

**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 mogli 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 ztraca 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 równolegle 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 umożliwi – 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 obsługiwanym 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 koordynowa** † **Moderator dr Andrzej Kassenberg.**



