

**REKOMENDACJE
RADY WARSZAWSKIEGO TRANSPORTU PUBLICZNEGO**



**DOTYCZĄCE
DOSTĘPNOŚCI PRZYSTANKÓW ORAZ POJAZDÓW TRANSPORTU
PUBLICZNEGO DLA OSÓB O OGRANICZONEJ MOBILNOŚCI I PERCEPCJI**

Każdy człowiek ma prawo do samodzielnego oraz aktywnego życia prywatnego i społecznego, nauki, pracy, wypoczynku i załatwiania codziennych spraw zgodnie z własnymi potrzebami oraz aspiracjami. Podstawowym warunkiem korzystania z tego prawa jest możliwość łatwego i bezpiecznego przemieszczania się środkami transportu publicznego. Konwencje międzynarodowe gwarantują wszystkim, także osobom o ograniczonej mobilności i percepcji, takie same prawa. Większość tych osób chce i może uczyć się, pracować, żyć w poczuciu godności i przydatności, musi jednak mieć zapewnioną możliwość samodzielnego wyjścia z domu, poruszania się i podróżowania tak jak wszyscy inni mieszkańcy. Dlatego eliminacja barier związanych z dostępnością do przystanków i pojazdów dla osób z ograniczoną mobilnością i percepcją stanowi istotny element tworzenia warunków do szerokiego ich uczestniczenia w życiu miasta. W tym celu Rada WTP przygotowała przedstawione poniżej rekomendacje, których realizacja stworzy lepsze warunki do korzystania z transportu publicznego osobom z ograniczoną mobilnością i percepcją.

1. Karta praw pasażera

REKOMENDACJA

Wprowadzenie Karty Praw Pasażera, w drodze zarządzenia Dyrektora ZTM.

Projekt wstępny Karty Praw Pasażera w krótkim terminie zostanie przygotowany przez Radę Warszawskiego Transportu Publicznego. Po akceptacji Dyrektora ZTM za pośrednictwem członków Rady WTP zostanie on przedyskutowany oraz szeroko skonsultowany z przedstawicielami różnych grup interesu, reprezentowanych w Radzie WTP. Przyjęta Karta Praw Pasażera winna być upowszechniona wśród pasażerów i powszechnie dostępna.

UZASADNIENIE

Przewóz środkami transportu publicznego w Warszawie odbywa się zgodnie z *Regulaminem przewozu środkami lokalnego transportu zbiorowego w m.st. Warszawie* w oparciu o *Zarządzenie nr 790/2016 Prezydenta m. st. Warszawy z dnia 27 maja 2016*. Drugim istotnym dokumentem regulującym sposób zachowania się zarówno pasażerów jak i służb organizatora oraz operatorów jest *Uchwała Rady m.st. Warszawy nr XXVI/658/2016 w sprawie przepisów porządkowych obowiązujących w lokalnym transporcie zbiorowym*. Przepisy te są napisane językiem prawniczym. Wyciąg z tych przepisów wywieszany jest w pojazdach transportu publicznego w miejscu trudno dostępnym i napisany jest małą czcionką, co utrudnia zapoznanie się z nim. Jednocześnie w miastach, które takie Karty posiadają, ich zapisy mają szerszy charakter i nie są uproszczonym wyciągiem z obowiązujących przepisów (czyli bardzo wąsko). Dlatego zaproponowanie nie więcej niż 10 praw napisanych językiem przystępnym budowałoby świadomość pasażerów, co do korzystania z transportu publicznego.

2. Utrudniony dostęp do materiałów nt. dostępności do pojazdów i przystanków

REKOMENDACJA

Stworzenie bazy aktów prawnych, opracowań i informacji dotyczących transportu publicznego w Warszawie i terenu Obszaru Metropolitalnego Warszawy obsługiwanego transportem publicznym organizowanym przez ZTM.

Baza ta ma służyć gromadzeniu, klasyfikacji i upowszechnianiu informacji oraz dokumentów dot. transportu publicznego i pasażerów, także w zakresie szeroko rozumianej dostępności osób o ograniczonej mobilności i percepcji. Baza ta powinna być stworzona przez Zarząd Transportu Miejskiego oraz przez niego uzupełniana i zarządzana.

