”. Jego głównym celem było stworzenie centralnego, ogólnokrajowego systemu nadzoru, który zastąpiłby dotychczas rozproszone rozwiązania funkcjonujące w Policji i innych instytucjach. W ramach projektu utworzono strukturę CANARD oraz Centralny System Przetwarzania danych, zainstalowano setki urządzeń rejestrujących (fotoradary, urządzenia mobilne), rozpoczęto wdrażanie odcinkowych pomiarów prędkości i systemów kontroli przejazdu na czerwonym świetle oraz zapewniono automatyzację obsługi wykroczeń drogowych.

Efektem było powstanie jednolitego systemu, który znacząco zwiększył skuteczność nadzoru oraz umożliwił centralne przetwarzanie danych o naruszeniach.



Rozwój CANARD

Etap II – Rozwój i zwiększanie efektywności systemu (2017–2025)

Kolejnym, przełomowym etapem był projekt „Zwiększenie skuteczności i efektywności systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym”, stanowiący kontynuację wcześniejszych działań. Projekt ten realizowany był w latach 2017 - 2025 i obejmował szeroką modernizację oraz rozbudowę systemu.

W jego ramach zaplanowano i zrealizowano zakup setek nowych urządzeń rejestrujących, rozszerzono zakres kontroli na kolejne odcinki dróg i skrzyżowania, rozwinięto systemy odcinkowego pomiaru prędkości i RedLight oraz rozbudowano infrastrukturę teleinformatyczną i funkcjonalności systemu o narzędzia do analizy danych i zarządzania siecią urządzeń. U uruchomiono również pierwsze w Polsce systemy RedLight na przejazdach kolejowo-drogowych.

Projekt ten miał na celu nie tylko zwiększenie liczby urządzeń, ale, przede wszystkim, poprawę efektywności działania systemu, automatyzację procesów oraz zwiększenie zasięgu oddziaływania na bezpieczeństwo ruchu drogowego.



Etap III – rozbudowa systemu w ramach KPO (od 2024 - obecnie)

W kolejnej fazie rozwój CANARD został powiązany z realizacją projektu „Rozwój operacyjności Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym w zarządzaniu bezpieczeństwem ruchu drogowego na polskich drogach” finansowanego w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO), który stanowi kontynuację wcześniejszych projektów infrastrukturalnych i modernizacyjnych.

W ramach tego etapu nacisk położono na dalszą rozbudowę systemu oraz zwiększenie jego skuteczności poprzez wykorzystanie nowoczesnych technologii i rozszerzenie zakresu nadzoru o instalację nowych urządzeń rejestrujących w kolejnych lokalizacjach, w szczególności: odcinkowych pomiarów prędkości, systemów kontroli przejazdu na czerwonym świetle oraz urządzeń monitorujących przejazdy kolejowo-drogowe.

Realizacja zadań w ramach KPO ukierunkowana jest przede wszystkim na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez zwiększenie skuteczności nadzoru oraz oddziaływanie prewencyjne, zwłaszcza w miejscach szczególnie niebezpiecznych.

Efekty działania

2011-2026



1 lipca 2011 r. CANARD, jako komórka organizacyjna Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, rozpoczęło działalność kontrolną w ramach automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym dysponując jedynie 60 sprawnymi urządzeniami rejestrującymi starszej generacji, przejętymi od Policji i GDDKiA.

Zgodnie ze stanem na 1 lipca 2026 r. Główny Inspektorat Transportu Drogowego użytkuje:

545 fotoradarów



116 systemów Odcinkowego Pomiaru Prędkości

55 rejestratorów przejazdu na czerwonym świetle zainstalowanych na skrzyżowaniach



