



RAPORT

POLACY WOBEC ELEKTROMOBILNOŚCI



Green
Poland Tech

www.greenpoland.tech

RAPORT

POLACY WOBEC ELEKTROMOBILNOŚCI



Konsultacja merytoryczna: dr Adrianna Czarnecka

Spis treści

01 Słowo wstępu

02 Wprowadzenie

03 Wyniki badań

04 Najważniejsze wnioski

05 Podsumowanie

Toruń, lipiec 2023



Green
Poland Tech



Szanowni Państwo,

stojąc w obliczu coraz bardziej dostrzegalnego kryzysu klimatycznego, który wpływa na każdy aspekt naszego codziennego życia, niezbędne staje się głębokie zrozumienie społecznych postaw i działań proekologicznych. Prezentowany przez nas raport dostarcza cennych wglądów w to, w jaki sposób różnorodne grupy społeczne w Polsce postrzegają problematykę zmian klimatycznych oraz jakie konkretne kroki podejmują, aby temu wyzwaniu sprostać. Badanie ujawnia, jak płeć, wiek, miejsce zamieszkania oraz poziom wykształcenia wpływają na świadomość ekologiczną i gotowość do zaangażowania się w działania na rzecz środowiska.

Nasz raport analizuje, jak te zróżnicowane postawy przekładają się na praktyczne działania proekologiczne, począwszy od codziennych zachowań, jak segregacja śmieci, a skończywszy na długofalowych decyzjach, takich jak inwestycje w odnawialne źródła energii. Przyglądamy się, w jaki sposób poszczególne segmenty populacji reagują na obecne polityki klimatyczne i jakie oczekiwania wiążą z przyszłymi inicjatywami. Naszym celem jest dostarczenie wiedzy, która umożliwi kształtowanie bardziej efektywnych, sprawiedliwych i inkluzyjnych strategii ekologicznych, odpowiadających na potrzeby i możliwości różnych grup społecznych.

Mamy nadzieję, że wnioski płynące z naszego badania będą stanowiły solidną podstawę do budowania zrównoważonej przyszłości, która uwzględnia bogactwo społecznego spektrum i zapewnia, że każdy głos jest istotny w procesie kształtowania efektywnej polityki ekologicznej.

Z wyrazami szacunku
Eryk Malepszak
Prezes Zarządu



Wprowadzenie

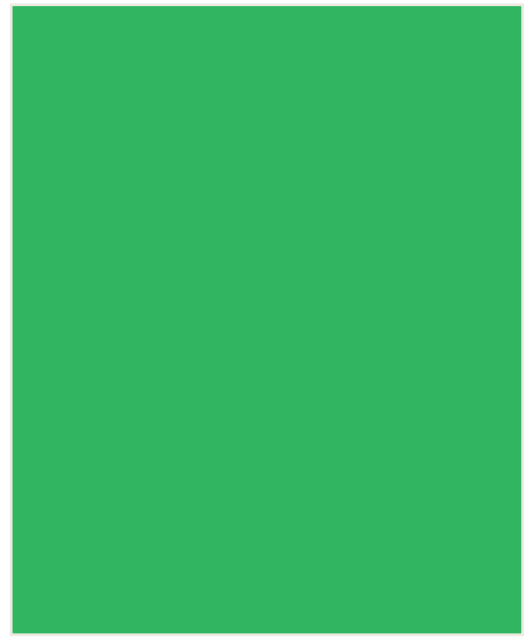
W obliczu narastającego kryzysu klimatycznego, zrozumienie postaw społecznych i zachowań proekologicznych staje się kluczowe dla kształtowania efektywnych strategii ochrony środowiska. Niniejszy raport stanowi szczegółową analizę badań opinii publicznej na temat zmian klimatycznych, prezentując zarówno poziom świadomości problemu, jak i konkretne działania podejmowane przez różne segmenty społeczeństwa. Z badania wynikają kluczowe wnioski, które podkreślają, że prawie 80% respondentów uznaje kryzys klimatyczny za istotny problem. Mimo to, zaledwie jedna trzecia ankieterowanych postrzega go jako kwestię wymagającą pilnej interwencji. Obserwujemy również istotne zróżnicowanie odpowiedzi w zależności od płci, wieku, miejsca zamieszkania oraz poziomu edukacji.

Kwestia kryzysu klimatycznego rezonuje inaczej w zależności od płci – kobiety wyraźniej podkreślają jego wagę, podczas gdy wśród osób niezdecydowanych nie zaznacza się wyraźny podział płciowy. Wiek respondentów również wpływa na ich stosunek do kryzysu – najstarsze osoby okazują największe zaniepokojenie, podczas gdy najmłodsze, choć rzadziej negują problem, wykazują większą niepewność co do sposobów jego rozwiązania. Z kolei, w zależności od wielkości miejsca zamieszkania, można zauważyć, że mieszkańcy większych aglomeracji mają większą

świadomość kryzysu niż osoby żyjące w mniejszych miejscowościach lub na wsi, które jednak częściej korzystają z odnawialnych źródeł energii.

Wykształcenie ma znaczący wpływ na proekologiczne postawy – osoby z wyższym wykształceniem częściej deklarują poparcie i podejmowanie działań na rzecz ochrony środowiska, podczas gdy osoby z niższym wykształceniem częściej pozostają obojętne lub sceptyczne. Najpopularniejszymi działaniami proekologicznymi wśród Polaków są segregacja śmieci oraz oszczędzanie wody i energii, przy czym zaledwie 6% respondentów nie angażuje się w żadne z wymienionych działań.

Zauważalna jest również tendencja, że kobiety częściej niż mężczyźni angażują się w różnorodne proekologiczne inicjatywy, z wyjątkiem korzystania z odnawialnych źródeł energii, gdzie mężczyźni wydają się być bardziej aktywni. Młodsze pokolenia, mimo że rzadziej podejmują proste działania ekologiczne, wykazują większe zaangażowanie polityczne poprzez wsparcie dla partii promujących zielone inicjatywy. Dane temogą sugerować, że choć młodsze pokolenie może być mniej skłonne do tradycyjnych form działania ekologicznego, ich wpływ może być znaczący na poziomie szeroko pojętej świadomości i wpływu politycznego.



Wyniki badań

Metodologia

Badanie przeprowadzono przy użyciu panelu Ariadna, obejmujące ogólnopolską próbę 1093 osób. Odpowiedzi pochodzą od wszystkich 1093 respondentów, chyba że zaznaczono inaczej. Dobór kwot poszczególnych kategorii do próby uwzględniał reprezentację płci, wieku oraz wielkości miejscowości zamieszkania w populacji Polaków w wieku 18 lat i więcej. Badanie zrealizowano w dniach 30 czerwca - 3 lipca 2023 r. metodą CAWI, polegającą na samodzielnym udzielaniu odpowiedzi przez respondentów za pomocą komputerów i urządzeń mobilnych, bez wsparcia ankietera.

Badania

W naszym społeczeństwie, debata na temat ograniczeń w korzystaniu z samochodów spalinowych nie prowadzi do jednoznacznych wniosków. Polacy, przywiązani do swoich czterech kółek, nie wykazują wyraźnego entuzjazmu dla propozycji nakładających restrykcje na użytkowanie samochodów spalinowych. Szczególnie dużo kontrowersji wzbudza pomysł zakazu produkcji tych pojazdów, który spotyka się z największym sprzeciwem. Równocześnie, niewielka liczba respondentów bierze pod uwagę możliwość przejścia na auta elektryczne, co może wynikać z wielu czynników. Jednym z nich jest wielkość miejscowości zamieszkania, co sugeruje, że dostępność infrastruktury ładowania w dużych aglomeracjach miejskich wciąż jest niewystarczająca, aby przekonać konsumentów do zmiany swoich motoryzacyjnych nawyków.

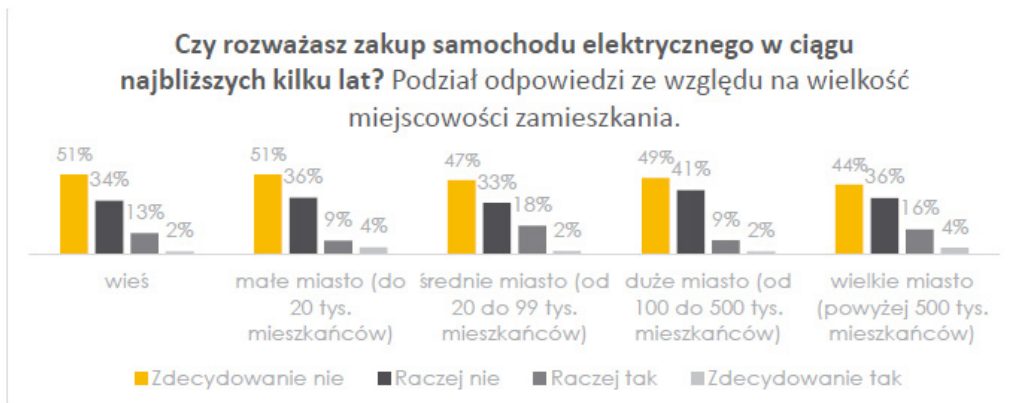
Co więcej, niechęć do inwestycji w auta elektryczne jest często motywowana przez wyższe ceny tych pojazdów w porównaniu do ich spalinowych odpowiedników oraz przyzwyczajenie i tradycję posiadania samochodów spalinowych. Ta oporność na zmianę może być wynikiem długoletnich nawyków oraz obaw przed nowymi, nieznanymi technologiami, które wymagają zarówno inwestycji finansowej, jak i zmiany codziennych przyzwyczajeń. Te obserwacje wskazują na potrzebę holistycznego podejścia do polityki transportowej, które będzie uwzględniać zarówno zachęty ekonomiczne, jak i rozwój infrastruktury, a także działania edukacyjne i promocyjne, aby zwiększyć akceptację dla nowych form mobilności.

