Podsumowanie spotkania „Dostępność 2030+” pt. „Równość w drodze do zielonej mobilności”

7 października 2026 r.

Wprowadzenie

Transformacja ekologiczna sektora transportowego stanowi kluczowy filar polityki klimatycznej Unii Europejskiej oraz krajowych strategii rozwojowych w perspektywie do 2030 roku i lat następnych. Dotychczasowy dyskurs publiczny oraz działania branżowe w znacznej mierze koncentrowały się na aspektach technologicznych i środowiskowych – przede wszystkim na wymianie floty spalinowej na zeroemisyjną oraz wskaźnikach redukcji CO_2.

Jednak równolegle zachodzi pilna potrzeba redefiniowania priorytetów transformacji, tak aby w centrum procesów decyzyjnych postawić kwestie sprawiedliwości społecznej oraz uniwersalnego projektowania.

Nadrzędna teza strategiczna:

Nie ma zielonej mobilności bez dostępności i nie ma dostępności bez równości. Transport projektowany z myślą o wszystkich użytkownikach jest jedyną drogą do stworzenia systemu zrównoważonego, nowoczesnego i społecznie odpowiedzialnego.

Przejście na nisko- i zeroemisyjne środki transportu nie może sprowadzać się jedynie do zmiany sposobu napędu pojazdów. Podstawową funkcją systemu transportowego jest zapewnienie wszystkim obywatelom realnej, bezpiecznej i niezależnej możliwości przemieszczania się. Jeśli proces dekarbonizacji przeoczy potrzeby osób o ograniczonej mobilności, seniorów, osób z niepełnosprawnościami czy grup o niższych dochodach, doprowadzi do wykreowania nowych, głębszych form wykluczenia społecznego i terytorialnego.

Równość w mobilności wymaga zachowania spójności całego łańcucha podróży – od etapu planowania przejazdu w aplikacji cyfrowej, przez fizyczne dojście na przystanek lub stację ładowania, aż do bezpiecznego osiągnięcia celu końcowego.

Kontekst wydarzenia

W ramach cyklu Dostępność 2030+ odbyło się spotkanie poświęcone zagadnieniom równości, dostępności i włączenia społecznego w procesie transformacji transportu oraz rozwoju zielonej mobilności. Uczestnicy dyskutowali o projektowaniu systemów transportowych i przestrzeni publicznej dostępnych dla wszystkich użytkowników, niezależnie od wieku, sprawności czy miejsca zamieszkania. Ważnym elementem programu były także wyzwania związane z rozwojem mikromobilności, potrzeby osób starszych i osób z niepełnosprawnościami oraz przykłady dobrych praktyk wspierających tworzenie bezpiecznej, przyjaznej i inkluzywnej przestrzeni miejskiej.

Główne punkty agendy:

- równość i dostępność w rozwoju zielonej mobilności;
- projektowanie inkluzywnych systemów transportowych i przestrzeni publicznej;
- wpływ mikromobilności i transportu współdzielonego na dostępność przestrzeni publicznej;
- potrzeby pieszych, osób starszych oraz osób z niepełnosprawnościami w kształtowaniu mobilności;
- dobre praktyki w tworzeniu bezpiecznych i dostępnych miast dla wszystkich użytkowników.

Główne tematy spotkania

2.1. Wykluczenie w infrastrukturze ładowania pojazdów elektrycznych (EV) i cyfryzacji

Dynamiczny rozwój sieci ładowania pojazdów elektrycznych ujawnia ryzyko powielania historycznych błędów projektowych znanych z wdrażania wcześniejszych elementów infrastruktury miejskiej (takich jak na przykład parkometry).

Stacje ładowania EV powszechnie instalowane są na wysokich krawężnikach, w obrębie zbyt wąskich stanowisk parkingowych, co uniemożliwia swobodne rozłożenie wózka inwalidzkiego lub manewrowanie osobie z ograniczeniami ruchowymi. Wyposażanie ich w ekrany dotykowe umieszczone poza zasięgiem ręki osoby siedzącej oraz zbyt ciężkie kable ładujące stwarzają barierę nie do pokonania dla seniorów i osób z niepełnosprawnościami.

