

Nazwa dokumentu: Opis założeń projektu informatycznego pn. „Krajowy Punkt Dostępu do danych o podróżach multimodalnych (KPD MMTIS)” – wnioskodawca: Minister Infrastruktury, beneficjent: Ministerstwo Infrastruktury					
Lp.	Organ wnoszący uwagi	Jednostka redakcyjna, do której wnoszone są uwagi	Treść uwagi	Proponycja zmian zapisu	Odniesienie do uwagi
1.	RA IT	Uwaga ogólna	Należy uwzględnić w OZPI informacje, że dostawcy będą spoza granic Polski.	Proszę o analizę i korektę opisu założeń	<p>Uwaga przyjęta, poprawiono w OZPI.</p> <p>Uwzględniono dodając odpowiednie informacje w jednostce redakcyjnej 1.1. Dodatkowo, ze względu na ograniczone miejsce w OZPI wyjaśniam, że rozporządzenie, na bazie którego powstaje projekt (Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2017/1926 z dnia 31 maja 2017 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do świadczenia ogólnounijnych usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych, ze zmianami) ustanawia specyfikacje niezbędne do zagwarantowania użytkownikom końcowym dokładnych i dostępnych w skali międzynarodowej ogólnounijnych usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych.</p>
2.	RA IT	1.1. Identyfikacja problemu i potrzeb	Zasadne byłoby rozszerzenie identyfikacji problemu i potrzeb w zakresie poszczególnych grup interesariuszu np. w przypadku pierwszej	Proszę o analizę i korektę opisu założeń	<p>Uwaga przyjęta, poprawiono w OZPI.</p> <p>Uzupełniono tabelę interesariuszy w zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Przewoźników w transporcie regularnym/ operatorów publicznego transportu zbiorowego. - Organizatorów publicznego transportu zbiorowego. - Organu oceniającego zgodność. - Ministerstwa Infrastruktury.

			<p>grupy: Przewoźnicy i operatorzy PTZ - problemem nie wydaje się jedynie brak standardu wymiany danych, ale też narzędzi umożliwiających ich cyfrowe udostępniania w sposób zautomatyzowany i interoperacyjny, czy po prostu centralnego punktu dostępu. Warto też odnieść się do obecnego trybu udostępniania przez nich danych (różne formaty i systemy informatyczne, często o ograniczonej funkcjonalności lub wyłącznie w postaci plików statycznych.)</p> <p>Konieczna jest rewizja opisanych problemów także w przypadku pozostałych grup</p>		
--	--	--	---	--	--

			interesariuszy.		
3.	RA IT	1.1. Identyfikacja problemu i potrzeb	W tabeli interesariuszy wydaje się, że również brakuje grupy użytkowników serwisu do otwartego udostępniania danych KPD MMTIS w postaci podróżujących.	Proszę o analizę i korektę opisu założeń	Uwaga nieprzyjęta Wyjaśnienie: System nie będzie kierowany wprost do podróżujących, ponieważ ci są odbiorcami usług wytworzonych na bazie udostępnionych danych poprzez serwis z otwartym dostępem KPD MMTIS. Bezpośredni odbiorcy narzędzia to wskazani w tabeli „Twórcy rozwiązań IT dla publicznego transportu zbiorowego”.
4.	RA IT	1.1. Identyfikacja problemu i potrzeb	Podmiot odpowiedzialny za zapewnienie zgodności nie jest jednoznacznie określony. Czy odpowiedzialność spoczywa na Ministerstwie Infrastruktury (MI)? Jeśli tak, należy rozszerzyć problem związany z tym interesariuszem.	Proszę o analizę i korektę opisu założeń	Uwaga nieprzyjęta Wyjaśnienie: Organ oceniający zgodność jest wskazanym przez MI odpowiednim organem posiadającym niezbędne kompetencje do takiego działania. Wyjaśnienia wymaga, że organ ten nie jest odpowiedzialny za zapewnienie zgodności, a za ocenę czy podmioty posiadające dane i podmioty świadczące usługi w zakresie informacji o podróży spełniają wymogi określone w RD MMTIS. Odpowiedzialnymi za zapewnienie zgodności są dostawcy danych, deklarujący zgodność. Obecnie, w ramach tymczasowego KPD MMTIS na dane.gov.pl, organem oceniającym zgodność jest Instytut Transportu Samochodowego, docelowo w projektowanej legislacji UC89 Implementującej Dyrektywę 2023/2661 w sprawie zmiany dyrektywy 2010/40/UE w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi gałęziami transportu przewiduje się, że organem tym będzie Główny Inspektor Transportu Drogowego. Jednakże do zakończenia procesu legislacyjnego projektu ustawy nie można o tym przesądzić.
5.	RA IT	1.1. Identyfikacja problemu i potrzeb	Zaleca się uzupełnienie informacji o potrzebie zaangażowania partnera – NASK, w	Proszę o wyjaśnienie oraz korektę opisu.	Uwaga przyjęta, poprawiono w OZPI. Wybór NASK wynika z trwałego mandatu publicznego i unikalnej kombinacji kompetencji: badawczych, wdrożeniowych i operacyjnych, które NASK-PIB realizuje wprost na mocy swojego statutu.