36 pojazdów z urządzeniami kontrolno-pomiarowymi

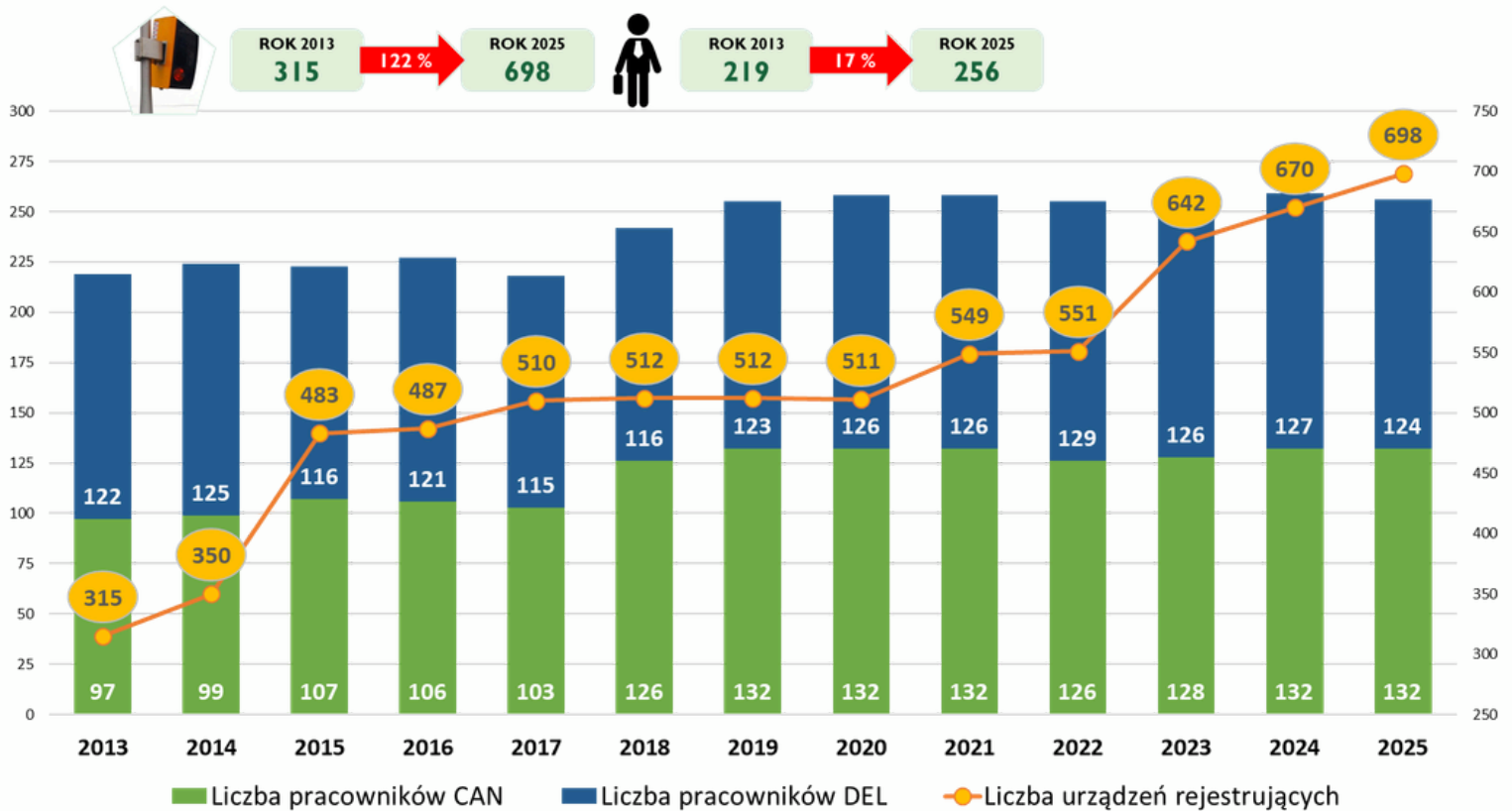
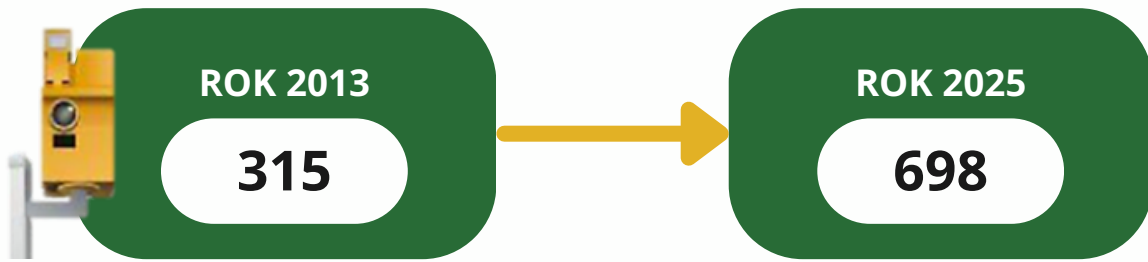