Infrastruktura ładowania rozwija się głównie w zamożniejszych aglomeracjach oraz przy wielkopowierzchniowych obiektach handlowych. Często montaż urządzeń wynika wyłącznie z wymogów prawnych lub działań marketingowych, a nie z chęci dostarczenia użytecznej i dostępnej usługi. W efekcie powstają stacje niedostępne architektonicznie, źle oznakowane i uzależnione wyłącznie od skomplikowanych aplikacji mobilnych.

Dominującym punktem odniesienia dla zespołów inżynieryjnych pozostaje profil sprawnego, młodego lub w średnim wieku mężczyzny. Pomijana jest perspektywa kobiet (np. poczucie bezpieczeństwa podczas ładowania pojazdu nocą na nieoświetlonych peryferiach) oraz wyzwania osób podróżujących z dziećmi czy osób z ograniczeniami sprawności manualnej.

Inwestorzy deklarujący chęć budowy bezbarierowych punktów ładowania napotykają brak certyfikowanych, powszechnie dostępnych i niedrogich komponentów na rynku, co wymusza zakup urządzeń wadliwych funkcjonalnie.

2.2. Mikromobilność a ochrona i dostępność przestrzeni pieszej

Gwałtowny rozwój mikromobilności (hulajnogi elektryczne, rowery współdzielone) dokonał się w wielu miastach kosztem przestrzeni pieszej, powodując naruszenie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu.

Bezładnie porzucane pojazdy w systemie free-floating tworzą bariery architektoniczne i przestrzenne. Stanowią one bezpośrednie zagrożenie dla osób niewidomych i słabowidzących (dla których biała laska nie zawsze pozwala na czas wykryć przeszkodę znajdującą się na wysokości piszczeli lub głowy), a także dla seniorów i osób na wózkach.

Model zostawiania pojazdów mikromobilnych poza strefami do tego przeznaczonymi powinien zostać zastąpiony bezwzględnym obowiązkiem parkowania w fizycznie wydzielonych i czytelnie oznakowanych punktach Urządzeń Transportu Osobistego (UTO).

Rozwiązanie problemu wymaga egzekwowania odpowiedzialności finansowej i prawnej od operatorów systemów mikromobilności, np. poprzez bloki technologiczne w aplikacjach uniemożliwiające zakończenie przejazdu poza wyznaczoną strefą.

2.3. Strefy Czystego Transportu (SCT) a sprawiedliwość społeczna

Tworzenie Stref Czystego Transportu jest niezbędnym narzędziem ochrony jakości powietrza i klimatu, jednak ich wdrażanie bez odpowiednich mechanizmów osłonowych prowadzi do głębokiego wykluczenia.

Podstawową zasadą społecznie sprawiedliwej transformacji powinna być formuła: „Najpierw wysoce dostępna, tania i bezbarierowa alternatywa transportu zbiorowego, a dopiero potem ograniczenia dla ruchu indywidualnego”.

Gwałtowne wprowadzanie zakazów wjazdu najsilniej uderza w gospodarstwa domowe o niższych dochodach, seniorów oraz osoby z niepełnosprawnościami. Dla wielu z nich kilkunastoletni samochód osobowy pozostaje jedynym środkiem transportu pozwalającym na dotarcie do placówek medycznych czy rehabilitacyjnych.

Niezbędne jest projektowanie elastycznych systemów wyłączeń, bezterminowych zwolnień dla osób ze szczególnymi potrzebami oraz programów wsparcia finansowego przy wymianie środków transportu.

2.4. Bariery systemowe i proceduralne w administracji publicznej

Zarządcy dróg i inwestorzy publiczni nadmiernie skupiają się na odznaczaniu wymogów formalnych w dokumentacji i ścisłej zgodności z minimalistycznym przepisem prawnym, zamiast analizować rzeczywistą wygodę i funkcjonalność dla człowieka.