Zakup samochodu elektrycznego

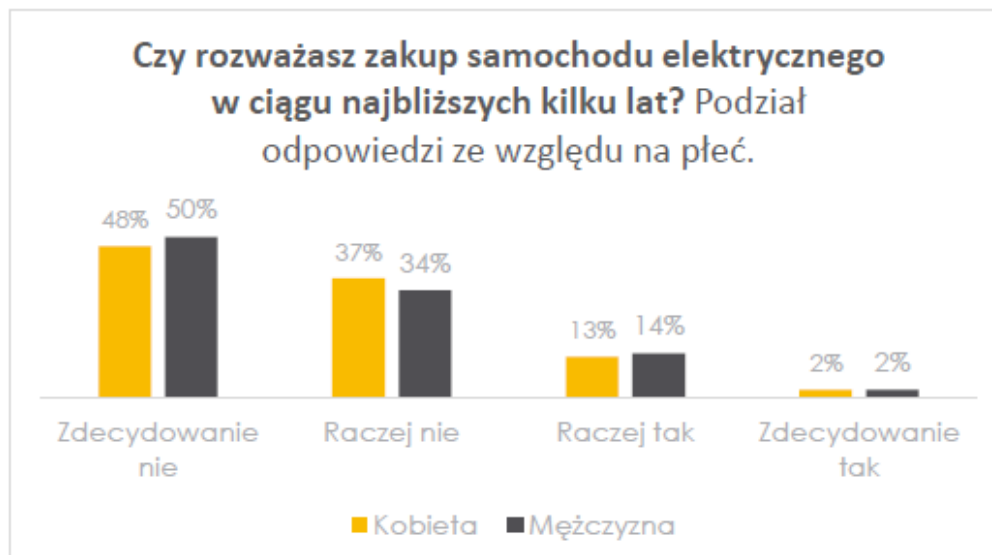
Wykres 1 Czy rozważasz zakup samochodu elektrycznego w ciągu najbliższych kilku lat?



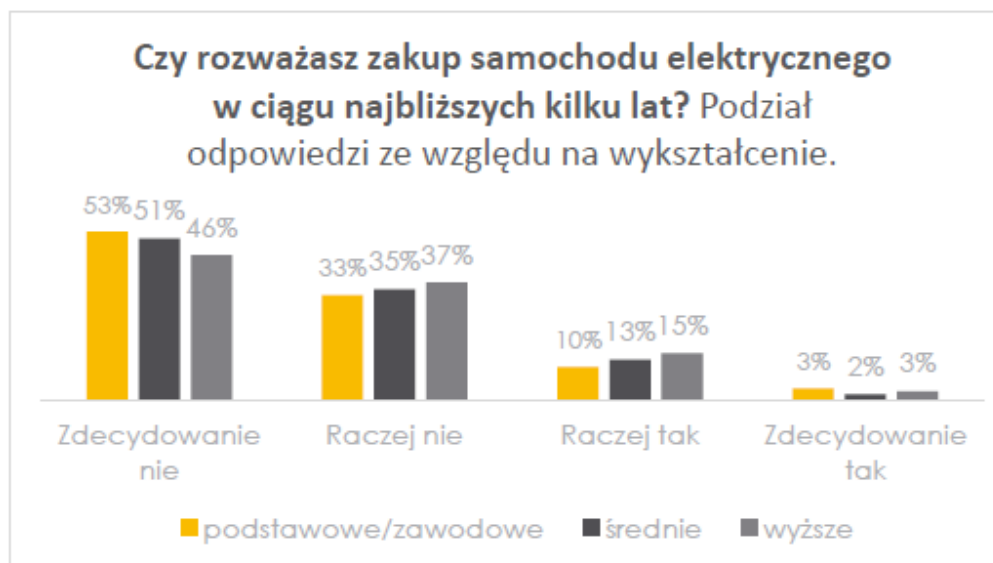
Wykres 2. Czy rozważasz zakup samochodu elektrycznego w ciągu najbliższych kilku lat? Podział odpowiedzi ze względu na wielkość miejscowości zamieszkania.



Wykres 3. Czy rozważasz zakup samochodu elektrycznego w ciągu najbliższych kilku lat? Podział odpowiedzi ze względu na płeć.



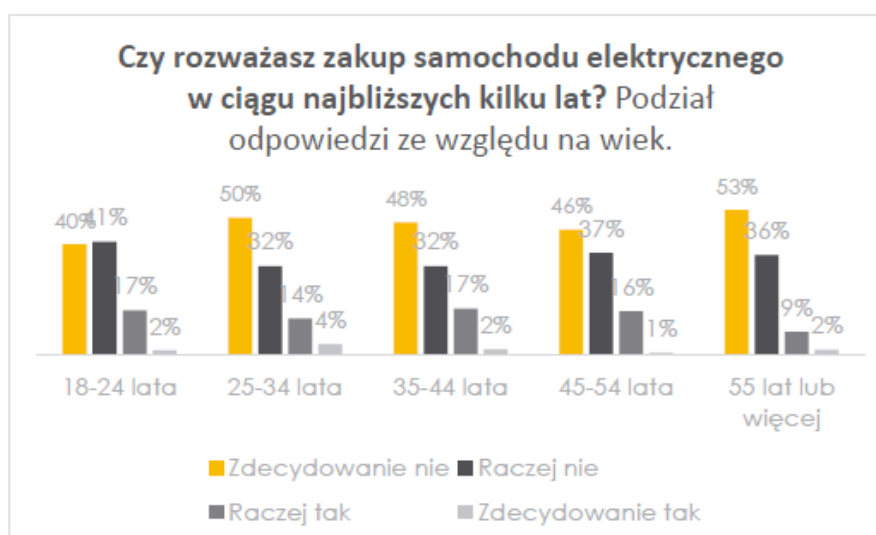
Wykres 4. Czy rozważasz zakup samochodu elektrycznego w ciągu najbliższych kilku lat? Podział odpowiedzi ze względu na wykształcenie.



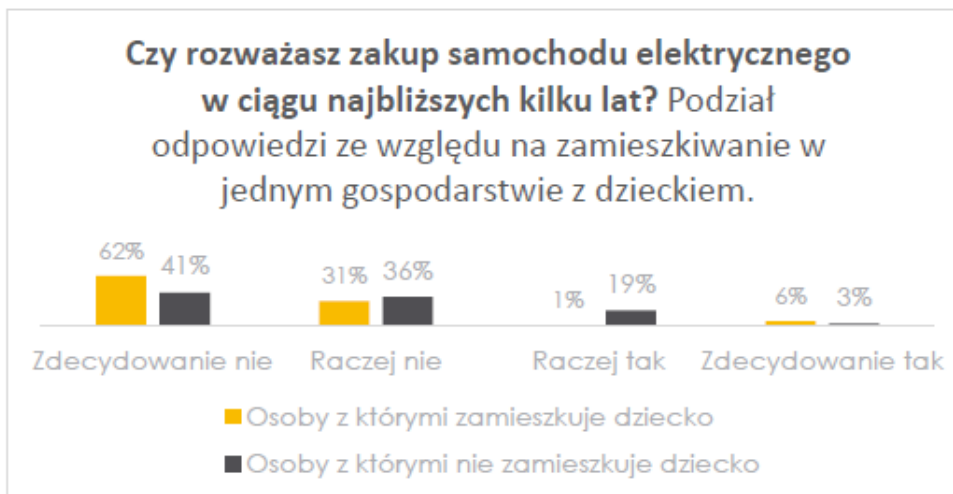
Analiza wyników badania dotyczącego rozważań zakupu samochodów elektrycznych w najbliższych latach ukazuje, że większość respondentów nie jest skłonna do zmiany swojego pojazdu na elektryczny. Zaledwie 15% ankietowanych rozważa taki zakup, w tym marginalne 2% zdecydowanie się na to przychyliła. Wykresy prezentują niewielkie zróżnicowanie decyzji zakupowych w zależności od wielkości miejscowości zamieszkania, z niewielką przewagą wśród mieszkańców największych miast. Płeć respondenta również nie wpływa znacząco na preferencje dotyczące samochodów elektrycznych, wskazując na podobną postawę wśród kobiet i mężczyzn.

Istotnym czynnikiem, który wykazuje pewne różnice, jest poziom wykształcenia. Osoby z wyższym wykształceniem nieco częściej deklarują chęć rozważenia zakupu pojazdu elektrycznego. To może wskazywać na większą świadomość ekologiczną lub dostępność do informacji o zaletach elektryfikacji transportu wśród lepiej wykształconych grup społecznych. Niemniej jednak, różnice te są stosunkowo niewielkie, co podkreśla, że bariery, takie jak wyższe ceny samochodów elektrycznych i niewystarczająca infrastruktura ładowania, mają uniwersalny wpływ na decyzje zakupowe Polaków, niezależnie od ich tła edukacyjnego i miejsca zamieszkania. Wyniki te sugerują, że istnieje potrzeba szerszego wsparcia politycznego i infrastrukturalnego, aby ułatwić przejście na elektromobilność w Polsce.

Wykres 5. Czy rozważasz zakup samochodu elektrycznego w ciągu najbliższych kilku lat? Podział odpowiedzi ze względu na wiek.



Wykres 6. Czy rozważasz zakup samochodu elektrycznego w ciągu najbliższych kilku lat? Podział odpowiedzi ze względu na zamieszkiwanie w jednym gospodarstwie z dzieckiem.

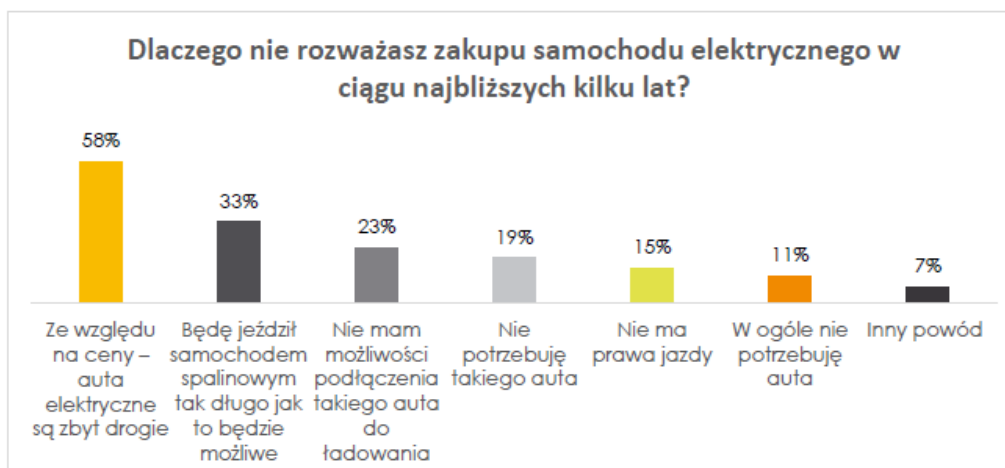


Wykresy przedstawiają odpowiedzi respondentów na pytanie o rozważenie zakupu samochodu elektrycznego w ciągu najbliższych lat, podzielone ze względu na wiek i zamieszkiwanie z dziećmi. Z analizy wynika, że decyzja o zakupie samochodu elektrycznego różni się znacznie w zależności od wieku respondentów. Młodsze osoby wydają się być bardziej skłonne do inwestycji w pojazdy elektryczne niż starsze pokolenia. Wśród najstarszych respondentów mniejsze zainteresowanie zakupem samochodu elektrycznego może wynikać z przekonania, że tradycyjne samochody spalinowe będą dostępne na rynku przez co najmniej kolejne 20 lat, co pozwoli im uniknąć potrzeby adaptacji do nowości, jaką jest eksploatacja i obsługa pojazdu elektrycznego.