			celu uzasadnienia zasadności tego partnerstwa oraz wykazania, że realizacja wskazanych zadań nie byłaby efektywna w przypadku powierzenia ich wykonawcy wyłonionemu zgodnie z przepisami ustawy – Prawo zamówień publicznych.		<p>Udział NASK-PIB w projekcie jest realizacją zadań statutowych opisanych w § 6 ust 3 Statutu NASK-PIB (Dz.U. MC z 2025 r poz. 4) związanych z podejmowaniem i wspieraniem działań na rzecz tworzenia, rozwoju i utrzymania systemów teleinformatycznych strategicznych z punktu widzenia Państwa.</p> <p>Dodatkowo NASK jest partnerem technologicznym, który gwarantuje transfer wiedzy, technologii i doświadczenia. Taki model minimalizuje ryzyka operacyjne i regulacyjne, gwarantuje neutralność i trwałość KPD MMTIS. MI przy wyborze Partnera kierowało się przede wszystkim zasadą efektywności w realizacji wspólnego projektu. Tym samym wybierając Partnera brano pod uwagę: zakres projektu KPD MMTIS, cele NASK-PIB w zakresie realizacji systemów teleinformatycznych, strategicznych z punktu widzenia państwa oraz doświadczenie i potencjał merytoryczny.</p>
6.	RA IT	2.1. Cele i korzyści wynikające z projektu	Jako metoda pomiaru KPI 2 dla celu 1 wskazano – odczyt statystyk w zakresie liczby podmiotów które udostępniły ISP poprzez panel administratora, poczynawszy od roku 2027 – czy na pewno w tym roku system będzie umożliwiał tego typu funkcjonalność.	Proszę o wyjaśnienie	<p>Wyjaśnienie:</p> <p>Momentem, kiedy powinny zacząć służyć pierwsze dane (o przystankach) jest styczeń 2027. System osiągnie funkcjonalność w zakresie odczytów statystyk najpóźniej do grudnia 2027.</p>
7.	RA IT	2.1. Cele i korzyści wynikające z	Konieczne jest rozbudowanie liczby wskaźników produktowych i	Proszę o analizę i korektę opisu założeń	<p>Uwaga przyjęta częściowo</p> <p>Uwzględniono w zakresie “Liczba utworzonych API” z listy wskaźników dodatkowych produktu.</p>