UZASADNIENIE

Zgromadzenie informacji w jednym miejscu pozwoli na korzystanie z niej osobom o ograniczonej mobilności oraz percepcji jak i ich opiekunom, a także przedstawicielom pozarządowych organizacji zajmujących się osobami niepełnosprawnymi oraz wszystkim osobom zainteresowanym transportem publicznym, pracownikom administracji samorządowej i ekspertom. Między innymi przyczyni się to do lepszego zrozumienia problemów związanych z dostępnością osób o ograniczonej mobilności i percepcji do pojazdów oraz przystanków.

3. Bank informacji o aktualnych barierach dla osób o ograniczonej mobilności i percepcji

REKOMENDACJA

Stworzenie banku informacji o barierach występujących na terenie Warszawy i gmin podwarszawskich, obsługiwanych przez transport publiczny organizowany przez ZTM.

Bank powinien gromadzić i udostępniać na stronie internetowej Warszawskiego Transportu Publicznego informacje o barierach (dot. przystanków i ich otoczenia, pojazdów) wszystkim zainteresowanym, a przede wszystkim osobom o ograniczonej mobilności i percepcji, tak aby przy planowaniu podróży mogły sprawdzić na bieżąco, które miejsca mogą stwarzać im problemy. Dodatkowo należy zapewnić możliwość korzystania z tej bazy za pośrednictwem dedykowanej aplikacji.

UZASADNIENIE

Przygotowanie i udostępnienie oraz aktualizacja informacji o występujących utrudnieniach dla osób o ograniczonej mobilności i percepcji wpłynie w istotny sposób na możliwość bardziej sprawnego ich poruszania się transportem publicznym. Do tego można wykorzystać aktualnie prowadzony projekt elektronicznego rozkładu jazdy w ramach realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego (e-Transport) – aplikacja mobilna.

4. Informacja na przystankach i w pojazdach

REKOMENDACJA

Umieszczanie znaków informacji wizualnej zgodnie z warunkami ich stosowania i promocja takiego oznaczania.

Rozwiązanie to ułatwi osobom starszym i niepełnosprawnym poruszanie się we wszystkich miejscach ogólnodostępnych. W szczególności należy dokonać przeglądu pojazdów i przystanków oraz wprowadzić zmiany dotyczące:

- a) umieszczenia informacji pasażerskiej zwłaszcza w zakresie czytelności (wielkości czcionki) i odpowiedniego oświetlenia;
- b) wprowadzenia do informacji wizualnej w pojazdach transportu publicznego komunikatu o potrzebie ustępowania miejsc osobom o ograniczonej mobilności i percepcji; rekomenduje się także realizowanie okresowo kampanii promocyjno-edukacyjnych w tym zakresie;
- c) oznakowanie ikoną na tablicach bocznych pojazdów, przystanków z utrudnieniami dla osób o ograniczonej mobilności;
- d) zapewnienia w toaletach na wszystkich stacjach metra miejsc do przewijania dzieci i poprawienie oznakowania drogi dojścia do toalet;
- e) oznakowanie w wagonach metra miejsc dla wózków oraz sposobu ich prawidłowego ustawienia, także w niektórych typach tramwajów;
- f) zamieszczanie informacji o dostępnej przestrzeni dla wózków inwalidzkich, wózków dla dzieci i rowerów.

Ponadto na stronie ZTM i na monitorach w pojazdach rekomenduje się zamieszczenie krótkich filmów promujących właściwe zachowania pasażerów w pojazdach i na przystankach transportu publicznego. Jako priorytetowe Rada WTP rekomenduje przygotowanie prezentacji jak osoba niepełnosprawna np. ruchowo powinna korzystać z przycisków w pojeździe, aby powiadomić prowadzącego pojazd o potrzebie pomocy z jego strony. Istotna jest także wizualizacja sposobu powiadamiania, korzystania z podjazdów/trapów w zależności od rodzaju pojazdu. Inne są bowiem rozwiązania w autobusach, inne w tramwajach w zależności od typu tramwaju, a jeszcze inne na kolei i w metrze.

UZASADNIENIE

Dostępność pojazdów dla osób o ograniczonej mobilności i percepcji to nie tylko dostępność fizyczna, ale także łatwa dostępność do informacji niezbędnych dla tych osób do realizacji swojego celu podróży w warunkach dla nich akceptowalnych. Niezbędnym jest zwrócenie uwagi na miejsce umieszczania informacji, ich formy czy czytelność co do treści jak i kolorystyki. Wizualizacja „oswoiłaby” osoby niepełnosprawne ruchowo, głuche, słabo widzące i niewidome z korzystaniem z oferty transportu publicznego (objaśnienia w Polskim Języku Migowym i opis głosowy).