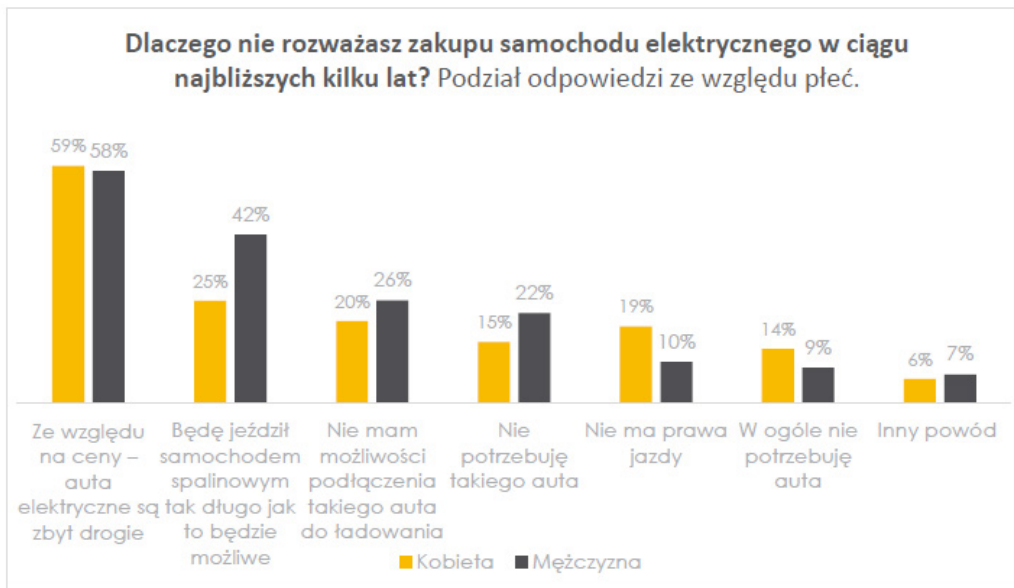
Przyglądając się drugiemu wykresowi, widzimy wyraźne różnice w podejściu do samochodów elektrycznych między osobami zamieszkującymi z dziećmi a tymi, które żyją bez dzieci. Respondenci niezamieszkujący z dziećmi są wyraźnie bardziej skłonni do rozważenia zakupu pojazdu elektrycznego. To może sugerować, że obecność dzieci w gospodarstwie domowym wpływa na decyzje zakupowe, być może ze względu na większą świadomość ekologiczną lub praktyczne aspekty związane z potrzebami rodziny.

Wydaje się, że wiek i obecność dzieci w gospodarstwie domowym są istotnymi czynnikami wpływającymi na decyzję o przejściu na pojazdy elektryczne. Młodsze pokolenia i osoby niezamieszkujące z dziećmi mogą stanowić główną grupę docelową dla producentów i sprzedawców samochodów elektrycznych, wskazując na potencjalne trendy w preferencjach zakupowych i świadomości ekologicznej w społeczeństwie.

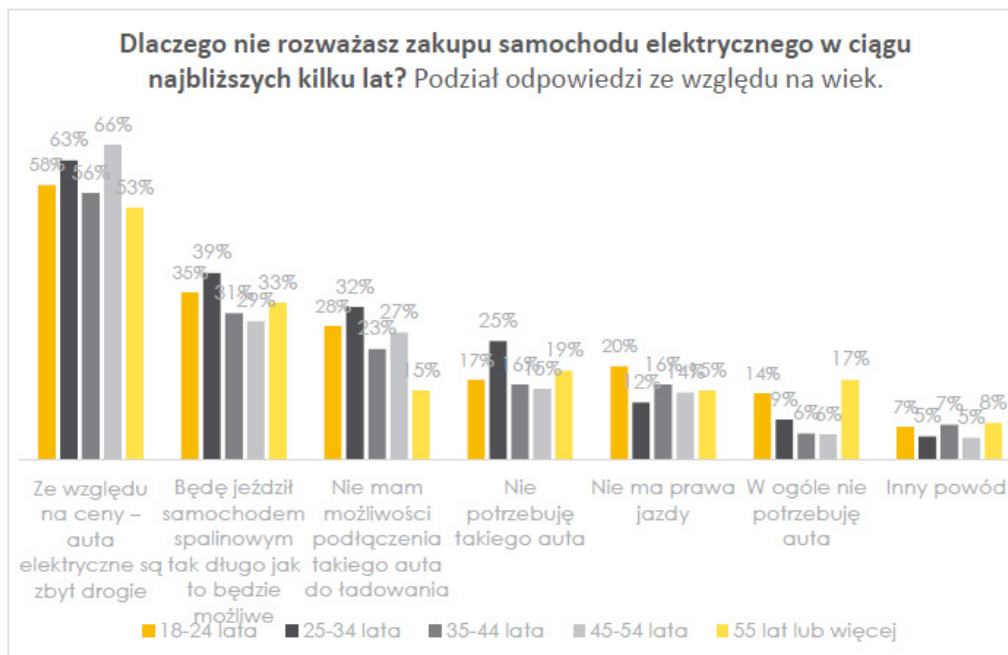
Wykres 7. Dlaczego nie rozważasz zakupu samochodu elektrycznego w ciągu najbliższych kilku lat?



Wykres 8. Dlaczego nie rozważasz zakupu samochodu elektrycznego w ciągu najbliższych kilku lat? Podział odpowiedzi ze względu na płeć.



Wykres 9. Dlaczego nie rozważasz zakupu samochodu elektrycznego w ciągu najbliższych kilku lat? Podział odpowiedzi ze względu na wiek.



Prezentowane wykresy dostarczają informacji na temat przyczyn, dla których respondenci nie rozważają zakupu samochodu elektrycznego w najbliższych latach, z podziałem na wiek i płeć. Wykres 7 wskazuje, że głównym powodem, dla którego respondenci nie planują zakupu samochodu elektrycznego, jest cena – 58% badanych uznało, że auta elektryczne są zbyt drogie. Inne powody to przywiązanie do samochodów spalinowych (33%), brak możliwości podłączenia do ładowania (23%), brak potrzeby posiadania auta elektrycznego (19%), brak prawa jazdy (15%) oraz brak potrzeby posiadania jakiegokolwiek auta (11%). Pewien procent respondentów wskazał również inne powody (7%).

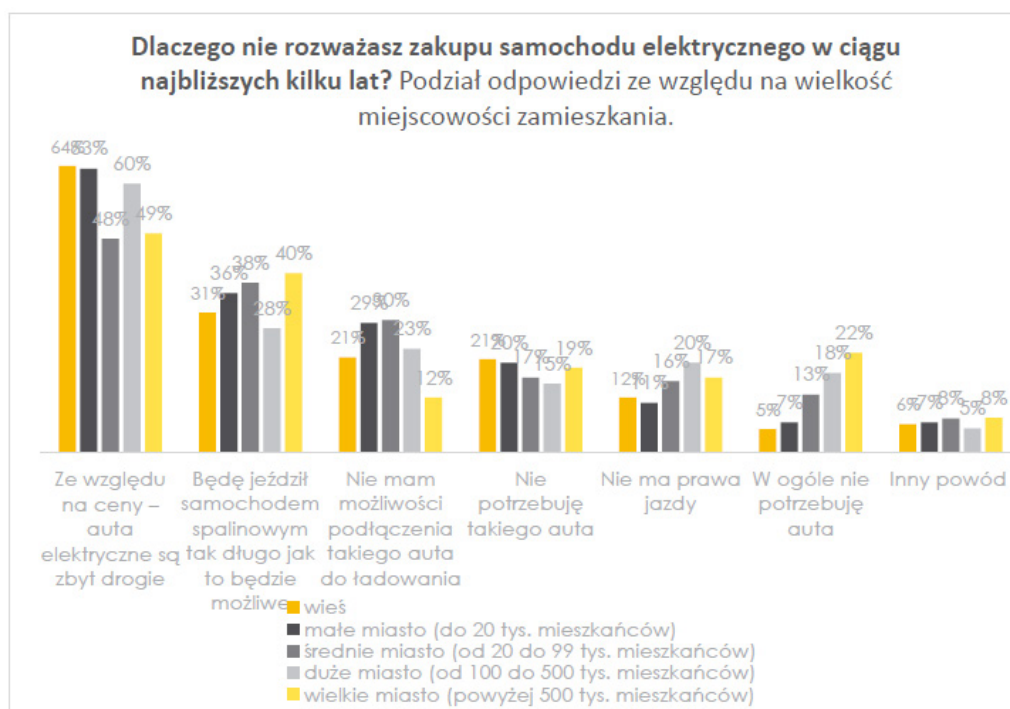
Wykres 8 ukazuje rozkład odpowiedzi ze względu na płeć. Wśród kobiet i mężczyzn najczęściej wymienianą przyczyną jest cena aut elektrycznych, aczkolwiek kobiety wskazują na nią częściej niż

mężczyźni (59% wobec 58%). Kobiety rzadziej niż mężczyźni wskazują na przywiązanie do samochodów spalinowych (25% wobec 42%). Inne powody są podobne w obu grupach, choć z różną częstotliwością.

Wykres 9 przedstawia podział odpowiedzi w zależności od wieku. Tutaj również cena jest główną barierą we wszystkich grupach wiekowych, jednak jej znaczenie rośnie wraz z wiekiem respondentów, od 53% wśród osób w wieku 18-24 lata, do 66% w grupie 55 lat i więcej. Młodszy respondenci częściej niż starsi deklarują, że nie potrzebują samochodu w ogóle lub nie mają prawa jazdy, co wskazuje na zmiany w podejściu do mobilności wśród młodszych pokoleń.

Analizując dane, można zauważyć, że cena stanowi kluczową przeszkodę w przestawieniu się na samochody elektryczne dla większości respondentów. Wzorce odpowiedzi różnią się w zależności od wieku i płci, co może świadczyć o różnicach w percepcji wartości i potrzeb związanych z posiadaniem samochodu elektrycznego. Młodsze pokolenia wydają się mniej zainteresowane posiadaniem samochodu w ogóle, co może odzwierciedlać zmieniające się trendy w mobilności i większą otwartość na alternatywne formy transportu. Warto zauważyć, że przeszkody techniczne, takie jak brak możliwości ładowania, są również istotnym czynnikiem, który może zniechęcać potencjalnych nabywców, niezależnie od wieku czy płci.

Wykres 10. Dlaczego nie rozważasz zakupu samochodu elektrycznego w ciągu najbliższych kilku lat? Podział odpowiedzi ze względu na wielkość miejscowości zamieszkania.



Wykres 10 przedstawia powody, dla których respondenci nie rozważają zakupu samochodu elektrycznego, z podziałem odpowiedzi ze względu na wielkość miejscowości zamieszkania. Analiza danych pozwala zauważyć, że mieszkańcy różnych typów miejscowości mają odmienne podejścia do kwestii zakupu samochodu elektrycznego.