8 rejestratorów przejazdu na czerwonym świetle zainstalowanych na przejazdach kolejowych



Ewolucja CANARD

liczba urządzeń oraz pracowników w latach 2011-2025



eBOK CANARD – szybki dostęp do sprawy

aktywuj stronę
kodem QR



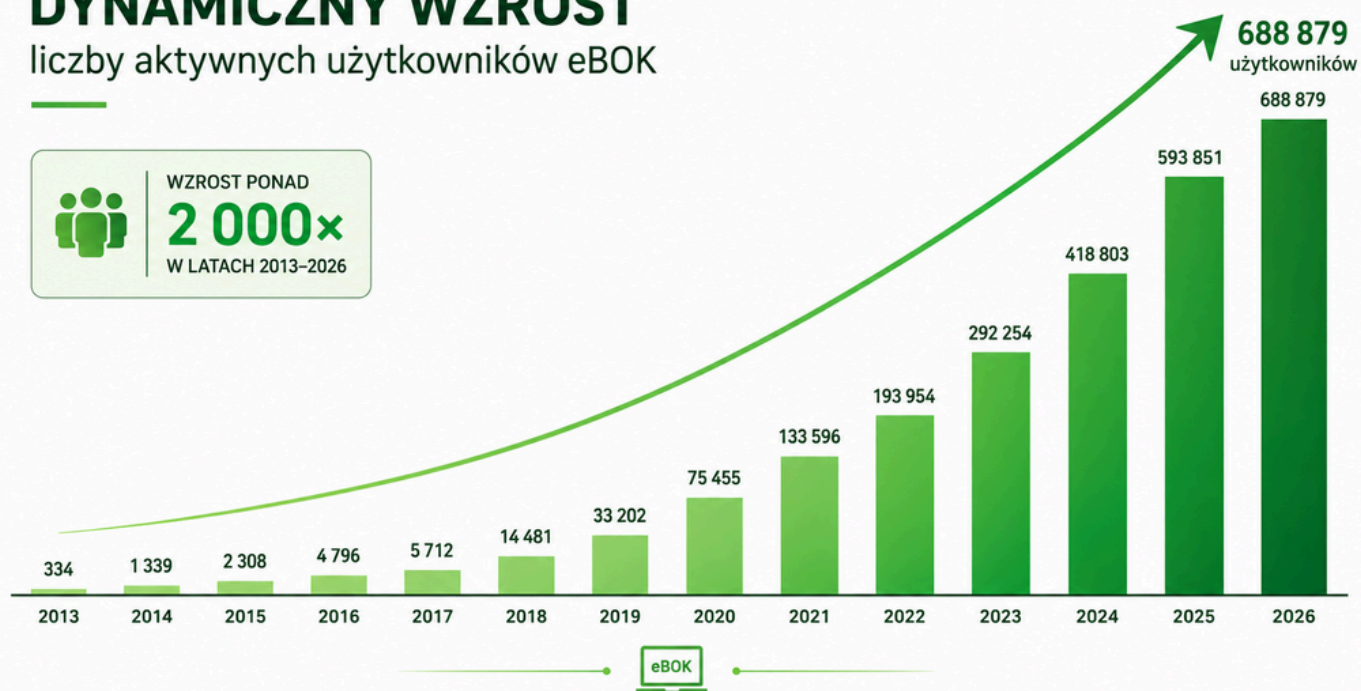
eBOK CANARD to samoobsługowy portal internetowy dostępny pod adresem <https://ebok.canard.gitd.gov.pl>, który umożliwia elektroniczne załatwienie spraw związanych z naruszeniami ruchu drogowego. Zarejestrowani użytkownicy mogą m.in. zapoznać się z materiałem dowodowym, udzielić odpowiedzi, przyjąć mandat oraz prowadzić korespondencję online – z pełnym skutkiem prawnym, tak jak w przypadku formy tradycyjnej.

Obecnie portal eBOK jest w fazie przebudowy mającej na celu uproszczenie procesów przez zmniejszenie liczby potrzebnych kroków do obsłużenia sprawy oraz dostosowania do szaty graficznej powszechnie wykorzystywanej w portalach państwowych.