5. Pojazdy

REKOMENDACJA

Konsultowanie zakupów pojazdów transportu publicznego w zakresie potrzeb osób o ograniczonej mobilności i percepcji.

Coraz częściej wprowadzane są nowoczesne pojazdy komunikacji publicznej do ruchu w Warszawie, jednak zakup takiego taboru powinien odpowiadać potrzebom oraz bezpieczeństwu osób o ograniczonej mobilności i percepcji. Dlatego zakupy w sensie konstrukcji wnętrza pojazdu powinny być konsultowane z grupami osób o różnych potrzebach związanych z korzystaniem z komunikacji miejskiej. Wyniki tych konsultacji powinny być wykorzystywane podczas realizowanej procedury zamówienia nowego taboru i modernizacji używanego. Ponadto rekomenduje się:

- a) weryfikację umieszczania biletomatów w tramwajach z punktu widzenia możliwości przemieszczania się osób niepełnosprawnych;
- b) stopniową, w ramach naturalnej wymiany, unifikację płatności w automatach biletowych montowanych w pojazdach (możliwość płatności kartami płatniczymi);
- c) utrzymywanie w ciągłej sprawności urządzeń dla osób o ograniczonej mobilności i percepcji;
- d) wprowadzenie zasady wykonywania kompleksowych kontroli funkcjonowania ww. urządzeń przynajmniej raz w roku po okresie zimowym, w roku 2018 nie później niż do końca czerwca.

UZASADNIENIE

Istotnym elementem poprawy standardu nowego taboru komunikacyjnego jest faza przygotowywania opisu przedmiotu zamówienia i proces jego zakupu. Dzięki temu nie będzie trzeba dostosowywać już funkcjonującego taboru do potrzeb osób o ograniczonej mobilności i percepcji, co może być kosztowne, a czasami niemożliwe.

6. Zatoki przystankowe

REKOMENDACJA

Dokonanie przeglądu zatok przystankowych oraz przeprowadzenie analizy zasadności likwidacji zatok.

Przegląd powinien dotyczyć właściwego wyprofilowania zatok, tak aby kierowca autobusu wjeżdżającego po łuku nie miał trudności w zatrzymaniu się równoległe do linii krawężnika i nie powstawała nadmierna przestrzeń pomiędzy krawężnikiem a wejściem do pojazdu. Jednocześnie rekomenduje się uczulenie kierowców na właściwe zatrzymywanie się w zatokach przystankowych tak, aby przestrzeń pomiędzy krawężnikiem a wejściem do pojazdu nie była większa niż 20 cm.

Rada WTP rekomenduje przeprowadzenie analizy zatok pod kątem ich ewentualnej likwidacji, biorąc pod uwagę, że mogą one stwarzać trudności w dostępie do pojazdów dla osób o ograniczonej mobilności i percepcji. Na podstawie przyjętych wniosków ZTM powinien opracować odpowiedni program wdrożenia i sukcesywnie go realizować.

UZASADNIENIE

Przystanki z zatokami często utrudniają wsiadanie do pojazdów osobom o ograniczonej mobilności i percepcji. Jednak nie można bezkrytycznie przyjąć, że przystanki mają lub nie mają być z zatokami. Np. na terenach gdzie chcemy uspokoić ruch lub gdzie ten ruch jest minimalny rozsądna jest rezygnacja z zatok celem obniżenia kosztów budowy infrastruktury drogowej i podniesienia bezpieczeństwa. Inna sytuacja jest w przypadku ciągów, po których poruszają się zarówno autobusy pośpieszne/ekspresowe, jak i linie zwykłe. Brak zatok w takim przypadku może blokować autobusy linii ekspresowych/pośpiesznych przez autobusy linii zwykłych, co zatracą sens istnienia tych pierwszych. Złe wyprofilowanie zatoki przystankowej w sytuacji autobusu przegubowego, długiego może powodować utrudnienie dla kierowcy autobusu wjeżdżającego po łuku, co do zatrzymania się równoległe do linii krawężnika. Prowadzi to do utrudnienia wsiadania do pojazdów osobom o ograniczonej mobilności i percepcji. Precyzja zatrzymania autobusu w zatoce przystankowej zależy także od umiejętności i chęci kierowców autobusów, dlatego tak ważne jest ich szkolenie w tym zakresie.

