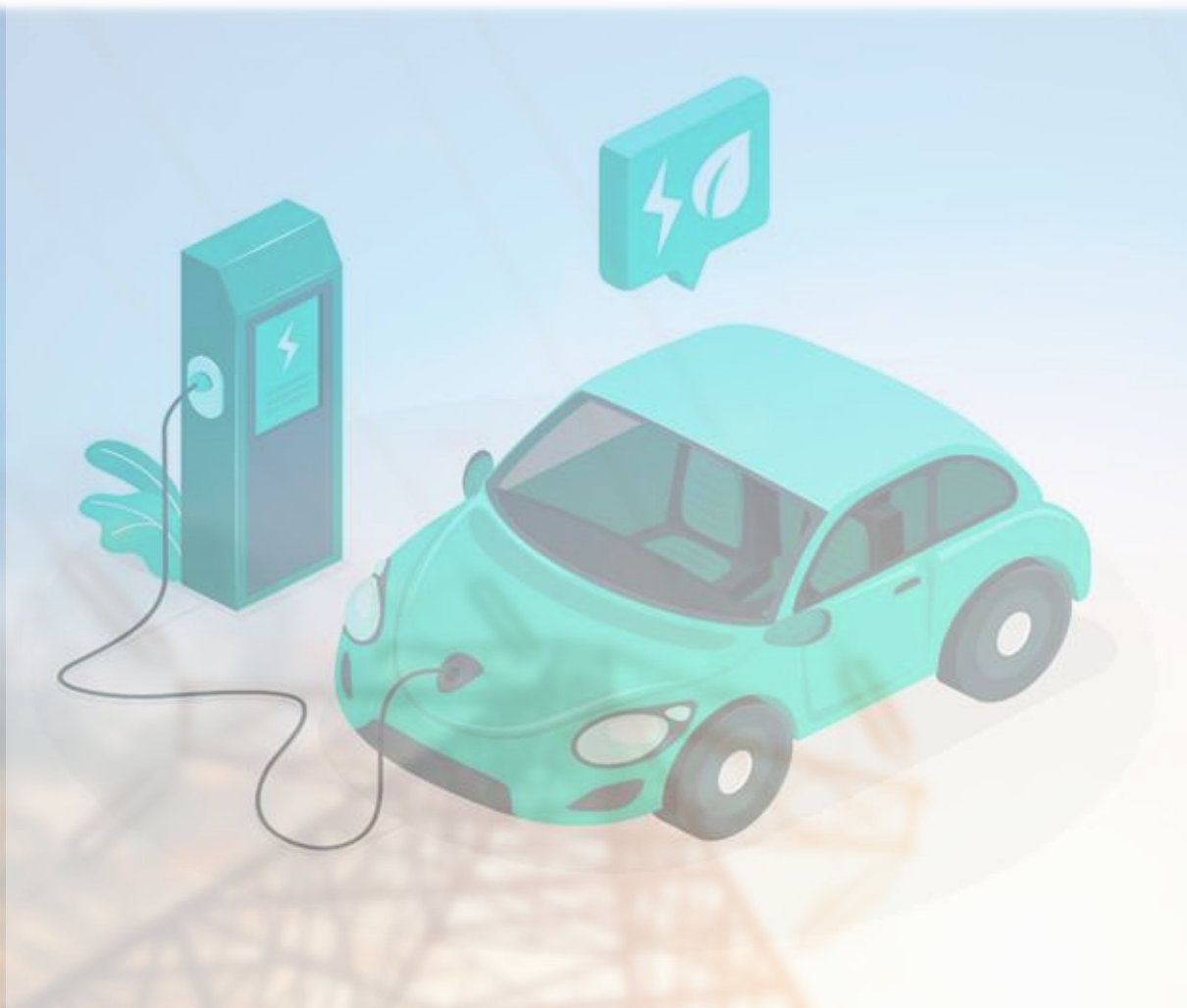


Załącznik nr 1 do STRATEGII ROZWOJU ELEKTROMOBILNOŚCI GMINY KRZCZONÓW



Narodowy Fundusz
Ochrony Środowiska
i Gospodarki Wodnej

Niniejszy materiał został opublikowany
dzięki dofinansowaniu Narodowego
Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki
Wodnej