DYNAMICZNY WZROST

liczby aktywnych użytkowników eBOK

WZROST PONAD
2 000x
W LATACH 2013–2026



średnio co 5 mandat odbierany jest za pośrednictwem eBOK.



niecałe 26 godzin trwało najszybsze zakończenie sprawy od chwili wykonania zdjęcia przez fotoradar.



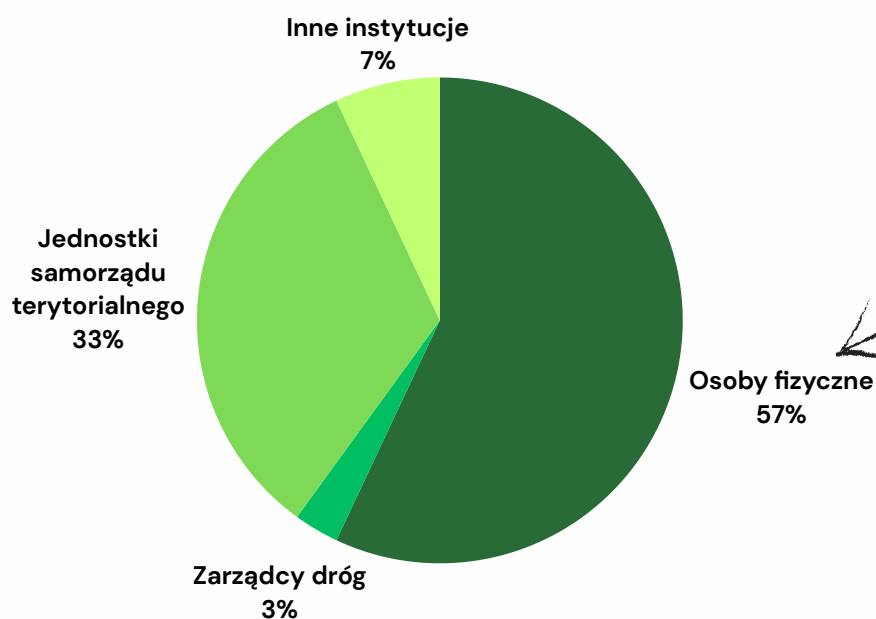
rekordowy czas wystawienia mandatu w odpowiedzi na przesłane oświadczenie przez eBOK to tylko 57s

Spółeczne zainteresowanie rozszerzeniem automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym

Liczba otrzymanych wniosków o instalację stacjonarnych urządzeń rejestrujących

2011-2015	1 451 wniosków
2016	209 wniosków
2017	265 wniosków
2018	316 wniosków
2019	528 wniosków
2020	501 wniosków
2021	573 wnioski
2022	445 wniosków
2023	593 wnioski
2024	860 wniosków
2025	804 wnioski

804 wnioski o instalację, przejęcie lub przeniesienie urządzeń (2025 r.)

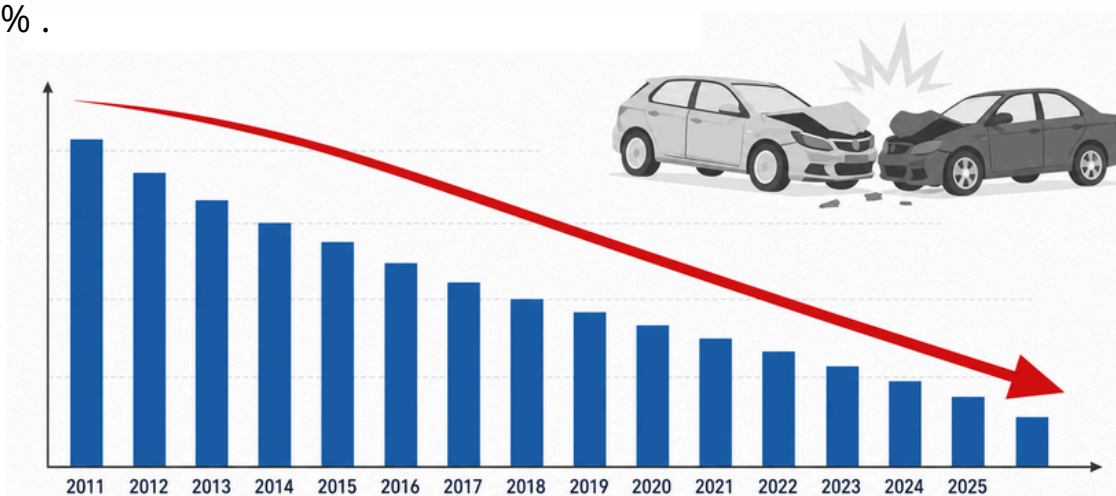


Wpływ na poprawę bezpieczeństwa

System automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym jest jednym z kluczowych elementów wpływających na poprawę stanu bezpieczeństwa na polskich drogach.