7. Szkolenie kierowców i motorniczych wraz z kontrolą przestrzegania stosowania się do ich treści

REKOMENDACJA

Opracowanie jednolitej metodologii i harmonogramu szkoleń kierowców oraz motorniczych pojazdów.

Szkolenia powinny dotyczyć potrzeb osób o ograniczonej mobilności i percepcji w trakcie korzystania z transportu publicznego oraz zapewnienia bezpiecznej jazdy. Szkolenie kierowców i motorniczych m.in. powinno polegać na praktycznym egzaminie z obsługi niepełnosprawnego pasażera wraz z postawieniem kierowców w sytuacji osób o różnych ograniczeniach. Ponadto wskazane jest uczestniczenie w tych szkoleniach w roli wykładowców, osób o różnym rodzaju niepełnosprawności wraz z instytucją tzw. tajemniczego klienta. W trakcie szkoleń należy zwracać uwagę na zatrzymywanie się autobusów w miarę możliwości na wysokości wiat oraz łagodne ruszanie i hamowanie pojazdów, zapewnienie odpowiedniej, nie skrajnej, temperatury. Do rozważenia jest wykorzystywanie monitoringu w pojazdach do dokumentowania wykroczeń prowadzących.

UZASADNIENIE

Obsługa pojazdów z osobami o ograniczonej mobilności oraz percepcji wymaga zrozumienia ich niepełnosprawności jak i delikatności. Jednocześnie z punktu widzenia tych osób ważna jest spokojna jazda bez gwałtownego hamowania i przyspieszania. Autobusy winny zatrzymywać się na wysokości wiat, o ile lokalizacja wiat w stosunku do początku przystanku to umożliwia – obecnie zdarza się, że autobusy mijają wiaty i ludzie z niepełnosprawnością, matki z dziećmi i seniorzy muszą przemieszczać się wiele metrów spod wiaty do wejścia do autobusów.

8. Parkowanie w otoczeniu przystanków

REKOMENDACJA

Podjęcie przez Straż Miejską i Policję polityki „zero tolerancji dla nieprzepisowego parkowania na przystankach”.

Rada WTP rekomenduje bezwzględne egzekwowanie przepisów ustawy Prawa o ruchu drogowym (PoRD) w zakresie zatrzymywania pojazdów. Przepisy zabraniają „*zatrzymywania pojazdu w odległości mniejszej niż 15 m od słupka lub tablicy oznaczającej przystanek, a na przystanku z zatoką – na całej jej długości*” (art. 49 pkt 9 PoRD).

Ochrona przystanków komunikacji publicznej przed nieprzepisowo zaparkowanymi pojazdami powinna zostać zapewniona bez konieczności montowania słupków czy innych rozwiązań technicznych, które stanowiłyby kolejną, nową barierę w dostępie do pojazdów komunikacji publicznej dla jego pasażerów, a zwłaszcza osób o ograniczonej mobilności i percepcji. Jednak w przypadku dużego ryzyka związanego z nieprzepisowym parkowaniem dopuszcza się realizację słupków przystankowych w sposób niepogarszający funkcjonowania peronu przystankowego, w tym dostępności dla ww. osób.

Rada WTP rekomenduje również uregulowanie i stworzenie możliwości pozostawiania (wyznaczone miejsca) bez utrudnień dla pasażerów transportu publicznego, w otoczeniu a w miarę możliwości w obrębie przystanków komunikacji publicznej, pojazdów innych niż samochodowe – w szczególności prywatnych lub miejskich rowerów, skuterów, hulajnóg i wszelkich innych pojazdów służących mobilności indywidualnej.

UZASADNIENIE

Celem wskazanych działań jest ochrona i/lub uwolnienie dostępnej w obrębie przystanków komunikacji publicznej przestrzeni dedykowanej jej użytkownikom. Poprawi to warunki dostępności do przystanków komunikacji publicznej dla wszystkich grup jej użytkowników, a w szczególności dla osób o ograniczonej mobilności i percepcji. Parkowanie przy przystankach komunikacji publicznej pojazdów innych niż samochodowe (np. prywatne lub miejskie rowery, skutery, hulajnogi) tak aby nie kolidowały z ruchem pieszym w obrębie przystanku i były pozostawiane wyłącznie w wyznaczonych do tego celu specjalnych miejscach.