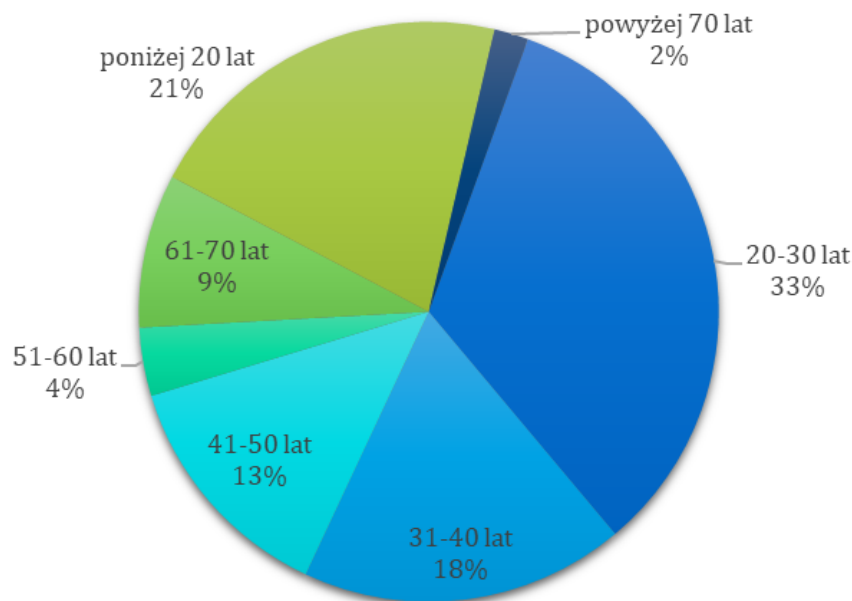


W celu zbadania opinii mieszkańców w zakresie elektromobilności opracowano ankietę pn. „Strategia rozwoju elektromobilności Gminy Krzczonów”.

- W trakcie ankietyzacji wpłynęły łącznie 105 odpowiedzi. Zaprezentowana w dalszej części analiza przedstawia zsumowane wyniki przeprowadzonego badania opinii i preferencji. Wzór ankiety został przedstawiony w załączniku nr 1. do raportu. Ankietyzacja pozwoliła na określenie preferencji, oczekiwań, potrzeb, a także potencjalnych planów mieszkańców Gminy Krzczonów w dziedzinie elektromobilności. Odpowiednie wykorzystanie opinii osób współtworzących ruch może spowodować wzrost zainteresowania elektromobilnością, a tym samym zwiększyć jego konkurencyjność względem transportu wykorzystującego samochody spalinowe.

Najliczniejszą grupę ankietowanych stanowią osoby w wieku 20-30 lat (33%). Następną grupą są osoby w wieku poniżej 20 lat (21% badanych), osoby w wieku od 31 do 40 lat (18% badanych). Najmniej liczny udział w badaniu wzięły osoby w wieku powyżej 70 roku życia (2% badanych). Strukturę przedziału wiekowego ankietowanych biorących udział w badaniu przedstawiono na wykresie.

Wykres 1. Struktura wieku respondentów



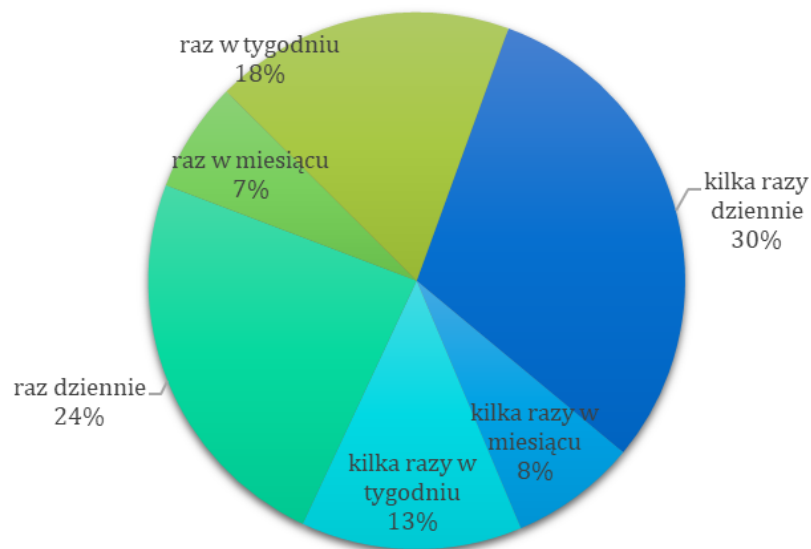
Respondenci, biorący udział w ankietyzacji zadeklarowali, że zamieszkują następujące miejscowości:

Tabela 1. Miejsce zamieszkania osób biorących udział w badaniu (osób/miejscowość)