W przypadku osób mieszkających w mniejszych miejscowościach, takich jak wsie oraz małe i średnie miasta, główną przeszkodą w zakupie samochodu elektrycznego jest cena. W miastach tych grupach, 48% do 63% respondentów wskazało, że elektryczne auta są zbyt drogie. Z kolei mieszkańcy dużych i największych miast

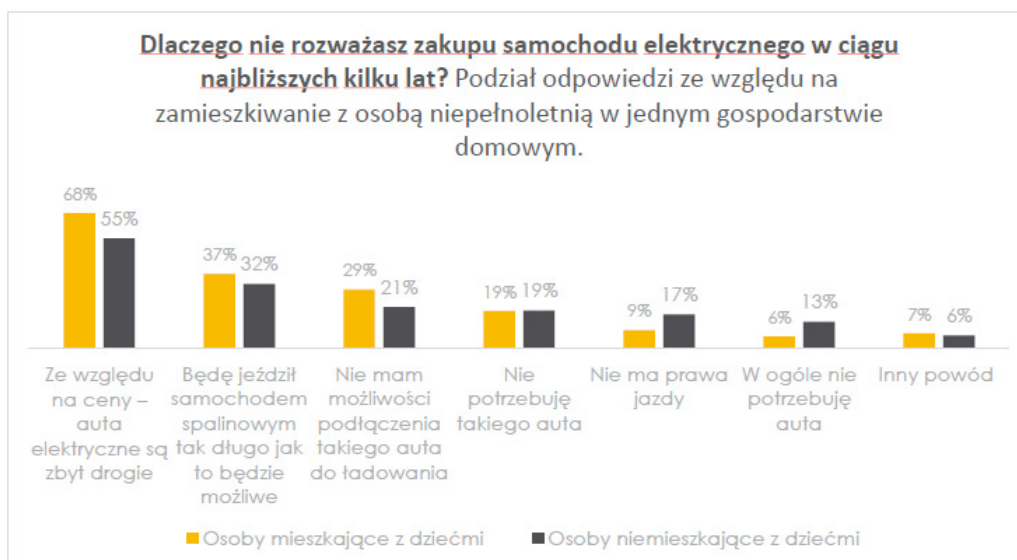
wskazują na wysokie ceny jako barierę zakupu w nieco mniejszym stopniu (60% i 60% odpowiednio).

Jednakże, w dużych miastach znacząca liczba osób wskazuje, że nie ma potrzeby posiadania samochodu elektrycznego, co jest związane z lepszą dostępnością komunikacji publicznej i alternatywnych form transportu. W największych miastach ten procent wynosi 21%, podczas gdy na wsi jest to tylko 12%. Dodatkowo, mieszkańcy większych miast częściej podkreślają brak możliwości ładowania jako przeszkodę (29% w dużych miastach w porównaniu do 21% na wsi), co może wynikać z ograniczonej dostępności infrastruktury ładowania w gęsto zabudowanych obszarach miejskich.

Inne powody, takie jak przywiązanie do samochodów spalinowych, brak prawa jazdy czy też brak potrzeby posiadania jakiegokolwiek auta, są mniej zależne od wielkości miejsca zamieszkania, ale nadal można zauważyć pewne różnice. Na przykład, brak potrzeby posiadania auta jest częściej wskazywany przez mieszkańców dużych i największych miast niż przez osoby zamieszkujące wsie.

Podsumowując, wykres wskazuje na to, że miejsce zamieszkania ma wpływ na decyzję o zakupie samochodu elektrycznego. W miastach, gdzie dostęp do transportu publicznego jest lepszy i gdzie problemy z ładowaniem są bardziej widoczne, mieszkańcy częściej podają te czynniki jako powody przeciwko zakupowi samochodu elektrycznego. Na wsiach natomiast cena auta elektrycznego i przywiązanie do samochodów spalinowych są częstszymi barierami. Wszystkie te czynniki odzwierciedlają różnice w potrzebach i możliwościach mieszkańców w zależności od wielkości i charakteru ich miejscowości zamieszkania.

Wykres 11. Dlaczego nie rozważasz zakupu samochodu elektrycznego w ciągu najbliższych kilku lat? Podział odpowiedzi ze względu na zamieszkiwanie z osobą niepełnoletnią w jednym gospodarstwie domowym.



Wykres 11 przedstawia powody, dla których respondenci nie rozważają zakupu samochodu elektrycznego, z podziałem na to, czy mieszkają z dziećmi czy bez. Z danych wynika, że osoby zamieszkujące z dziećmi oraz bez dzieci mają różne priorytety w odniesieniu do potencjalnego zakupu pojazdu elektrycznego.

Osoby mieszkające z dziećmi w gospodarstwie domowym częściej niż osoby bez dzieci wskazują na cenę jako główną barierę zakupu samochodu elektrycznego, z 68% w porównaniu do 55%. To może sugerować, że osoby odpowiedzialne za utrzymanie dzieci są bardziej wrażliwe na wyższe koszty początkowe związane z zakupem pojazdu elektrycznego, być może ze względu na większe obciążenia budżetowe.

Brak możliwości ładowania jest kolejnym czynnikiem częściej wskazywanym przez osoby z dziećmi (37%) niż przez tych bez dzieci (32%). Może to odzwierciedlać ograniczenia związane z infrastrukturą mieszkaniową lub brak dostępu do prywatnych miejsc postojowych, gdzie można by instalować stacje ładowania.

Z drugiej strony, osoby niezamieszkujące z dziećmi częściej wskazują na brak prawa jazdy (19% w porównaniu do 9%) oraz brak potrzeby posiadania jakiegokolwiek samochodu (17% w porównaniu do 6%) jako powód, dla którego nie rozważają zakupu samochodu elektrycznego. To może sugerować, że osoby bez dzieci mają większą elastyczność w wyborze sposobów transportu i być może są bardziej otwarte na korzystanie z transportu publicznego lub innych środków komunikacji.

Podsumowując, wykres ukazuje, że zamieszkiwanie z dziećmi w gospodarstwie domowym ma wpływ na decyzje związane z zakupem samochodu elektrycznego. Osoby te wydają się być bardziej zaniepokojone kwestiami ekonomicznymi i praktycznymi, takimi jak cena i możliwość ładowania pojazdu. W przeciwieństwie do tego, osoby bez dzieci częściej podkreślają brak potrzeby posiadania samochodu i brak prawa jazdy jako główne przyczyny swojej decyzji.

Poparcie dla ograniczeń w korzystaniu z samochodów

W drugim etapie naszej ankiety skupiliśmy się na badaniu opinii respondentów na temat wprowadzanych w europejskich miastach zakazów, których celem jest ograniczenie ruchu samochodowego. Te inicjatywy, często postrzegane jako kontrowersyjne, budzą różnorodne reakcje wśród mieszkańców, zwłaszcza tych, którzy na co dzień korzystają z samochodów jako głównego środka transportu. Pytania w ankiecie dotyczyły zakazów dla samochodów spalinowych w centrach miast, ograniczenia prędkości, wprowadzania stref o niskiej emisji oraz dni bez samochodu.

Zakazy te są elementem szerszej strategii zrównoważonego rozwoju i mają na celu nie tylko zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza, ale również poprawę jakości życia mieszkańców przez redukcję hałasu i zwiększenie przestrzeni publicznej dla pieszych i rowerzystów. W wielu przypadkach, te środki są również uważane za sposób na promowanie alternatywnych form mobilności, takich jak transport publiczny, car-sharing, rowery miejskie czy nawet hulajnogi elektryczne.

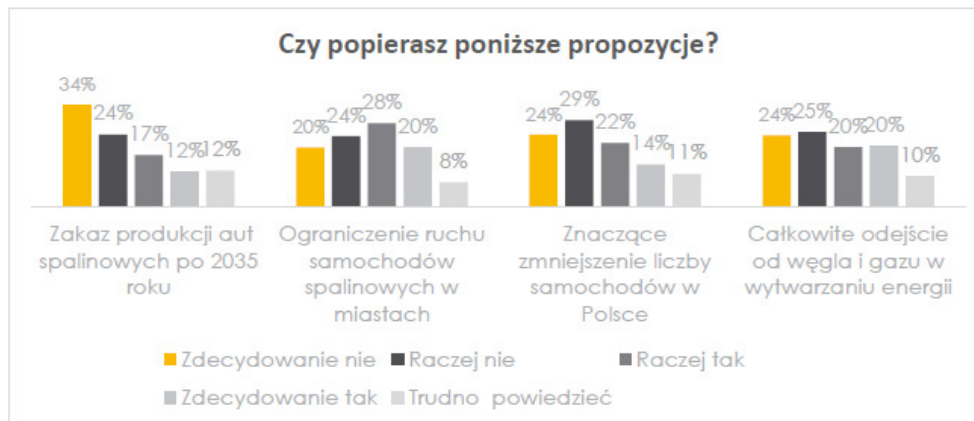
W ramach ankiety prosiliśmy respondentów o wyrażenie swojej opinii na temat tego, jak te zmiany wpłyną na ich codzienne życie, jak oceniają te działania w kontekście walki z globalnym ociepleniem oraz jakie mają oczekiwania wobec władz lokalnych w kontekście wprowadzania takich regulacji. Pytania dotyczyły także tego, w jakim stopniu są gotowi dostosować swoje nawyki podróżowania do nowych przepisów oraz jakie alternatywne rozwiązania transportowe mogłyby ich zainteresować, jeśli ich obecne środki transportu stałyby się ograniczone lub niedostępne.

Odpowiedzi, które otrzymaliśmy, rysują złożony obraz postaw wobec polityki ograniczania ruchu samochodowego w miastach. Wiele osób wyraża zrozumienie dla potrzeby ochrony środowiska i poparcie dla działań na rzecz czystszej atmosfery miejskiej, podczas gdy inni podkreślają wyzwania i niedogodności, jakie mogą wynikać z takich ograniczeń, wskazując na problemy z dostępnością transportu publicznego czy potencjalne trudności w dostosowaniu się do zmian, zwłaszcza dla osób starszych, rodziców z małymi dziećmi czy osób niepełnosprawnych.

Ankieta ta dostarcza cennych wglądów w to, jak mieszkańcy różnych europejskich miast postrzegają ekspansję polityk ograniczających ruch samochodowy i jakie są ich oczekiwania wobec przyszłych działań miejskich strategii

transportowych. Wyniki te mogą być kluczowe dla decydentów i planistów miejskich w opracowywaniu polityk, które będą równoważyły potrzeby środowiskowe z codziennym komfortem życia mieszkańców.

Wykres 12. Poparcie dla ograniczeń.



Wykres 12 dostarcza informacji o stopniu poparcia społecznego dla różnych propozycji ograniczeń związanych z samochodami spalinowymi oraz polityką energetyczną w Polsce. Z danych wynika, że społeczeństwo podchodzi do tych kwestii dość podzielnie, a żadna z przedstawionych propozycji nie zdobywa jednoznacznej większości poparcia.