		projektu	<p>wskaźników rezultatu. Choć projekt wskazuje korzyści związane z ułatwieniem dostępu do danych oraz poprawą organizacji transportu publicznego, brakuje mierzalnych wskaźników umożliwiających ocenę długofalowego wpływu na organizację transportu w Polsce, w tym w odniesieniu do produktów projektu. Brakuje wskaźników odnoszących się do produktów projektu, takich jak: API, liczba uruchomionych systemów lub platform do udostępniania dokumentów zawierających ISP, a także liczba podmiotów, które udostępnią deklaracje zgodności – co wydaje się kluczowym elementem całego procesu. Ponadto warto uwzględnić</p>	<p>Nie uwzględniono w zakresie wprowadzenia wskaźników:</p> <p>„liczba uruchomionych systemów lub platform do udostępniania dokumentów zawierających ISP” – ze względu na już istniejący wskaźnik „Liczba rozwiązań wykorzystujących informacje sektora publicznego/dane prywatne” z listy wskaźników obowiązkowych produktu.</p> <p>„liczba podmiotów, które udostępnią deklaracje zgodności” – liczba ta będzie zbieżna ze wskaźnikiem</p> <p>„Liczba podmiotów, które udostępniły informacje sektora publicznego/dane prywatne on-line”, wprowadzenie nowego wskaźnika, który pod inną nazwą będzie mierzył to samo wydaje się nieuzasadnione. Ponadto udostępnienie deklaracji zgodności jest częścią procesu dostarczania danych.</p> <p>wskaźniki dotyczące szkoleń – szkolenia nie są kluczowym przedmiotem projektu, przeprowadzane będą w zakresie obsługi wytworzonych narzędzi.</p> <p>„Użytkownicy nowych i zmodernizowanych publicznych usług, produktów i procesów cyfrowych” zgodnie z uzgodnionym z MFiPR sposobem postępowania, został zamieniony na wskaźnik własny „Liczba odbiorców danych KPD MMTIS”, którą to definicję przesłano do MFiPR 05.09.2025 r.</p>
--	--	----------	--	--

			<p>wskaźniki dotyczące szkoleń.</p> <p>Konieczne jest również uwzględnienia wskaźnika dotyczącego użytkowników serwisu do otwartego udostępniania danych KPD – obecnie wskazani są tylko dla systemu (wskaźnik horyzontalny: użytkownicy nowych i zmodernizowanych publicznych usług, produktów i procesów cyfrowych)</p>		
8.	RA IT	2.1. Cele i korzyści wynikające z projektu	<p>Wątpliwości budzi wartość wskaźnika <i>Liczba udostępnionych on-line dokumentów zawierających informacje sektora publicznego/dane prywatne</i> (Cel 2, KPI 3)</p> <p>- 2615, podczas gdy w tabeli 2.3 OZPI, samych tylko przystanków komunikacyjnych i dworców oszacowano na ponad 80 tys.</p>	Proszę o wyjaśnienie	<p>Wyjaśnienie:</p> <p>Za dokument w projekcie uznawany jest rozkład jazdy jako centralny dokument integrujący inne dane (linie komunikacyjne, przystanki).</p> <p>Wartość docelowa 2615 dokumentów jest wynikiem analizy:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Identyfikacja dokumentów kluczowych dla projektu – rozkładów jazdy liczonych w liniach komunikacyjnych publicznego transportu zbiorowego. - Analiza danych administracyjnych dotyczących liczby linii komunikacyjnych na podstawie aktualnych danych MI (https://www.gov.pl/web/infrastruktura/dane-z-2024-roku - zgodnie z art. 49 ust. 3a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285) i GITD (komunikat https://www.gov.pl/web/infrastruktura/zezwozenia-na-wykonywanie-przewozow-drogowych-w-transporcie-krajowym-wedlug-stanu-na-dzien-31122024-r), z których wynika że liczba linii komunikacyjnych wynosi 27 546 wg. stanu na 2024 r.