Lokalizacja	Odpowiedzi
Boży Dar	3
Gierniak	3
Kosarzew Dolny	4
Kosarzew Górny	2
Kosarzew Stróża	5
Krzczonów, ul. Skałka	10
Krzczonów	1
Krzczonów Drugi	2
Krzczonów Pierwszy	6
Krzczonów Sołtysy	5
Krzczonów Trzeci	4
Krzczonów ul, Słowiańska	2
Krzczonów ul. Orzechowa	3
Krzczonów ul. Partyzantów	3
Krzczonów ul. Słoneczna	2
Krzczonów ul. Sosnowa	4
Krzczonów ul. Zielona	1
Krzczonów ul. Żeromskiego	2
Krzczonów Wójtostwo	3
Lewandowszczyzna	2
Nowiny Żukowskie	2
Olszanka	9
Piotrkówek	5
Policzyzna	2
Pustelnik	2
Teklin	6
Walentynów	4
Żukow Kolonia	4
Żuków Drugi	2
Żuków Pierwszy	2
Suma końcowa	105

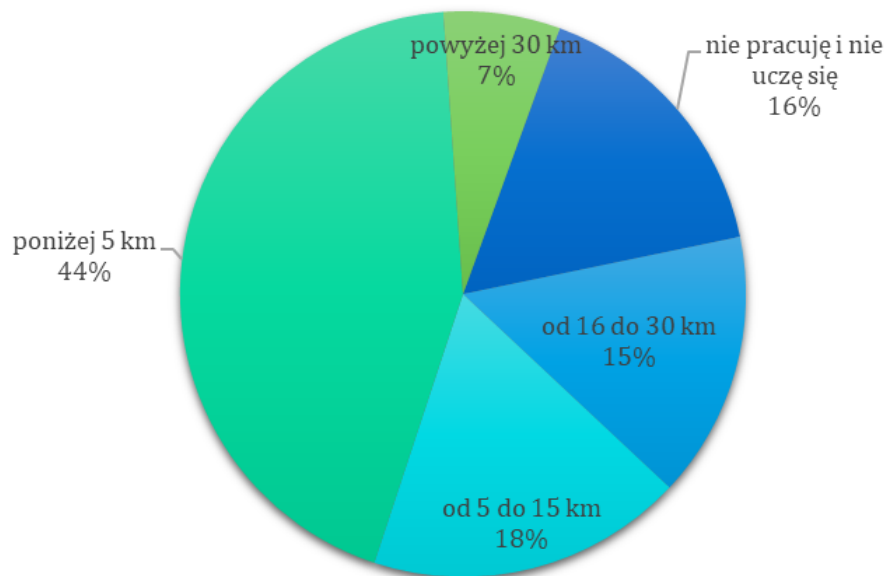
Ankietowani na pytanie jak często korzystają z samochodu w 30% odpowiedzi, że kilka razy dziennie. Druga pod względem liczebności grupa korzysta z samochodu raz dziennie (24 badanych), 18% ankietowanych korzysta z samochodu raz w tygodniu. Niewielki procent osób deklaruje, że korzysta z samochodu kilka razy w miesiącu (8% badanych) i raz w miesiącu (7% badanych).

Wykres 2. Struktura częstotliwości przemieszczania się samochodem



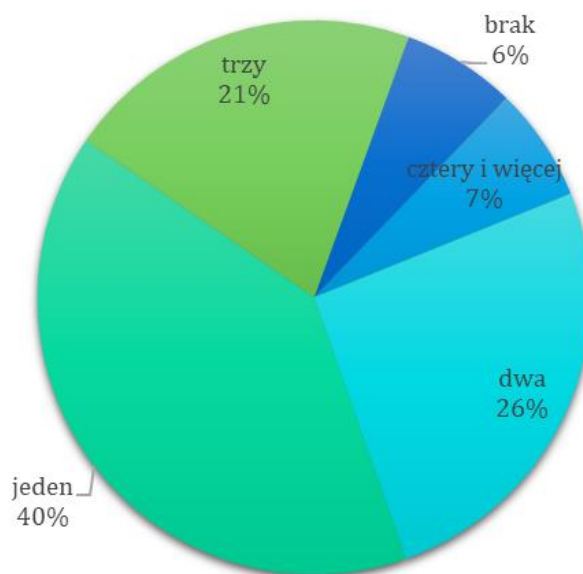
Ilość średnio przemierzanych samochodem kilometrów w ciągu dnia przez respondentów rozkłada się bardzo różnorodnie. 44% spośród badanych pokonuje w ciągu dnia poniżej 5 km, 16% nie pracuje i nie uczy się, 18% badanych pokonuje od 5 do 15 km, a 15% od 16 do 30 km. Najmniej liczba grupa ankietowanych (7%) pokonuje powyżej 30 km.

