

Polacy chcą czystego powietrza, ale boją się, że ograniczenia dla zanieczyszczających samochodów dotkną ich samych

Polacy coraz bardziej świadomie podchodzą do kwestii środowiskowych, a czyste powietrze jest priorytetem dla większości z nas. Dlatego też, choć większość badanych popiera wprowadzanie stref ograniczających ruch najbardziej zanieczyszczających pojazdów w miastach, istnieją bariery utrudniające pełne zrozumienie i akceptację tych inicjatyw. – wynika z najnowszego raportu EKObaremtr zrealizowanego przez SW Research na zlecenie Fundacji Promocji Pojazdów Elektrycznych.

Czym jest „dobre środowisko” dla Polaków?

W obliczu rosnących wyzwań związanych ze zmianami klimatycznymi oraz zanieczyszczeniem powietrza coraz bardziej świadomie podchodzimy do kwestii ekologicznych – wyniki badania pokazują, że czyste powietrze i woda są priorytetem dla większości obywateli, zaraz po braku ingerencji człowieka w naturę. Tak pojęcie „dobrego środowiska” rozumie blisko co czwarty (24%) mieszkaniec największych miast w Polsce.

Raport EKObaremtr ukazuje rosnącą świadomość ekologiczną wśród mieszkańców polskich aglomeracji, którzy coraz częściej wybierają zrównoważone środki transportu, aby chronić środowisko i poprawić jakość życia. Widoczny jest wyraźny trend w stronę ograniczania wjazdu dla najbardziej emisyjnych pojazdów, co ma na celu redukcję zanieczyszczeń i poprawę jakości powietrza w miastach. Wyniki raportu wskazują na silne poparcie dla inicjatyw proekologicznych, co daje nadzieję na realne zmiany w kierunku bardziej zrównoważonego rozwoju miejskiego. – komentuje Piotr Zimolzak, wiceprezes agencji SW Research.

Komunikacja miejska górną

Polacy powoli zmieniają też swoje nawyki transportowe – ponad 2/3 z nich (68%) przyznaje, że w ciągu ostatniego roku zmieniło lub planuje wkrótce zmienić nawyki w kierunku częstszego korzystania z komunikacji miejskiej. W miastach takich jak Warszawa, Kraków czy Wrocław, zmianę przyzwyczajzeń deklaruje aż 4 na 5 mieszkańców (79%). Coraz więcej osób deklaruje, że korzysta z komunikacji miejskiej jako głównego środka transportu, a średni odsetek osób podróżujących samochodem jako kierowcy spada wraz z wielkością miasta. Nie dziwi zatem, że większość Polaków popiera wprowadzenie ograniczeń wjazdu dla najbardziej emisyjnych pojazdów w miastach. Poparcie dla wprowadzenia stref czystego transportu wyraża 43% badanych w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców, a przeciwnego zdania jest 33% badanych (prawie jedna czwarta udzieliła odpowiedzi „nie wiem, trudno powiedzieć”).

[grafika 1]

(Nie)wiedza Polaków na temat emisji pojazdów i poparcia dla Stref Czystego Transportu

Jednocześnie jednak wyniki badań pokazują kilka bardzo niepokojących zjawisk. Na pytanie o to, jakie pojazdy emitują najwięcej zanieczyszczeń, co prawda najczęściej wskazywane odpowiedzi to zgodnie z rzeczywistością „pojazdy w złym stanie technicznym niezależnie od wieku i rodzaju paliwa” (43%), „pojazdy z silnikiem Diesla” (36%) i „stare pojazdy spalinowe, niezależnie od rodzaju paliwa” (38%), jednocześnie jednak aż 12% respondentów uznało, że są to „pojazdy z silnikiem elektrycznym”. Co interesujące, jest tu duża różnica między mężczyznami (16%) i kobietami (9%), której nie ma przy odpowiedziach dotyczących innych rodzajów napędów. Dodatkowo częściej taką odpowiedź wybierają młodzi, tj. aż 23% ankietowanych z grupy 16-24 lata, a odsetek ten spada aż do 6% w grupie powyżej 64 lat.

[grafika 2]

Powszechne mity na temat elektryków

Oczywiście, część badanych mogła pomylić zanieczyszczenia pochodzące z rury wydechowej (samochody elektryczne nie posiadają rury wydechowej, więc ich nie emitują) z emisją gazów cieplarnianych (m.in. CO₂) w całym cyklu życia pojazdu i ulec popularnemu w Polsce mitowi, że jazda samochodem spalinowym w Polsce może oznaczać mniejsze emisje dwutlenku węgla niż jazda elektrykiem, bo większość prądu pochodzi z węgla. W rzeczywistości nawet w przypadku Polski, która ma najbardziej emisyjny miks energetyczny w Unii Europejskiej, jazda elektrykiem powoduje mniejsze emisje CO₂ niż samochodem z silnikiem diesla, benzynowym, a nawet hybrydowym.¹

Badani mogli też ulec innemu popularnemu mitowi, że pojazdy elektryczne z uwagi na swoją masę wytwarzają więcej szkodliwych pyłów (pochodzących ze ścierania się opon, nawierzchni dróg, zużycia okładzin hamulcowych oraz z unoszenia pyłów z powierzchni jezdni i poboczy) od spalinowych alternatyw. Nie brakuje jednak badań, które dowodzą czegoś zupełnie odwrotnego. Z Raportu OECD „*Non-exhaust Particulate Emissions from Road Transport*”² wiemy, że pojazdy elektryczne emitują średnio o 5-19% mniej PM₁₀ niż pojazdy z silnikiem spalinowym. W tym przypadku, więcej jednak zależy od stylu jazdy niż rodzaju napędu (częstotliwość i gwałtowność manewrów, częste hamowanie, przyspieszanie itp.).