			Wymaga doprecyzowania, co Wnioskodawca rozumie przez pojęcie „dokumentu udostępnionego online” oraz „obiektu”, oraz jaki będzie rekord jednostkowy w systemie – czy odnosi się on do jednego pliku, zestawu danych, punktu przystankowego, czy innego rodzaju zasobu? Konieczna rewizja wartości liczbowych.		<ul style="list-style-type: none"> - Uwzględnienie bufora błędu (5%) na niepewności danych. - Przyjęcie założenia, że 10% z ogólnej liczby linii zostanie udostępniona w ramach wsparcia projektowego (realistyczna wartość wynikająca z zakresu i planów projektu). - Zaokrąglenie wartości do 2615. <p>Celem niepowielania wartości, przyjęto rozkład jazdy jako centralny dokument w projekcie.</p>
9.	RA IT	2.2. Udostępnione e-usługi	Nie wymieniono e-usług, wydaje się być to wątpliwe biorąc pod uwagę zapisy w innych częściach OZPI.	Proszę o analizę wyjaśnienie lub korektę opisu założeń	<p>Wyjaśnienie:</p> <p>Projekt skupia się na tworzeniu warunków do udostępniania danych (działanie 2.3. w FERC - Cyfrowa dostępność i ponowne wykorzystanie informacji), w związku z czym projekt nie dostarcza e-usług.</p> <p>Usługodawcy zewnętrzni mogą budować e-usługi na bazie danych udostępnionych poprzez serwis z otwartym dostępem KPD MMTIS.</p>
10.	RA IT	2.3. Udostępnione informacje sektora	W projekcie wskazano na: <i>Zdigitalizowane i udostępnione informacje o</i>	Proszę o analizę i korektę opisu	<p>Uwaga przyjęta, poprawiono w OZPI.</p> <p>- W zakresie “rodzaju informacji/zasobów” - poprawiono zgodnie ze</p>

		<p>publicznego i zdigitalizowane zasoby</p> <p><i>przystankach komunikacyjnych i dworcach, Zdigitalizowane i udostępnione rozkłady jazdy, udostępnione deklaracje zgodności.</i></p> <p>Wątpliwości budzi wskazywanie na digitalizację, która co do zasady odnosi się do konwersji danych analogowych na formę cyfrową. Wydaje się, że większość danych tj. rozkłady jazdy, lokalizacje przystanków są już w formie cyfrowej, w związku z czym mamy tu raczej do czynienia z konwersją danych cyfrowych i ich udostępnieniem w formatach otwartych, nie zaś digitalizacją sensu stricto. W związku z czym prosba</p>	<p>założeń</p>	<p>wskazówkami.</p> <p>- W zakresie rewizji wartości liczbowych w stosunku do wskazanych KPI.</p> <p>Skorygowano wyliczenie szacowanej liczby obiektów “rozkłady jazdy”. Wg. stanu na koniec 2024 r. w Polsce istniały rozkłady dla 27546 linii komunikacyjnych. Wartość osiągalną na koniec 2029 r.: szacuje się na około 10% z 27,5 tys. = 2,7 tys. Poprzednie wyliczenie bazowało na danych za 2023 r., z których wyliczona liczba linii komunikacyjnych to 20366. Wskaźnik KPI 2.3. uwzględnia dodatkowo 5% bufor na niepewność danych źródłowych (ewentualnie mogące znajdować się w nich nieścisłości) tak aby wskaźnik był rzeczywiście osiągalny.</p> <p>Skorygowano wyliczenie szacowanej liczby obiektów “deklaracje zgodności” - liczba podmiotów potencjalnie objętych interwencją wynosi około 4061. Wartość osiągalną na koniec 2029 r.: szacuje się na około 20% z 4 tys. = 800 (zaokrąglając). Wskaźnik KPI 1.2. uwzględnia dodatkowo 5% bufor na niepewność danych źródłowych (ewentualnie mogące znajdować się w nich nieścisłości) tak aby wskaźnik był rzeczywiście osiągalny.</p> <p>Dodatkowo wyjaśnienie w zakresie wartości liczbowej obiektów “przystanki komunikacyjne i dworce”: docelowo (poza horyzontem czasowym projektu), w bazie danych powinno znaleźć się około 170 tys. obiektów (informacji o pojedynczym przystanku komunikacyjnym lub dworcu). Wartości osiągalną na koniec 2029 r.: szacuje się na około 50% ze 170 tys. = 85 tys. Jest to podstawowa dana dla tworzenia rozkładów jazdy, stąd wypełnienie tej bazy musi być większe niż docelowy wskaźnik 2.3. "Liczba udostępnionych on-line dokumentów zawierających informacje sektora publicznego/dane prywatne” liczony w liniach komunikacyjnych opisywanych rozkładami jazdy (wypełnienie</p>
--	--	--	----------------	---