Wykres 3: Średnia odległość od miejsca pracy/nauki do miejsca zamieszkania



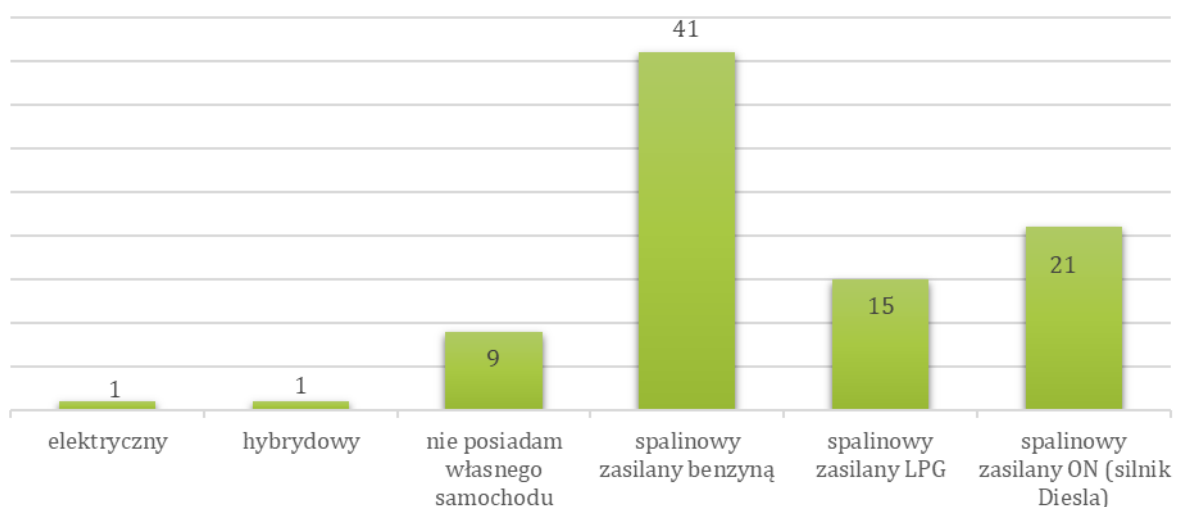
Badając profil ankietowanych zapytano o to, ile samochodów posiadają aktualnie w swoich gospodarstwach domowych oraz czy w najbliższym czasie planują zakup nowego lub zmianę samochodu. Nie wszyscy spośród ankietowanych są w posiadaniu co najmniej jednego samochodu w swoim gospodarstwie domowym. Poniższy wykres przedstawia w jaki sposób rozkłada się liczba samochodów przypadająca na jedno gospodarstwo domowe. Wielu spośród ankietowanych posiada więcej niż jeden samochód w swoim gospodarstwie domowym.

Wykres 4: Ilość samochodów przypadająca na jedno gospodarstwo domowe (odpowiedzi)



Badając profil ankietowanych zapytano o to, jaki obecnie posiadają samochód. Znaczna część zaznaczyła samochód z silnikiem spalinowym zasilany benzyną (39% badanych), w dalszej kolejności z silnikiem diesla i instalacją LPG.

Wykres 5: Typ zasilania pojazdów



Struktura wiekowa posiadanych pojazdów wskazuje na ich silne wyeksploatowanie. 35% pojazdów do pojazdy w wieku 5-10 lat. Osoby biorące udział w badaniu posiadają również pojazdy mające pow. 15 lat, pojazdy te są wysoce emisyjne a co za tym idzie ich użytkowanie szkodliwe dla środowiska.

Tabela 2. Struktura wiekowa pojazdów ankietowanych

Wiek pojazdów	Udział w bilansie
0-4 lata	30%
11-15 lat	21%
5-10 lat	35%
nie posiadam pojazdu prywatnego	5%
powyżej 15 lat	9%

Na pytanie „jaki jest środek transportu, którym najczęściej podróżuje Pani / Pan po terenie Gminy w odległości do 5 km?”, za główny środek lokomocji wskazano pojazdy samochodowe w zasileniu benzyną i olejem napędowym. Dotarcie do miejsca pracy czy nauki następuje również bezemisyjnymi i niskoemisyjnymi środkami transportu, szczegółowy profil odpowiedzi wskazano w poniższej tabeli.