9. Program wykonawczy wdrożenia standardów zatwierdzonych przez Prezydenta m.st. Warszawy

REKOMENDACJA

Przygotowanie programu wykonawczego Zarządzenia Prezydenta m.st. Warszawy (z dnia 23.10 2017) w sprawie tworzenia na terenie miasta stołecznego Warszawy dostępnej przestrzeni, w tym infrastruktury dla pieszych ze szczególnym uwzględnieniem osób o ograniczonej mobilności i percepcji.

Z punktu widzenia poprawy dostępności do transportu publicznego, w szczególności osób o ograniczonej mobilności i percepcji, ważne są postanowienia dotyczące spełnienia warunków określonych w ww. Zarządzeniu, a w szczególności:

a) Przystanków transportu publicznego:

- ♦ ogólnych standardów dla przystanków transportu publicznego;
- ♦ standardów dla pola oczekiwania w obrębie przystanku;
- ♦ standardów dla wiat przystankowych;
- ♦ szczegółowych standardów dla przystanków autobusowych, tramwajowych, łączonych, metra, a także dla stacji i przystanków kolejowych, zintegrowanych miejsc przesiadkowych.

b) Informacji tekstowej, graficznej, głosowej i dotykowej:

- ♦ informacji tekstowej i infografiki;
- ♦ kontrastu barw;
- ♦ informacji głosowej
- ♦ informacji dotykowej;

- ♦ dostępności serwisu internetowego;
- ♦ dostępności rozkładu jazdy w czasie rzeczywistym przez aplikację.

Rekomenduje się zwrócenie szczególnej uwagi w trakcie przeprowadzania przeglądu stanowiącego podstawę do przygotowania programu wykonawczego, aby:

- ♦ kosze, różne pojemniki, mała architektura na przystankach nie ograniczały pola manewrów osób o ograniczonej mobilności i percepcji;
- ♦ wysokość peronów i umiejscowienie wysepek przystankowych nie ograniczały dostępności, zwłaszcza aby były zapewnione pochylnie przy wysepkach przystankowych;
- ♦ wiaty dla osób na wózkach stanowiły ochronę przed padającym deszczem czy śniegiem;
- ♦ zapewnienie czytelności ekranów biletomatów także w trakcie silnej operacji słońca.

Rada WTP rekomenduje dokonanie tam gdzie jest to zasadne, po przeprowadzonej analizie korzyści i wad, relokacji przystanków tramwajowych, tak aby znajdowały się one przed skrzyżowaniem.

Rekomenduje się dokonanie przeglądu wszystkich przystanków i stacji kolejowych na terenie Obszaru Metropolitalnego Warszawy obsługiwanego transportem publicznym organizowanym przez ZTM, w odniesieniu do powyższych standardów.

Program powinien zawierać kolejność usuwania barier – ustalenie priorytetów w stosunku do możliwości finansowych oraz wykonawczych miasta i sąsiednich gmin obsługiwanych w ramach porozumienia z ZTM.

UZASADNIENIE

Wprowadzone zarządzeniem Prezydenta m.st. Warszawy standardy stanowią istotny krok w poprawie dostępności osób o ograniczonej mobilności i percepcji do przystanków oraz pojazdów komunikacji publicznej. Jednak bez przygotowania kompleksowego programu wdrażania zapisów ww. zarządzenia realizacja może być przypadkowa i wycinkowa. Ważnym jest zidentyfikowanie tzw. czarnych punktów gdzie podjęcie działań jest szczególnie pilne. W celu poprawy dostępności do serwisu czy rozkładu jazdy można wykorzystać aktualnie prowadzony projekt elektronicznego rozkładu jazdy w ramach realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego (e-Transport) – aplikacja mobilna.

10. Audyt rozwiązań dot. transportu publicznego

REKOMENDACJA

Wprowadzenie procedury audytu rozwiązań dot. transportu publicznego. Poprawa warunków korzystania z transportu publicznego powinna być wspomagana stosowaniem procedury audytu infrastruktury przystankowej, otoczenia przystanków i dróg dojścia do przystanków, a także obsługi osób z ograniczoną mobilnością i percepcją przez kierowców oraz motorniczych. Audyt powinien być wykonywany przez zewnętrznych audytorów, niezależnych od zarządcy infrastruktury i autorów projektów. Wprowadzanie audytów powinno być systematyczne dla nowych rozwiązań i miejsc zgłaszanych przez pasażerów. Punktem wyjścia może być dokonanie pilotażowego audytu dla 50 przystanków aby określić skalę problemu. Audyt powinien być wykonywany na etapie planowania i projektowania infrastruktury, jej realizacji i eksploatacji.