			<p>o korektę rodzaju informacji zasobów, ograniczając się do wskazania typu materiałów np. dane o przystankach komunikacyjnych i dworcach (w formatach otwartych), Udostępnione rozkłady jazdy (w formatach otwartych)</p> <p>Konieczna jest również rewizja wartości liczbowych w stosunku do wskazanych KPI.</p>		<p>bazy w okresie projektu szacuje się na około 10%).</p>
11.	RA IT	2.4 Produkty końcowe projektu	<p>Wśród produktów wskazano m.in. interfejs API dla bazy przystanków komunikacyjnych i dworców, jednak brak równoważnego produktu dotyczącego bazy rozkładów jazdy, która również stanowi istotny komponent systemu. Ponadto w</p>	<p>Proszę o analizę i korektę opisu założeń</p>	<p>Uwaga nieprzyjęta</p> <p>Wyjaśnienie:</p> <p>W zakresie uwagi „brak równoważnego produktu dotyczącego bazy rozkładów jazdy” – wyjaśnienie: dane o rozkładach jazdy będą udostępniane za pomocą „Interfejsu API do pobierania danych z zakresu projektu”.</p> <p>Produkty: "Raport z testów badań UX/UI" i "Raport dostępności serwisu do pobierania danych" przyporządkowane są do kamienia milowego "Uruchomiona pierwsza wersja serwisu i interfejsu API do pobierania rozkładów jazdy".Produkty: "Raport z testów bezpieczeństwa" i "Raport</p>

			wykazie produktów znajdują się raporty z testów (m.in. UX/UI, bezpieczeństwa, wydajności), które nie są powiązane z żadnym kamieniem milowym, a ich opisy nie wskazują, czy raporty potwierdzają pozytywne wyniki testów, czy identyfikują konieczność wprowadzenia poprawek.		z testów wydajności” przyporządkowane są do kamienia milowego o poprawionej nazwie “Udostępniona finalna wersja eksploatacyjna systemu teleinformatycznego KPD MMTIS i serwisu z otwartym dostępem KPD MMTIS”.
12.	RA IT	3. Kamienie milowe	Zaleca się doprecyzowanie i rozdzielenie produktów oraz kamieni milowych dla dwóch komponentów projektu – systemu teleinformatycznego oraz serwisu z otwartym dostępem. Obecnie kamienie milowe odnoszą się głównie do systemu	Proszę o analizę i korektę opisu założeń	<p>Uwaga przyjęta, skorygowano OZPI:</p> <p>- W zakresie ostatniego kamienia milowego zaproponowano poprawioną nazwę “Udostępniona finalna wersja eksploatacyjna systemu teleinformatycznego KPD MMTIS i serwisu z otwartym dostępem KPD MMTIS”.</p> <p>Wyjaśnienie:</p> <p>- W zakresie uwagi wskazującej na uzupełnienie listy kamieni milowych o kamień dotyczący pozyskiwania deklaracji zgodności pozyskiwanie deklaracji zgodności będzie zintegrowane z pozyskiwaniem samych danych, zatem ten aspekt jest zagospodarowany poprzez kamienie milowe: “Uruchomiona pierwsza wersja interfejsu API Baza przystanków komunikacyjnych i dworców w zakresie pozyskiwania i</p>