Największy sprzeciw wśród respondentów budzi zakaz produkcji aut spalinowych po 2035 roku, gdzie 34% deklaruje zdecydowany opór, a kolejne 24% wyraża raczej negatywną opinię. Ta propozycja może wydawać się dla wielu osób zbyt radykalna lub zbyt daleko idąca, co może wskazywać na obawy związane z dostępnością alternatywnych technologii oraz kosztami związanymi z przejściem na pojazdy elektryczne.

Z drugiej strony, ograniczenie ruchu samochodów spalinowych w miastach jest propozycją, która spotyka się z najmniejszą liczbą przeciwników, jednak nadal 28% respondentów wyraża przeciw niemu zdecydowany sprzeciw, a 20% jest raczej przeciwna. Taka postawa może wynikać z przekonania o konieczności ochrony środowiska miejskiego lub akceptacji dla alternatywnych środków transportu, które są coraz bardziej dostępne w miejskich obszarach.

Propozycja znacznego zmniejszenia liczby samochodów w Polsce spotyka się z podobnym poziomem poparcia, co ograniczenie ruchu w miastach, ale zauważalnie większym sprzeciwem (29% "zdecydowanie nie" i 24% "raczej nie"). Może to odzwierciedlać przywiązanie Polaków do posiadania własnego samochodu jako symbolu niezależności i komfortu.

Całkowite odejście od węgla i gazu w wytwarzaniu energii jest kolejną propozycją, która budzi mieszane uczucia. Pomimo tego, że 24% respondentów jest zdecydowanie przeciwko, a kolejne 25% wyraża raczej negatywną opinię, to propozycja ta zdobywa również 20% "raczej tak" i 10% "zdecydowanie tak", co pokazuje, że istnieje grupa społeczeństwa otwarta na transformację energetyczną.

Z wykresu można wywnioskować, że polskie społeczeństwo jest podzielone w kwestii wprowadzania ograniczeń dotyczących samochodów spalinowych i polityki energetycznej. Widać, że choć istnieje świadomość problemów środowiskowych i potrzeby zmian, to jednak obawy związane z kosztami i praktycznymi aspektami realizacji tych zmian są znaczące. Sprzeciw wobec zakazu produkcji aut spalinowych może być powiązany z obawami

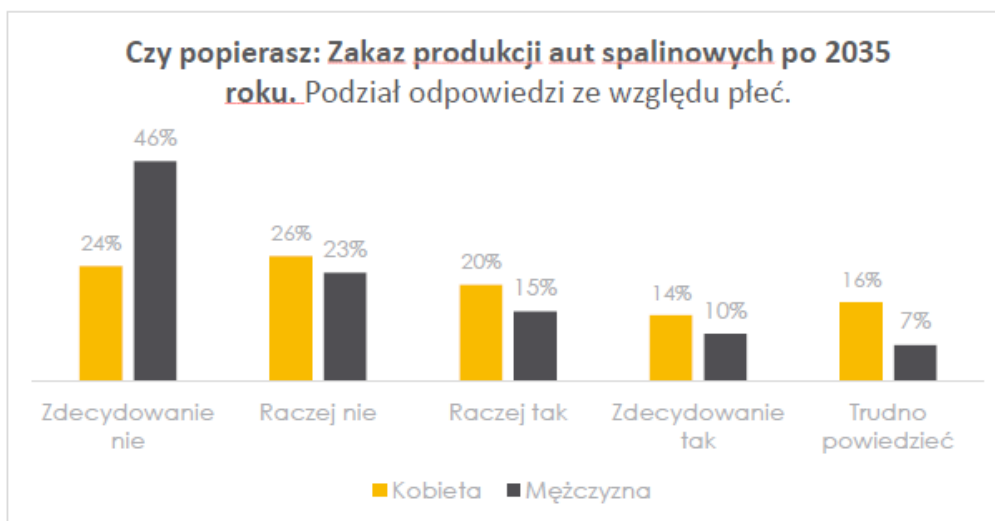
o przyszłość branży motoryzacyjnej, która jest istotnym sektorem gospodarki, a także z przyzwyczajeniem do obecnej infrastruktury i dostępności samochodów spalinowych.

Różnice w poziomie poparcia dla poszczególnych propozycji mogą również odzwierciedlać różnorodność sytuacji życiowych respondentów – dla niektórych, posiadanie samochodu jest niezbędne z powodów zawodowych lub osobistych, szczególnie w obszarach słabiej skomunikowanych. Dla innych, zwłaszcza mieszkańców dobrze skomunikowanych miast, ograniczenia w ruchu samochodowym mogą być postrzegane jako korzystne dla poprawy jakości życia i zdrowia publicznego.

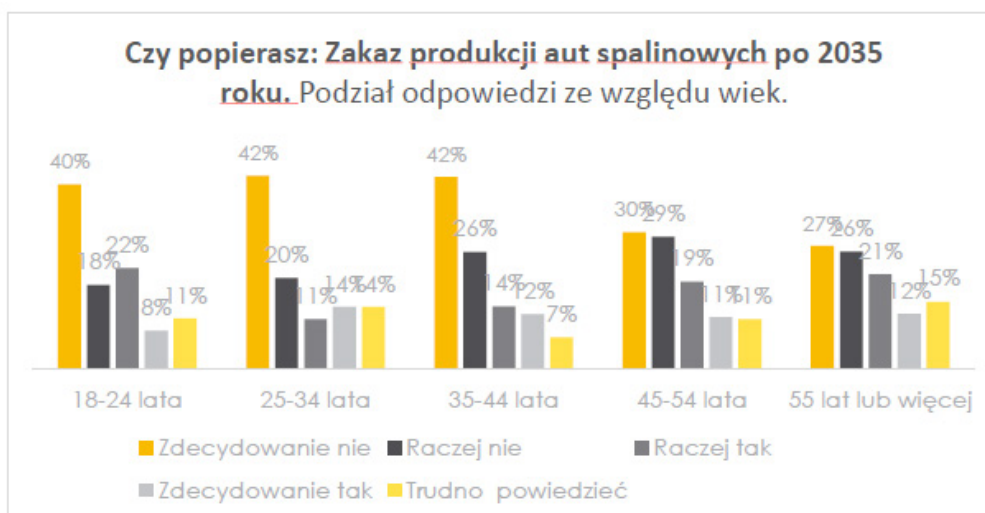
W kontekście całkowitego odejścia od węgla i gazu w wytwarzaniu energii, odpowiedzi mogą wskazywać na świadomość zmian klimatycznych oraz potrzebę transformacji energetycznej, ale także na troskę o stabilność dostaw energii i wpływ na gospodarstwa domowe.

Wyniki te mogą być istotne dla twórców polityk publicznych, którzy muszą znaleźć równowagę między ambitnymi celami środowiskowymi a realiami ekonomicznymi i społecznymi. To również sygnał, że komunikacja na temat korzyści płynących z ograniczeń i transformacji energetycznej musi być prowadzona w sposób jasny i przystępny, aby zwiększyć poziom akceptacji społecznej dla tych zmian.

Wykres 13. Czy popierasz: Zakaz produkcji aut spalinowych po 2035 roku. Podział odpowiedzi ze względu płeć.



Wykres 14. Czy popierasz: Zakaz produkcji aut spalinowych po 2035 roku. Podział odpowiedzi ze względu wiek.



Analiza wyników ankiety prezentowanych na Wykresie 13 i 14 dostarcza interesujących spostrzeżeń odnośnie poparcia dla zakazu produkcji aut spalinowych po 2035 roku, z uwzględnieniem podziału ze względu na płeć i wiek respondentów.

Na Wykresie 13 obserwujemy, że zakaz ten ma większe poparcie wśród kobiet niż mężczyzn. 46% kobiet jest przeciwko temu zakazowi ("zdecydowanie nie"), w porównaniu do 24% mężczyzn. Co ciekawe, 20% kobiet wyraziło poparcie ("raczej tak"), podczas gdy wskaźnik ten jest niższy wśród mężczyzn (15%). To może sugerować, że kobiety są bardziej skłonne do akceptacji długoterminowych zmian ekologicznych, które mogą mieć wpływ na ochronę środowiska, podczas gdy mężczyźni mogą być bardziej sceptyczni lub zaniepokojeni potencjalnym wpływem takich zakazów na ich codzienne życie lub gospodarkę.

Wykres 14 ukazuje, że stosunek do zakazu produkcji aut spalinowych zmienia się z wiekiem respondentów. Młodsze osoby, w przedziale wiekowym 18-24 lata, najczęściej odrzucają wprowadzenie takiego zakazu, z 40% wyrażających zdecydowane "nie". Jednakże, już w grupie wiekowej 25-34 lata, sprzeciw spada do 20%, a wskaźnik poparcia ("zdecydowanie tak") rośnie do 14%. Widać zatem, że zakaz zdobywa większe poparcie wśród osób starszych niż 24 lata, co może wskazywać na to, że wraz z wiekiem rośnie świadomość konieczności przeciwdziałania zmianom klimatycznym i akceptacja dla radykalnych środków w tej dziedzinie. To również może odzwierciedlać zmianę priorytetów życiowych i większą gotowość do inwestowania w zrównoważone rozwiązania u osób, które już stabilizują swoją pozycję życiową i zawodową.

Interesujące jest również to, że w grupach wiekowych 35-44 lata i 45-54 lata obserwujemy umiarkowany sprzeciw – 42% dla obu grup mówi "zdecydowanie nie" na zakaz produkcji aut spalinowych. Może to świadczyć o pewnej nieufności wobec szybkich zmian technologicznych lub obawach związanych z wydatkami na nowe technologie w tych grupach wiekowych, które często są u szczytu swoich karier zawodowych i mogą być bardziej zobowiązane finansowo (np. kredyty hipoteczne, wydatki na edukację dzieci).

W kategorii najstarszych respondentów, osób w wieku 55 lat i więcej, mamy do czynienia z największym procentem osób, które "raczej" lub "zdecydowanie" popierają zakaz – odpowiednio 27% i 6%. Ta grupa, choć często jest uważana za mniej skłonna do zmian, może być bardziej świadoma długoterminowych korzyści płynących z ograniczenia zanieczyszczenia i zmian klimatycznych, być może z powodu większej troski o przyszłe pokolenia.

Podsumowując, dane z ankiety sugerują, że poparcie dla zakazu produkcji aut spalinowych po 2035 roku jest zróżnicowane w zależności od płci i wieku. Wyraźna jest tendencja, że młodsze pokolenia są mniej skłonne do akceptacji tak radykalnych zmian, podczas gdy starsze grupy wiekowe wykazują większe poparcie dla środków mających na celu ochronę środowiska. Wyniki te mogą dostarczyć wskazówek dla twórców polityk, jak komunikować i wdrażać strategie ekologiczne w sposób, który będzie brany pod uwagę różnice demograficzne i społeczne.