W związku z powyższym rekomenduje się opracowanie zasad wykonywania audytów, a następnie pilne wprowadzenie (począwszy od stycznia 2019 r):

- ♦ systematycznych, w powiązaniu z REKOMENDACJĄ 9, audytów istniejącej infrastruktury, polegających na monitorowaniu stanu technicznego oraz wszelkich ewentualnych utrudnień i ograniczeń związanych z korzystaniem z tej infrastruktury przez pasażerów,
- ♦ obowiązkowego audytu dokumentacji projektowej zawierającej rozwiązania związane z infrastrukturą przystankową, jej otoczeniem i dojazdami do przystanków, pod kątem poprawności rozwiązań dla pasażerów oraz ruchu pieszego.

UZASADNIENIE

Wprowadzenie procedury audytu będzie służyć poprawie jakości transportu publicznego i jego dostępności. Zwiększenie zainteresowania transportem publicznym nastąpi jeśli drogi dojścia pasażerów do przystanków będą w projektach prowadzone najkrótszą trasą, prosto, szerokimi chodnikami oraz będą pozbawione przeszkód w postaci obiektów małej architektury (nawiązanie do REKOMENDACJI 9). Dlatego projekty Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych (ZMID), Zarządu Dróg Miejskich (ZDM) oraz dzielnic m.st. Warszawy i gmin objętych transportem publicznym organizowanym przez ZTM, realizowane na terenie aglomeracji warszawskiej powinny być oceniane również pod kątem jakości technicznej rozwiązań oraz dostępności dla pasażerów transportu publicznego zwłaszcza dla osób o ograniczonej mobilności i percepcji. Zarząd Transportu Miejskiego powinien wprowadzić procedurę audytu istniejących rozwiązań i doprowadzić do wprowadzenia procedury audytu w projektach zamawianych ze środków m.st. Warszawy, reprezentując w ten sposób interesy pasażerów.

Rekomendacje wypracowane przez Radę Warszawskiego Transportu Publicznego w trakcie posiedzeń: 5 i 24 kwietnia 2018 r.

Skład Rady WTP:

1. **Michał Babicki** - Urząd Miasta Marki (*grupa samorządowa*)
2. **Łukasz Bielecki** - Stowarzyszenie Zielone Mazowsze (*grupa ekologiczna*)
3. **Andrzej Brzeziński** - Politechnika Warszawska (*grupa naukowa*)
4. **Tomasz Daszkiewicz** - Zarząd Transportu Miejskiego (*grupa samorządowa*)
5. **Adam Jędrzejewski** - Stowarzyszenie Mobilne Miasto (*grupa przedsiębiorców*)
6. **Katarzyna Kaczmarska** - Warszawska Izba Gospodarcza (*grupa przedsiębiorców*)
7. **Longinus Kawka** - Warszawska Rada Seniorów (*grupa społeczna*)
8. **Stefan Kotyk** - BKDS ds. Transportu (*grupa społeczna*)
9. **Agnieszka Krzyżak-Pitura** - Fundacja "Rodzic w mieście" (*grupa społeczna*)
10. **Jan Kuźmiński** - Miejskie Zakłady Autobusowe Sp. z o.o. (*grupa operatorów*)
11. **Waldemar Lasek** - Biuro Polityki Mobilności i Transportu Urzędu m.st. Warszawy (*grupa samorządowa*)
12. **Robert Nogalski** - Urząd Miejski w Piastowie (*grupa samorządowa*)
13. **Marek Roszkowski** - Biuro Planowania Rozwoju Warszawy S.A. (*grupa naukowa*)
14. **Anita Siemaszko** - Stowarzyszenie Kobiet Niepełnosprawnych (*grupa społeczna*)
15. **Wojciech Szymalski** - Fundacja Instytut na rzecz Ekorozwoju (*grupa ekologiczna*)
16. **Michał Wolański** - Szkoła Główna Handlowa (*grupa naukowa*)
17. **Iwona Wujastyk** - Komisja Infrastruktury i Inwestycji Rady m.st. Warszawy (*grupa samorządowa*)
18. **Dariusz Załuska** - Mobilis Sp. z o.o. (*grupa operatorów*)

Prace Rady WTP koordynował Moderator dr Andrzej Kassenberg.