Z przeprowadzanych corocznie analiz wynika, że w zdecydowanej większości miejsc objętych kontrolą z wykorzystaniem urządzeń rejestrujących maleje nie tylko liczba pojazdów przekraczających dozwoloną prędkość, ale również liczba zdarzeń drogowych oraz ich negatywnych skutków. Przede wszystkim ograniczane jest ryzyko wystąpienia zdarzeń drogowych ze skutkiem śmiertelnym.

Zgodnie z raportem KRBRD rok 2025 był najbezpieczniejszym na polskich drogach w historii. Odnotowano rekordowy spadek liczby ofiar śmiertelnych o ponad 12%. Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu stanowi w dalszym ciągu największy udział wszystkich odnotowanych wypadków tj. 20,4%.



W 2025 roku, podobnie jak w latach poprzednich, najpoważniejsze w skutkach były wypadki spowodowane niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu, w sytuacjach, w których pojazd porusza się z prędkością wyższą od limitu dopuszczalnego przepisami lub gdy jego prędkość jest zbyt wysoka w stosunku do warunków drogowych, występujących w danej chwili na drodze. W wypadkach, w których stwierdzono, że nadmierna prędkość była główną przyczyną ich zaistnienia, zginęło 32,5% ogółu ofiar śmiertelnych, a ciężkie obrażenia odniosło 24,9% ogółu osób ciężko rannych. W 2025 roku zmalała liczba ofiar śmiertelnych wypadków spowodowanych niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu (spadek o 16,3% w porównaniu do roku 2024).

Wpływ na poprawę bezpieczeństwa

Długość dróg publicznych w Polsce, na koniec 2025 r., wynosiła 428 362,2 km co oznacza, że urządzenie rejestrujące można spotkać co ok. 590 km.



- na drogach krajowych urządzenia rozmieszczone są średnio co 26 km
- na drogach ekspresowych i autostradach nawet co 90 km



668 km dróg

objęte jest nadzorem przez systemy Odcinkowego Pomiaru Prędkości



Istotną rolę w poprawie bezpieczeństwa odegrały działania prewencyjne oraz kontrolne wspierane przez rekordowe inwestycje infrastrukturalne, możliwe do realizacji między innymi dzięki funduszom KFD i FRPA, na które tylko w 2025 r. trafiły środki z

685 022

mandatów nałożonych przez CANARD.