Tabela 3. Najczęściej wykorzystywany środek lokomocji do miejsc oddalonych o 5 km od miejsca zamieszkania.

Środek lokomocji	Udział w bilansie
motocykl / skuter	4%
rower	18%
samochód spalinowy benzynowy	19%
samochód spalinowy diesel	43%
samochód spalinowy LPG	16%

Na pytanie „jaki jest środek transportu, którym najczęściej podróżuje Pani / Pan po terenie Gminy w odległości powyżej 5 km?”, za główny środek lokomocji wskazano pojazdy samochodowe w zasileniu benzyną i olejem napędowym. Dotarcie do miejsca pracy czy nauki następuje również bezemisyjnymi i niskoemisyjnymi środkami transportu, szczegółowy profil odpowiedzi wskazano w poniższej tabeli.

Tabela 4. Najczęściej wykorzystywany środek lokomocji do miejsc oddalonych o 5 km od miejsca zamieszkania.

Środek lokomocji	Udział w bilansie
motocykl / skuter	4%
samochód spalinowy benzynowy	19%
samochód spalinowy diesel	43%
samochód spalinowy LPG	34%

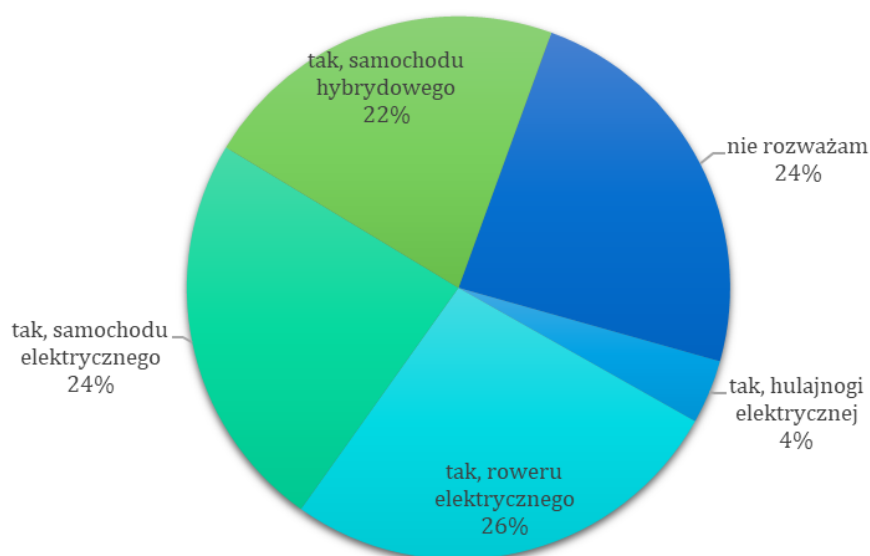
Na pytanie o powody podróżowania samochodem prywatnym na terenie Gminy, ankietowani wskazywali głównie wygodę tego typu podróżowania oraz oszczędność czasu.

Tabela 5. Powody podróżowania samochodem prywatnym na terenie Gminy

Powód podróżowania	Odpowiedzi
mniejsze koszty podróży	13
nie podróżuję samochodem prywatnym	6
nieodpowiednia oferta komunikacji zbiorowej	1
odległość podróży	24
oszczędność czasu	10
prestż	15
wygoda	24
względy zdrowotne	12