Styl życia a poprawa jakości życia mieszkańców

Korelacja pomiędzy wiekiem respondentów, a wiedzą nt. szkodliwości silników spalinowych jest wyraźnie widoczna także w innych odpowiedziach – np. pojazdy z silnikiem Diesla jako najbardziej szkodliwe wskazało 47% respondentów z grupy powyżej 64 lata i tylko 27% w grupie 16-24 lata. To przekłada się także na poparcie dla ograniczeń

¹ <https://fppe.pl/emit-jazda-elektrykiem-w-polsce-oznacza-wieksze-emisje-co2-co2-niz-jazda-samochodem-spalinowym/>

² <https://fppe.pl/emisje-pm-z-opon-a-samochody-elektryczne/>

dla najbardziej niebezpiecznych dla naszego zdrowia pojazdów – jest ono najwyższe w najstarszej grupie, a najniższe w najmłodszej grupie wiekowej.

Generalnie respondenci zapytani o to, gdzie ich zdaniem takie ograniczenie miałyby największy sens najczęściej wybierali „okolice parków i obiektów rekreacyjnych” (50% tak vs. 29% nie), na drugim miejscu znalazły się „centra miast”, potem „osiedla o dużej gęstości zabudowy i zaludnienia” a dopiero na czwartym (!) miejscu „najbliższe otoczenie placówek edukacyjnych i zdrowotnych (np. żłobków, przedszkoli, szkół, szpitali)”. W przypadku miejsca zamieszkania przewaga wyniosła jedynie jeden punkt procentowy (37% za ograniczeniem, a 36% przeciw), a w przypadku „miejsca pracy” było nawet więcej przeciwników niż zwolenników (32% za ograniczeniem i 37% przeciwko).

[grafika 3]

– *Te wyniki pokazują, że respondenci samoidentyfikują się jako użytkownicy pojazdów, które uważają za najbardziej zanieczyszczające, a potencjalne bariery dla ich wjazdu utożsamiają częściej z ryzykiem ograniczeń dla nich samych, niż z szansą na poprawę jakości powietrza, ich własnego zdrowia i komfortu życia.* – komentuje Aleksander Szatański z FPPE. Z badań wiemy, że wiedza nt. kryteriów wjazdu do Stref Czystego Transportu (w Warszawie czy Krakowie) jest bardzo niska. Blisko jedna czwarta (23%) mieszkańców gmin podkrakowskich była przekonana, że wprowadzenie SCT w Krakowie uniemożliwi wjazd do miasta ponad 75% obecnie poruszających się po mieście pojazdów, a łącznie 68% respondentów odpowiedziało, że będzie to ponad 1/3 pojazdów. Prawidłowa odpowiedź to ok. 3% w pierwszym etapie i 20-25% pojazdów w drugim etapie (2027 rok) wprowadzania Strefy. W Warszawie pierwszy etap dotyczy 2% pojazdów, a ostatni, w 2032 r. - 27% z nich. – *To pokazuje, jak bardzo nasze wyobrażenia o Strefach Czystego Transportu różnią się od rzeczywistości i tłumaczy, dlaczego nadal temat SCT wywołuje u niektórych negatywne emocje. To ważny wniosek dla samorządów, władzy centralnej i organizacji pozarządowych.* – konkluduje Szatański.

.....

Nota metodologiczna:

Badanie przeprowadzono w dniach 29.04-12.05.24 techniką CAWI przez instytut badawczy SW Research na reprezentatywnej próbie 1500 Polaków w wieku 16-80 lat. EKObarmetr to jedyny w swoim rodzaju cykl badań poświęcony analizie aktualnych postaw i nastrojów polskich konsumentów wobec szeroko pojętej ekologii obecnej w różnych sferach codziennego życia. Realizowany jest przez agencję SW Research nieprzerwanie od I kwartału 2020 roku.

Pełna wersja raportu do pobrania: <https://ekobarometr.pl/ekobarometr-6>

Informacja o Partnerze projektu:

Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych (FPPE) jest organizacją pozarządową działającą na rzecz neutralnej klimatycznie i przyjaznej środowisku transformacji sektora transportu, ze szczególnym uwzględnieniem transportu drogowego. FPPE angażuje się w wypracowanie realnych, skutecznych i sprawiedliwych rozwiązań na rzecz poprawy jakości życia w miastach – głównie dzięki poprawie jakości powietrza i ograniczaniu

Informacja prasowa – Warszawa, 6 sierpnia 2024 r.

negatywnego wpływu sektora transportowego. Fundacja tworzy przestrzeń dla konstruktywnego dialogu i wymiany wiedzy pomiędzy przedstawicielami biznesu, administracji centralnej i lokalnej oraz stroną społeczną, a także angażuje się w projekty edukacyjne. Szczegółowy opis działalności oraz publikacje organizacji są dostępne pod adresem: www.fppe.pl.