		<p>teleinformatycznego, pomijając istotne działania związane z uruchomieniem serwisu do otwartego udostępniania danych, publikacją danych sektora publicznego (ISP), procesem testowania, walidacją wyników oraz udostępnieniem danych użytkownikom końcowym. Brakuje również kamienia milowego dotyczącego pozyskiwania deklaracji zgodności.</p> <p>Biorąc pod uwagę, że dane mają być dostarczane przez podmioty zewnętrzne (w tym przedsiębiorców transportowych), realizację działań informacyjnych i szkoleniowych warto</p>	<p>udostępniania danych”, “Udostępniona pierwsza wersja eksploatacyjna systemu teleinformatycznego KPD MMTIS” i “Udostępniona finalna wersja eksploatacyjna systemu teleinformatycznego KPD MMTIS i serwisu z otwartym dostępem KPD MMTIS”.</p> <p>- W odniesieniu do uwagi dotyczącej szkoleń w projekcie udzielam wyjaśnień, że 30 czerwca 2029 r. planowane jest zakończenie cyklu szkoleń z działania systemu, natomiast rozpoczęcie przygotowań do szkoleń w szczegółowym harmonogramie (SW) przewiduje się na 1 kwartał 2026. Z uwagi na charakter kamieni milowych - ważny „punkt kontrolny” projektu - nie ujęto przygotowań jako osobnych kamieni milowych. Z kolei materiały szkoleniowe będą wytwarzane przez cały ten okres (między pierwszym kwartałem 2026 a drugim kwartałem 2029) a ich komplet będzie dostarczony w ostatnim roku projektu.</p>
--	--	--	--

			zaplanować wcześniej - obecny harmonogram zakłada zakończenie szkoleń dla podmiotów zewnętrznych dopiero 30 czerwca 2029 r. Z kolei materiały szkoleniowy powinny być opracowane przed rozpoczęciem szkoleń, a nie dopiero w ich końcowej fazie.		
13.	RA IT	7.1. Widok kooperacji aplikacji	W tabeli przepływów brak API.	Proszę o analizę i korektę opisu założeń	<p>Uwaga przyjęta, poprawiono OZPI:</p> <p>Uwzględniono przepływy danych API w tabeli Lista przepływów pomiędzy systemami odbierającymi dane.</p>
14.	RA IT	7.1. Widok kooperacji aplikacji	Brak powiązania z systemem dane.gov.pl i uzasadnienia konieczności budowy systemu "Serwis z otwartym dostępem KPD MMTIS", podczas gdy istnieje system dane.gov.pl.	Proszę o analizę i wyjaśnienie lub korektę opisu założeń	<p>Wyjaśnienie:</p> <p>System KPD MMTIS jest niezależnym, złożonym systemem dziedzinowym, wymagającym rozbudowanej infrastruktury, stąd nie może on być częścią systemu dane.gov.pl (co potwierdzono w ramach konsultacji z operatorem dane.gov.pl). Dane z KPD MMTIS mogą być (i będą) uwidocznione na portalu dane.gov.pl jednocześnie stanowiąc niezależny system.</p> <p>To powiązanie uwidoczniono na skorygowanym diagramie widoku kooperacji.</p>