Wykres 15. Czy popierasz: Zakaz produkcji aut spalinowych po 2035 roku. Podział odpowiedzi ze względu na wykształcenie.



Wykres 15 przedstawia poparcie dla zakazu produkcji aut spalinowych po 2035 roku z podziałem na poziom wykształcenia respondentów. Z danych wynika, że poziom wykształcenia może wpływać na opinie na temat tego zakazu, choć różnice nie są duże.

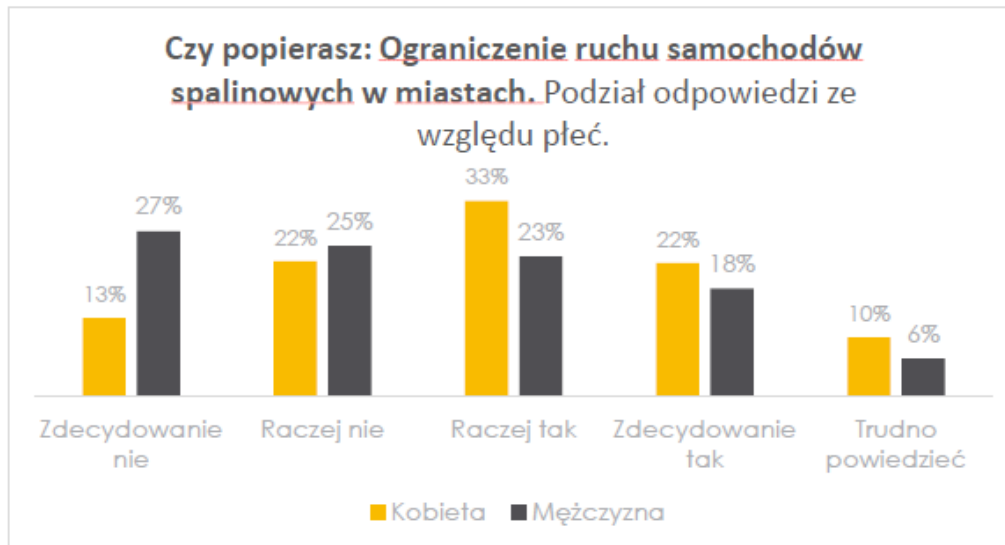
Osoby z wykształceniem podstawowym lub zawodowym wykazują największe poparcie dla zakazu, gdzie 35% z nich wyraża zdecydowane "nie". Natomiast w grupie z wykształceniem wyższym, ten procent spada do 30%. To może sugerować, że osoby z niższym wykształceniem mogą być bardziej otwarte na zmiany technologiczne lub mniej świadome potencjalnych konsekwencji takiego zakazu dla gospodarki i rynku pracy.

Osoby z wykształceniem średnim wyrażają najmniejszy sprzeciw, z 25% mówiącymi "raczej nie", co jest nieco niższe niż w pozostałych grupach wykształcenia. Mogą oni posiadać umiarkowaną wiedzę na temat problemów środowiskowych i być może dostrzegają zarówno korzyści jak i wyzwania związane z przejściem na technologie elektryczne.

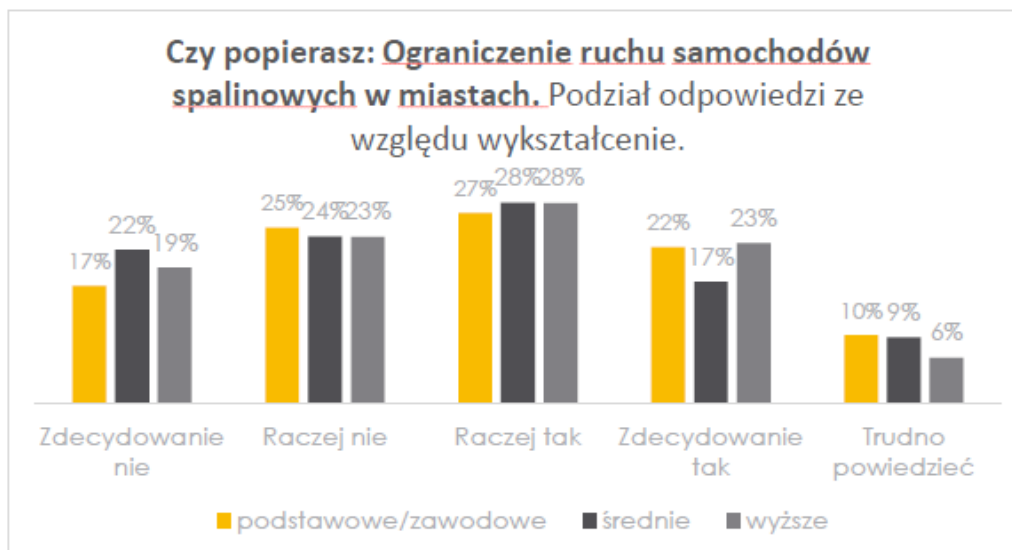
Jeśli chodzi o wyrażenie zdecydowanego poparcia ("zdecydowanie tak"), to największy odsetek stanowią osoby z wykształceniem średnim (17%) i wyższym (14%), co może wskazywać na to, że te grupy mają większą świadomość środowiskową lub lepsze zrozumienie długoterminowych korzyści wynikających z ograniczenia emisji spalin. Z kolei w kategorii "trudno powiedzieć", największy procent respondentów pochodzi z grupy o wykształceniu wyższym (10%), co może świadczyć o rozważnym podejściu do tematu, z uwzględnieniem zarówno aspektów ekologicznych, jak i ekonomicznych.

Analiza wykresu sugeruje, że poparcie dla zakazu produkcji aut spalinowych po 2035 roku wykazuje pewną korelację z poziomem wykształcenia. Osoby z wyższym wykształceniem mogą wykazywać większą świadomość ekologiczną i być bardziej świadome konsekwencji takich zakazów, podczas gdy osoby z niższym wykształceniem mogą być mniej przeciwny wprowadzaniu takich zmian, co może wynikać z różnych perspektyw życiowych i dostępu do informacji. Wyniki te mogą być pomocne dla twórców polityk w celu lepszego zrozumienia, jak różne segmenty społeczeństwa reagują na proponowane zmiany środowiskowe.

Wykres 16. Czy popierasz: Ograniczenie ruchu samochodów spalinowych w miastach. Podział odpowiedzi ze względu płeć.



Wykres 17. Czy popierasz: Ograniczenie ruchu samochodów spalinowych w miastach. Podział odpowiedzi ze względu wykształcenie.



Na podstawie danych przedstawionych na wykresach 16 i 17, można dokonać analizy poparcia dla ograniczeń ruchu samochodów spalinowych w miastach, biorąc pod uwagę płeć oraz wykształcenie respondentów.

Wykres 16 pokazuje, że kobiety są bardziej skłonne do popierania ograniczeń ruchu samochodów spalinowych w miastach niż mężczyźni. Zdecydowane "nie" wyraża 27% kobiet w porównaniu do 33% mężczyzn, co może wskazywać na to, że kobiety są bardziej otwarte na działania mające na celu poprawę jakości powietrza i środowiska miejskiego. Również większy procent kobiet niż mężczyzn wyraża poparcie w kategorii "raczej tak" (23% wobec 22%) i "zdecydowanie tak" (22% wobec 18%). Może to odzwierciedlać większą świadomość problemów związanych z ruchem samochodowym wśród kobiet lub większą gotowość do akceptacji zmian, które mogą poprawić warunki życia w miastach.

Na wykresie 17 obserwujemy, że wykształcenie nie różnicuje znacząco opinii na temat ograniczenia ruchu samochodów spalinowych. Jednakże osoby z wyższym wykształceniem wydają się być nieco bardziej skłonne

do popierania takich ograniczeń, z 28% wyrażających “raczej tak” oraz 9% mówiących “zdecydowanie tak”. Może to sugerować, że wyższy poziom wykształcenia wiąże się z większą świadomością korzyści ekologicznych i zdrowotnych wynikających z ograniczenia ruchu samochodów spalinowych.

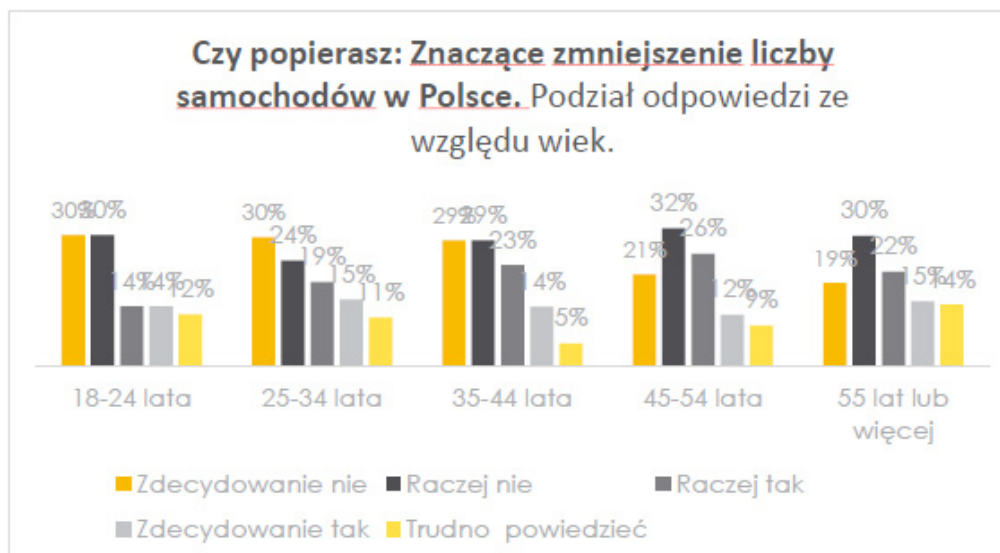
Równocześnie, stosunkowo wysoki odsetek osób z wykształceniem podstawowym/zawodowym i średnim, które mają trudności z określeniem swojej opinii (17% i 19% odpowiednio), może wskazywać na brak dostatecznych informacji lub niepewność co do konsekwencji takich ograniczeń dla ich osobistej sytuacji życiowej.

Kobiety i osoby z wyższym wykształceniem wydają się być bardziej przychylne wobec ograniczenia ruchu samochodów spalinowych w miastach. Mężczyźni natomiast częściej i z większą pewnością wyrażają sprzeciw. Te różnice mogą odzwierciedlać różne priorytety i poziomy świadomości ekologicznej w zależności od płci oraz wykształcenia. Wyniki te mogą być użyteczne dla twórców polityk miejskich i kampanii edukacyjnych, aby lepiej docierać do różnych grup społecznych z informacjami o korzyściach płynących z ograniczenia ruchu samochodowego i jego wpływie na jakość życia w miastach.