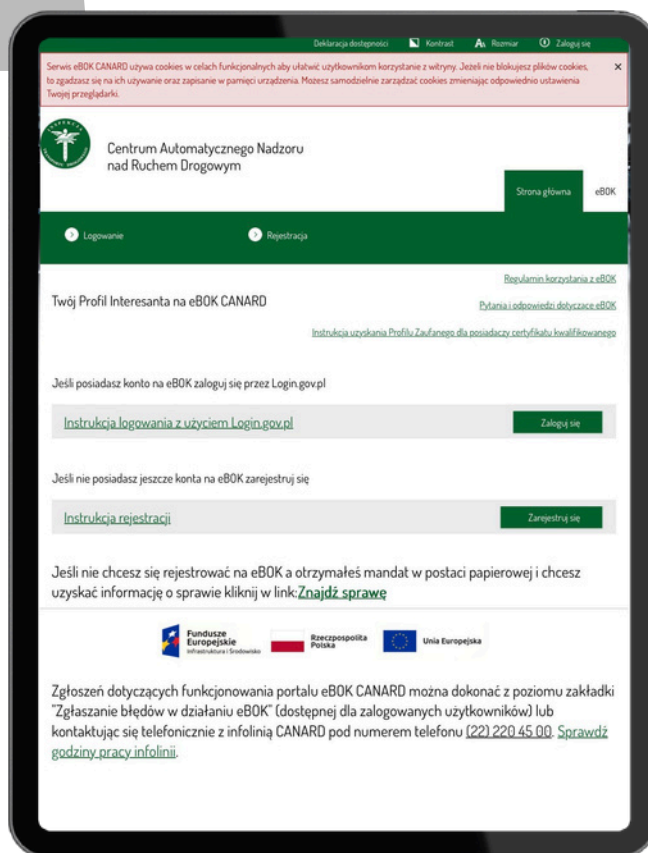
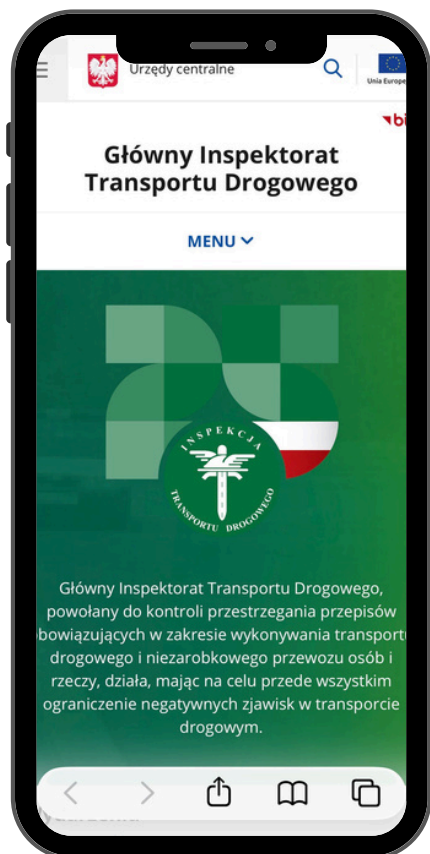
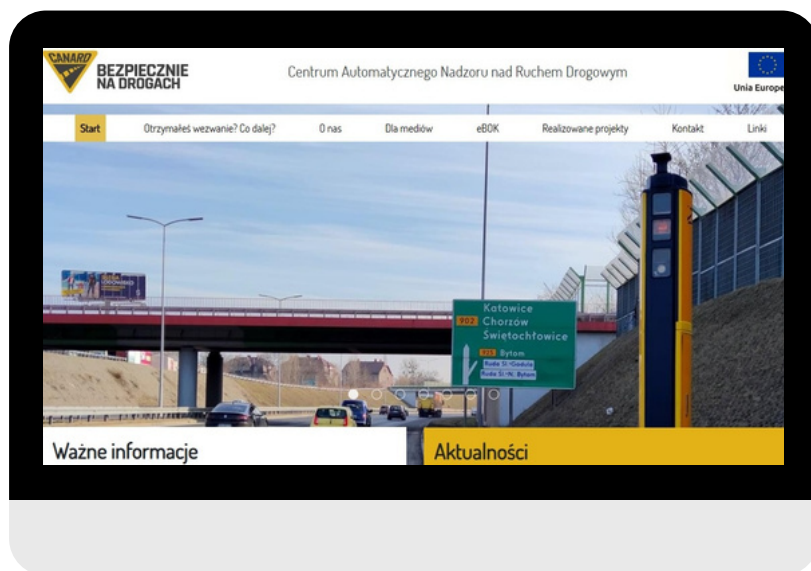
Krajowy Fundusz Drogowy wspiera realizację rządowego programu budowy dróg krajowych. Usprawnia proces inwestycyjny budowy dróg krajowych oraz podnosi efektywność wykorzystania środków publicznych. Główne zadania Funduszu to gromadzenie środków na finansowanie budowy i przebudowy sieci dróg krajowych, którymi zarządza Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad.

+ 164 728 479,23 zł *

Dzięki **Funduszowi Rozwoju Przewozów Autobusowych** powstają nowe linie komunikacyjne, a mieszkańcy przede wszystkim z mniejszych miejscowości, mają możliwość dotarcia środkami transportu publicznego do pracy, szkół, placówek zdrowia i instytucji kultury. Środki Funduszu są przeznaczone na dofinansowanie zadań zapewnianiających funkcjonowanie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, z wyłączeniem komunikacji miejskiej.

+ 73 260 802,06 zł *

*środki z tytułu mandatów karnych nałożonych przez CANARD, przekazane na KFD i FRPA w 2025 r.



Odwiedź nas:

canard.gitd.gov.pl
ebok.canard.gitd.gov.pl
gitd.gov.pl