15.	RA IT	7.1. Widok kooperacji aplikacji	<p>W opisie wskazano, że dane będą pobierane z systemów dostawców danych w zakresie RD MMTIS do KPD MMTIS za pośrednictwem API. Proszę o informacje dotyczące liczby potencjalnych systemów, z których będą pobierane dane, a także czy posiadają one API. Konieczne jest również wskazanie, kto będzie odpowiedzialny za wdrożenie lub dostosowanie API tych systemów do KPD MMTIS, gdyż jest to działanie kosztowne.</p> <p>Być może warto przeprowadzić analizę istniejących systemów i przygotować rozwiązanie umożliwiające transfer danych między API instytucji a systemem</p>	<p>Proszę o wyjaśnienie</p>	<p>Wyjaśnienie:</p> <p>Należy wyjaśnić, że system zostanie stworzony w celu ujednolicenia dostępu i umożliwienia udostępniania danych w zakresie wymaganym prawem (obowiązek już istnieje).</p> <p>KPD będzie potrafiło czytać standardowe pliki tj. w formatach GTFS, NETEX, GeoJSON. W przypadku, gdy instytucja posiada oprogramowanie zgodne z wymaganym standardem, KPD będzie potrafiło takie pliki interpretować. Nie będzie wówczas wymagana dodatkowa integracja, ponad czynności niezbędne do złożenie deklaracji zgodności i rejestracji posiadania danych (zgłoszenia do katalogu).</p> <p>Projekt przewiduje ponadto uruchomienie narzędzi wspierających w realizacji standardu poprzez dostarczenie konwertera danych – z najczęściej stosowanego formatu GTFS do NeTEx, oraz interfejsu użytkownika pozwalającego wprowadzać dane bezpośrednio do bazy przez podmioty małe.</p> <p>Przykładowe systemy posiadające API (miejskie/metropolitalne portale otwartych danych) publikujące dane kompatybilne z w/w standardami zostały wykazane poniżej:</p> <p>https://ckan.multimeddiagdansk.pl/dataset/tristar</p> <p>https://otwartedane.gdynia.pl/</p> <p>https://otwartedane.metropoliagzm.pl/</p> <p>https://otwartedane.lublin.eu/</p> <p>https://otwartedane.erzeszow.pl/</p> <p>https://www.poznan.pl/opendata</p>
-----	-------	---------------------------------	---	-----------------------------	--

			KPD (np. w postaci adaptera), aby nie przerzucać kosztów na dostawców danych oraz nie wymuszać podwójnego wprowadzania danych do dwóch systemów, co również jest czasochłonne i kosztowne.		
16.	RA IT	7.1. Widok kooperacji aplikacji	Wydaje się, że opis systemu KPD MMTIS wymaga rewizji, ponieważ w obecnej wersji wskazano, że <i>Celem systemu jest zapewnienie efektywnej wymiany i standaryzacji informacji pomiędzy podmiotami odpowiedzialnymi za transport a użytkownikami końcowymi, w tym podróżującymi, a organami administracji</i>	Proszę o wyjaśnienie i korektę opisu założeń	<p>Uwaga przyjęta, poprawiono OZPI.</p> <p>Zgodnie z logiką projektu, zawartość KPD MMTIS będzie dostępna dla dostawców e-usług, które będą budowane w oparciu o dane zawarte w KPD. Z opisu usunięto podróżnych, którzy nie są bezpośrednimi odbiorcami projektu (nie będą oni korzystać bezpośrednio ani z systemu teleinformatycznego KPD MMTIS ani z Serwisu z otwartym dostępem KPD MMTIS).</p>

			<p><i>publicznej. Z opisu projektu wynika jednak, że podróżujący nie będą mieli bezpośredniego dostępu do systemu KPD MMTIS, a korzystać będą raczej z Serwisu z otwartym dostępem KPD MMTIS.</i></p>		
17.	RA IT	7.3. Przyjęte założenia technologiczne	<p>Prośba o uzupełnienie celem oceny m.in. kosztów założonych do realizacji projektu w zakresie infrastruktury. Przede wszystkim proszę o uzupełnienie opisu infrastruktury, sieci i bezpieczeństwa, standardów wymiany danych.</p>	<p>Proszę o analizę i uzupełnienie opisu założeń</p>	<p>Uwaga nieprzyjęta</p> <p>Wyjaśnienie: Ze względu na brak sztywnych założeń - pozostawiono niewypełnione.</p>