Wykres 18. Czy popierasz: Znaczące zmniejszenie liczby samochodów w Polsce. Podział odpowiedzi ze względu płeć.



Wykres 19. Czy popierasz: Znaczące zmniejszenie liczby samochodów w Polsce. Podział odpowiedzi ze względu wiek.



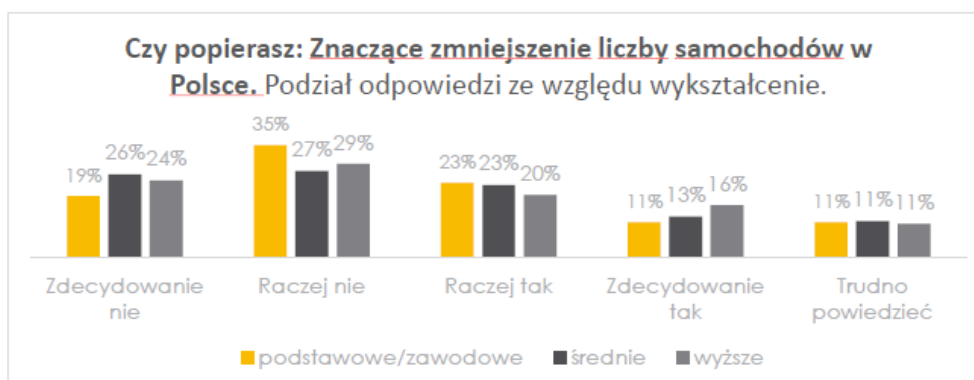
Na podstawie danych z wykresów 18 i 19, można zauważyć, jak płeć i wiek wpływają na opinie dotyczące znaczącego zmniejszenia liczby samochodów w Polsce.

Wykres 18 pokazuje, że kobiety są bardziej skłonne do poparcia znaczącego zmniejszenia liczby samochodów w Polsce niż mężczyźni. Zdecydowanie "nie" deklaruje 16% kobiet w porównaniu do 33% mężczyzn, co wskazuje na silniejszy opór ze strony mężczyzn wobec takich ograniczeń. Dodatkowo, 23% kobiet odpowiedziało "raczej tak" na poparcie tego postulatu, podczas gdy wśród mężczyzn procent ten wynosi 20%.

Wykres 19 pokazuje, że młodsze grupy wiekowe są bardziej przeciwnie propozycji niż starsze grupy. W przedziale wiekowym 18-24 lata, 30% respondentów wyraziło zdecydowane "nie", co jest najwyższym wskaźnikiem sprzeciwu spośród wszystkich grup wiekowych. Wśród osób w wieku 55 lat i więcej, zdecydowane "nie" wyraża tylko 19%, co może świadczyć o większym zrozumieniu potrzeby redukcji ilości samochodów dla korzyści środowiskowych wśród starszych osób.

Ogólnie rzecz biorąc, postulat znaczącego zmniejszenia liczby samochodów w Polsce wydaje się spotykać z większym poparciem wśród kobiet, które mogą być bardziej świadome korzyści płynących z ograniczenia zanieczyszczeń i korków. Natomiast mężczyźni, którzy częściej wyrażają zdecydowany sprzeciw, mogą być bardziej związani z samochodami z powodów takich jak wygoda, status społeczny, czy zainteresowania. Co więcej, większy opór wśród młodszych osób może wynikać z ich mniejszej gotowości do zmiany nawyków komunikacyjnych lub większej zależności od samochodów w codziennym życiu. Wyniki te mogą dostarczyć cennych informacji dla polityków i planistów miast, którzy dążą do promowania zrównoważonego transportu i ograniczenia negatywnego wpływu samochodów na środowisko i życie miejskie.

Wykres 20. Czy popierasz: Znaczące zmniejszenie liczby samochodów w Polsce. Podział odpowiedzi ze względu na wykształcenie.



Analiza danych z wykresu 20 wskazuje na to, że poziom wykształcenia nie ma znaczącego wpływu na postawy respondentów odnośnie poparcia dla znaczącego zmniejszenia liczby samochodów w Polsce. Widoczne różnice dotyczą głównie stopnia zdecydowania w wyrażanych opiniach.

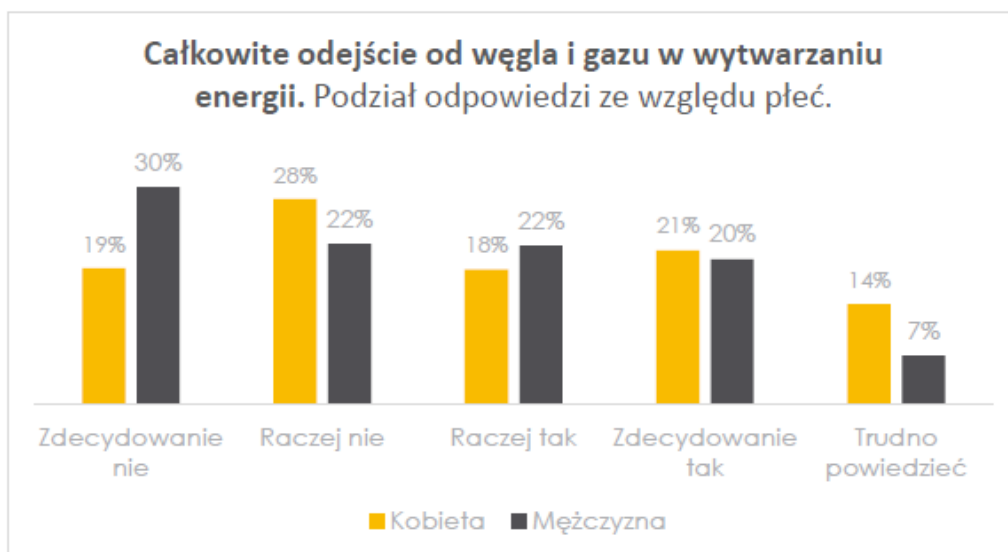
Respondenci z wykształceniem podstawowym lub zawodowym, jak i ci z wyższym wykształceniem wyrażają podobne poziomy zdecydowanego sprzeciwu – odpowiednio 26% i 24%. Wynik ten może wskazywać na to, że niezależnie od poziomu wykształcenia, istnieje stała grupa osób krytycznie nastawionych do idei zmniejszania liczby samochodów.

W kategorii “raczej nie”, osoby z wykształceniem średnim wyrażają większy sprzeciw (29%) niż te z wykształceniem podstawowym/zawodowym (27%) i wyższym (23%). Może to odzwierciedlać nieco większą ostrożność lub sceptycyzm wśród osób z wykształceniem średnim wobec zmian w polityce transportowej. Wśród osób popierających pomysł (“raczej tak”), odsetki są niemal identyczne w każdej grupie wykształcenia, wahając się w granicach 23-24%. To sugeruje, że świadomość problemów związanych z nadmierną liczbą samochodów i potencjalnych korzyści płynących z ich redukcji jest podobna niezależnie od poziomu wykształcenia.

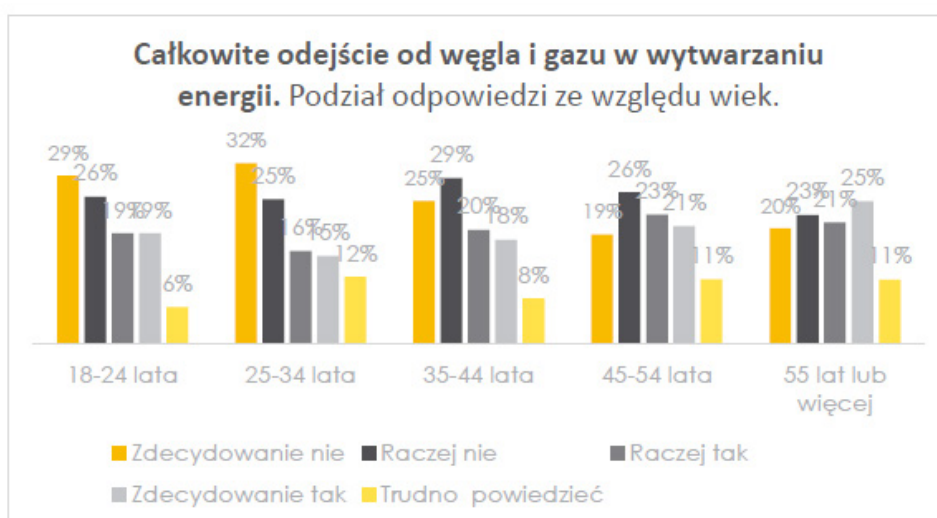
Największe różnice pojawiają się w kategorii “zdecydowanie tak”, gdzie 13% osób z wykształceniem wyższym popiera pomysł, w porównaniu do 11% osób z wykształceniem średnim i podstawowym/zawodowym. Może to wskazywać na lepsze zrozumienie długoterminowych korzyści dla środowiska i zdrowia publicznego wśród osób z wyższym wykształceniem.

Poziom wykształcenia nie wydaje się być determinującym czynnikiem wpływającym na poparcie dla znaczącego zmniejszenia liczby samochodów w Polsce. Jednakże, wykształcenie wyższe wydaje się sprzyjać nieco większemu zdecydowaniu w poparciu dla tego pomysłu. Wyniki te mogą mieć znaczenie dla twórców polityk komunikacyjnych i środowiskowych, którzy mogą szukać wsparcia w różnych grupach społecznych, niezależnie od ich poziomu wykształcenia.

Wykres 21. Całkowite odejście od węgla i gazu w wytwarzaniu energii. Podział odpowiedzi ze względu na płeć.



Wykres 22. Całkowite odejście od węgla i gazu w wytwarzaniu energii. Podział odpowiedzi ze względu na wiek.



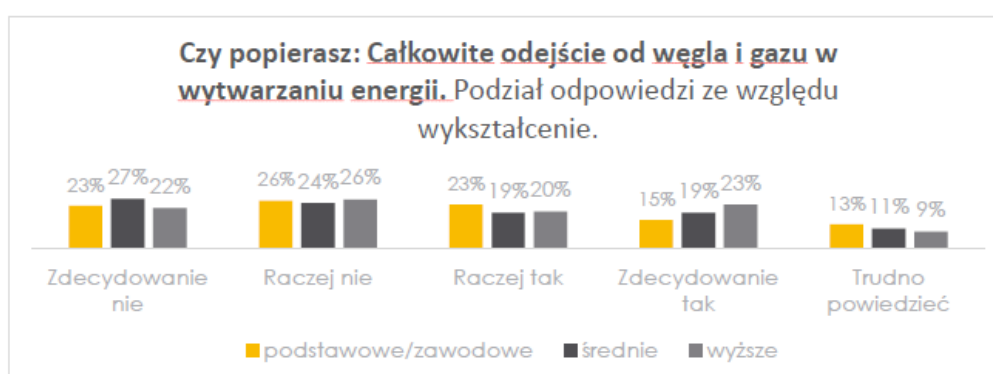
Dane przedstawione na wykresach 21 i 22 pozwalają na analizę postaw w kwestii całkowitego odejścia od węgla i gazu w wytwarzaniu energii, z uwzględnieniem płci i wieku respondentów.