Udogodnienia dla osób ze szczególnymi potrzebami bywają błędnie postrzegane jako nieopłacalny koszt generowany dla wąskiej grupy społecznej. W rzeczywistości uniwersalne projektowanie (Design for All) podnosi komfort użytkowania dla 100% populacji (rodziców z wózkami, podróżnych z bagażem, seniorów, osób po kontuzjach).

Błędem jest próba bezmyślnego kopiowania rozwiązań transportowych z dużych metropolii do małych miast i gmin wiejskich, gdzie występują zupełnie inne uwarunkowania przestrzenne i ekonomiczne.

Główne wnioski systemowe

Obszar analityczny	Stan obecny / zdiagnozowana bariera	Stan docelowy (wizja 2030+)
Podejście do transformacji	Sprowadzanie nowej mobilności wyłącznie do wymiany napędów i redukcji CO_2	Traktowanie mobilności jako usystematyzowanego prawa człowieka i narzędzia włączenia społecznego.
Kultura projektowa	Projektowanie z dominującej perspektywy sprawnej, młodej osoby (*subiektywizm projektowy*).	Powszechne stosowanie zasad *Design for All* z uwzględnieniem płci, wieku i różnorodnych niepełnosprawności.
Sektor ładowania EV	Powielanie błędów architektonicznych; fasadowość działań komercyjnych przy marketach.	Stacje ładowania w pełni dostępne architektonicznie i cyfrowo jako obligatoryjny warunek dofinansowania ze środków publicznych.
Mikromobilność i piesi	Chaotyczne parkowanie na chodnikach (*free-floating*), stwarzające zagrożenie dla zdrowia i życia.	Obowiązkowe, wydzielone strefy parkowania UTO oraz ścisła egzekucja technologiczna i prawna.
Strefy Czystego Transportu	Ryzyko pogłębiania wykluczenia komunikacyjnego i ekonomicznego grup wrażliwych.	Wdrażanie SCT poprzedzone wyprzedzającym rozwojem bezbarierowego transportu zbiorowego i wyłączeniami osłonowymi.
Działanie administracji	Nastawienie na odbiór formalno-proceduralny („odznaczenie minimalnego przepisu").	Ocena inwestycji oparta na kryterium funkcjonalności, wygody i rzeczywistego doświadczenia użytkownika końcowego.

Podsumowanie

Wdrażanie zielonej mobilności znajduje się obecnie w ważnym momencie. Coraz większy nacisk na ograniczanie emisji, rozwój transportu zbiorowego, mikromobilności i alternatywnych źródeł napędu sprawia, że polityka transportowa staje się jednym z głównych narzędzi realizacji celów klimatycznych. Jednocześnie proces transformacji nie może być prowadzony w oderwaniu od potrzeb społecznych. Zielona mobilność będzie skuteczna tylko wtedy, gdy pozostanie dostępna dla wszystkich użytkowników, a nie wyłącznie dla osób młodych, zamożnych i sprawnych.

Podczas spotkania zwrócono uwagę, że działania na rzecz dekarbonizacji transportu powinny iść w parze z zasadami równości, dostępności i włączenia społecznego. Nowe rozwiązania transportowe, infrastruktura rowerowa, systemy współdzielonej mobilności czy strefy ograniczonego ruchu muszą uwzględniać potrzeby osób starszych, osób z niepełnosprawnościami, mieszkańców mniejszych miejscowości oraz grup zagrożonych wykluczeniem transportowym. Brak takiego podejścia może prowadzić do pogłębiania nierówności i wzrostu społecznego oporu wobec zmian.

Podkreślono również, że o sukcesie polityki transportowej w perspektywie roku 2030 nie będą decydować wyłącznie wskaźniki środowiskowe, takie jak liczba pojazdów elektrycznych czy poziom redukcji emisji gazów cieplarnianych. Równie istotnym kryterium będzie stopień, w jakim system transportowy pozwoli wszystkim mieszkańcom na bezpieczne, komfortowe i samodzielne przemieszczanie się. Prawdziwie nowoczesna mobilność to taka, która łączy cele klimatyczne z wysoką jakością życia, zapewniając równy dostęp do usług, miejsc pracy, edukacji oraz uczestnictwa w życiu społecznym.