Na wykresie 21 widać, że mężczyźni są nieco bardziej przeciwni całkowitemu odejściu od węgla i gazu w produkcji energii niż kobiety, z 30% mężczyzn wyrażających zdecydowane “nie” w porównaniu do 19% kobiet. To może wskazywać na większe zaniepokojenie mężczyzn potencjalnymi konsekwencjami ekonomicznymi i praktycznymi takiego przejścia, lub na większą zależność od tradycyjnych źródeł energii w ich działalności zawodowej lub osobistej.

W kwestii wieku, wykres 22 ukazuje, że młodsze grupy wiekowe wyrażają mniejsze poparcie dla odejścia od paliw kopalnych. W grupie wiekowej 18-24 lata, 29% odpowiada zdecydowanie “nie”, podczas gdy wśród osób w wieku 55 lat i więcej, zdecydowane “nie” wyraża tylko 19%. To może świadczyć o tym, że młodsze pokolenia są bardziej zaniepokojone krótkoterminowymi wyzwaniem, takimi jak koszty i dostępność alternatywnych źródeł energii, podczas gdy starsi respondenci mogą być bardziej skłonni do rozważenia długoterminowych korzyści dla środowiska i zdrowia.

Co ważne, w starszych grupach wiekowych widoczne jest bardziej wyrównane grono zwolenników i przeciwników, co może wskazywać na bardziej zróżnicowane lub zbalansowane podejście do tematu. Również wśród osób starszych większy jest odsetek tych, którzy mają trudności z określeniem swojej opinii (“trudno powiedzieć”), co może odzwierciedlać ich potrzebę większej ilości informacji lub czasu do przemyślenia konsekwencji takiej zmiany. Całkowite odejście od węgla i gazu w wytwarzaniu energii jest tematem, który wywołuje podzielone opinie wśród Polaków. Różnice w opiniach na podstawie płci i wieku mogą dostarczyć informacji dla decydentów i kampanii społecznych, które mogą potrzebować dostosować swoje komunikaty i strategie, aby lepiej odpowiadać na potrzeby i obawy różnych grup społecznych.

Wykres 23. Czy popierasz: Całkowite odejście od węgla i gazu w wytwarzaniu energii. Podział odpowiedzi ze względu na wykształcenie.



Analiza danych z wykresu 23 pozwala zaobserwować, jak wykształcenie wpływa na opinie respondentów dotyczące całkowitego odejścia od węgla i gazu w wytwarzaniu energii.

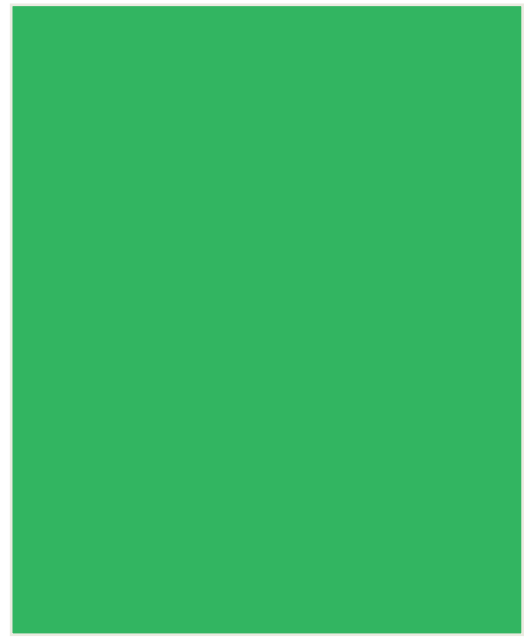
Z wykresu wynika, że osoby z wyższym wykształceniem są nieco bardziej skłonne do popierania tego przejścia, z 23% odpowiadającym “zdecydowanie tak”, co jest wyższym wskaźnikiem niż w grupach z wykształceniem średnim (19%) i podstawowym/zawodowym (15%). Może to sugerować, że wyższy poziom wykształcenia wiąże się z lepszym zrozumieniem korzyści ekologicznych i zdrowotnych wynikających z redukcji zależności od paliw kopalnych, a także świadomością zagrożeń związanych ze zmianami klimatycznymi.

Z drugiej strony, największy sprzeciw wyrażają osoby z wykształceniem podstawowym/zawodowym, z 27% mówiącymi “zdecydowanie nie”. To może odzwierciedlać obawy o bezpośrednie konsekwencje ekonomiczne takiego przejścia, w tym koszty i dostępność energii, szczególnie dla osób, które mogą być bezpośrednio związane z sektorem paliw kopalnych w swojej pracy.

W kategorii “raczej nie” widać podobny poziom sprzeciwu między grupami wykształcenia, co sugeruje, że niezależnie od wykształcenia, istnieje umiarkowana niepewność co do tego, czy odejście od paliw kopalnych jest właściwym krokiem.

Wszystkie grupy wykształcenia mają również porównywalny odsetek osób, które mają trudności z podjęciem decyzji (“trudno powiedzieć”), co może wskazywać na potrzebę lepszego informowania społeczeństwa o konsekwencjach energetycznych transformacji.

Badanie wskazuje, że wykształcenie ma pewien wpływ na poparcie dla całkowitego odejścia od węgla i gazu w produkcji energii, z większym poparciem obserwowanym wśród osób z wyższym wykształceniem. Te różnice w poparciu mogą być cennym wskaźnikiem dla decydentów politycznych i kampanii edukacyjnych, wskazując na potrzebę skierowania działań edukacyjnych i informacyjnych do różnych grup społecznych w celu wspierania transformacji energetycznej.



Podsumowanie

Nasz raport ukazuje złożoność obaw, wyzwań oraz nadziei związanych z przyszłością motoryzacji. Wyniki analizy wskazują na kluczowe obszary wymagające uwagi, aby skutecznie przekonać społeczeństwo do zakupu samochodów elektrycznych oraz zachęcić do zmiany postaw w kierunku zrównoważonej mobilności.

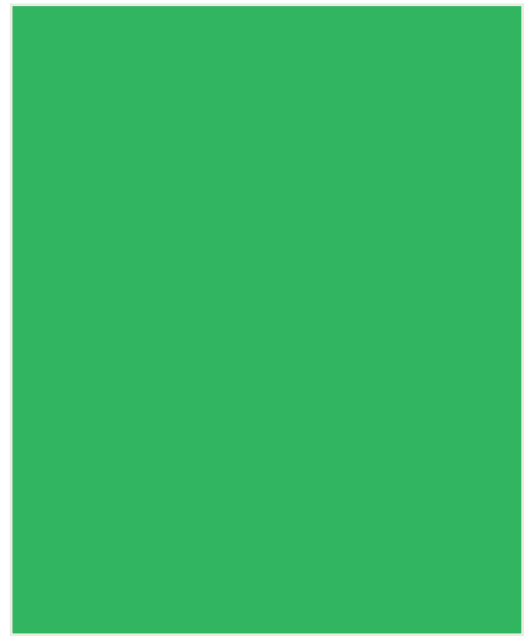
Badania wyraźnie ukazują, że zasięg pojazdów elektrycznych oraz dostępność stacji ładowania pozostają głównymi zmartwieniami społeczeństwa. Dlatego też, aby przekonać konsumentów do przejścia na elektryczną alternatywę, kluczowe jest dalsze inwestowanie w rozwój infrastruktury ładowania. Rządowe wsparcie, inicjatywy prywatnych firm oraz edukacja są nieodzowne w budowaniu sieci stacji ładowania, która będzie dostępna na drogach, w centrach miast i na trasach długodystansowych. Przejrzyste mapy stacji oraz ułatwienie w dostępie do ładowania mogą zmniejszyć obawy związane z zasięgiem i ułatwić podróż elektrycznym pojazdem.

Drugim ważnym aspektem jest cena samochodów elektrycznych. Tutaj kluczową rolę odgrywa rozwój technologii produkcji baterii, który prowadzi do obniżania kosztów. Wspieranie badań nad bardziej wydajnymi i tańszymi bateriami może przyczynić się

do zniwelowania bariery cenowej. Również subsydia rządowe czy zachęty finansowe dla nabywców mogą przyspieszyć adaptację samochodów elektrycznych. Jednak równie istotne jest edukowanie społeczeństwa na temat długoterminowych korzyści finansowych wynikających z niższych kosztów eksploatacji, takich jak mniejsze wydatki na paliwo i utrzymanie.

Aspekt ekologiczny także wymaga szczególnej uwagi. Wyjaśnianie konsumentom, że samochody elektryczne przyczyniają się do redukcji emisji szkodliwych substancji, a tym samym ochrony środowiska naturalnego, jest kluczowe. Promowanie korzyści ekologicznych i społecznych poprzez kampanie edukacyjne oraz dostarczanie informacji o źródłach energii, z których czerpie się prąd do ładowania pojazdów, może zwiększyć zaufanie społeczeństwa do tej technologii.

Wreszcie, wyzwanie polega na zmianie postaw i nawyków. Tutaj edukacja oraz tworzenie świadomości społecznej jest kluczowe. Kampanie informacyjne, spotkania z właścicielami samochodów elektrycznych oraz przekazywanie pozytywnych historii związanych z ich użytkowaniem mogą skutecznie zmieniać obraz tej technologii. Promowanie samochodów elektrycznych jako oznaki nowoczesności, innowacji



Podsumowanie

oraz odpowiedzialności społecznej może przyczynić się do tego, że konsumentom będzie bardziej zależało na posiadaniu takiego pojazdu.

Podsumowując, przyszłość motoryzacji kształtuje się pod znakiem samochodów elektrycznych, które stanowią kluczową odpowiedź na wyzwania związane z ekologią i zrównoważoną mobilnością. Aby przekonać społeczeństwo do zakupu i użytkowania samochodów elektrycznych, istotne jest inwestowanie w infrastrukturę ładowania, obniżanie kosztów produkcji oraz edukowanie społeczeństwa na temat ekologicznych i ekonomicznych korzyści tej technologii.

Dziękujemy



Green
Poland Tech

www.greenpoland.tech



KOMITET
DO SPRAW
POŻYTKU
PUBLICZNEGO



Sfinansowano przez Narodowy Instytut
Wolności – Centrum Rozwoju Społeczeństwa
Obywatelskiego ze środków Programu
Fundusz Inicjatyw Obywatelskich
NOWEFIO na lata 2021-2030



NOWE
FIO

RAPORT
POLACY WOBEC ELEKTROMOBILNOŚCI