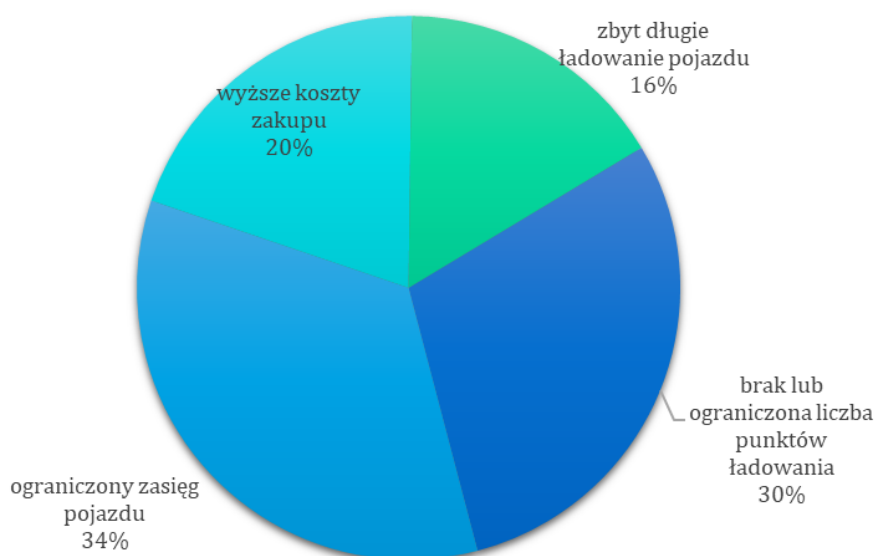
Na pytanie czy kiedykolwiek ankietowani rozważali zakup pojazdu elektrycznego odpowiedzi rozłożyły się różnorodnie. Możliwym było zaznaczenie kilku odpowiedzi. Stosunek osób zupełnie niezainteresowanych zakupem pojazdu elektrycznego (24% badanych) do ilości osób, które brały pod uwagę zakup takiego pojazdu w swoich rozważaniach wskazuje na znaczne niezainteresowanie rynkiem pojazdów elektrycznych wśród mieszkańców Gminy Krzczonów. 27% badanych deklaruje, iż rozważało kiedykolwiek zakup roweru elektrycznego, a 24% samochodu elektrycznego. Najmniejsza grupa ankietowanych wykazała chęć zakupu hulajnogi elektrycznej (4% badanych).

Wykres 6: Zainteresowanie potencjalnym zakupem pojazdu elektrycznego



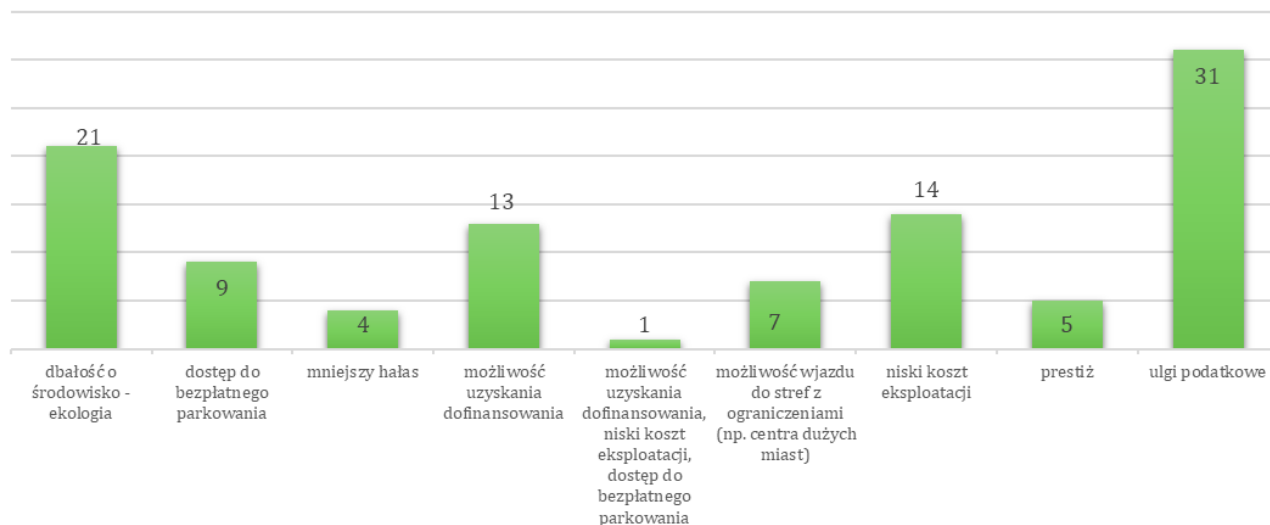
Badając intencje i preferencje ankietowanych w zakresie wdrożenia postaw elektromobilności, zapytano również, co ewentualnie powstrzymuje ich przed zakupem samochodu elektrycznego. Możliwym było zaznaczenie kilku odpowiedzi. Odpowiedzi zaprezentowano na wykresie poniżej. Czynnikiem powstrzymującym przed zakupem takiego pojazdu w pierwszej kolejności okazują się ograniczony zasięg (34% badanych) oraz brak lub ograniczona liczba punktów ładowania (30% respondentów). Istotnym czynnikiem są wysokie koszty zakupu (20% badanych). Jako inne czynniki wymieniono np. zbyt długie ładowanie pojazdu.

Wykres 7. Czynniki powstrzymujące respondentów przed zakupem samochodu elektrycznego



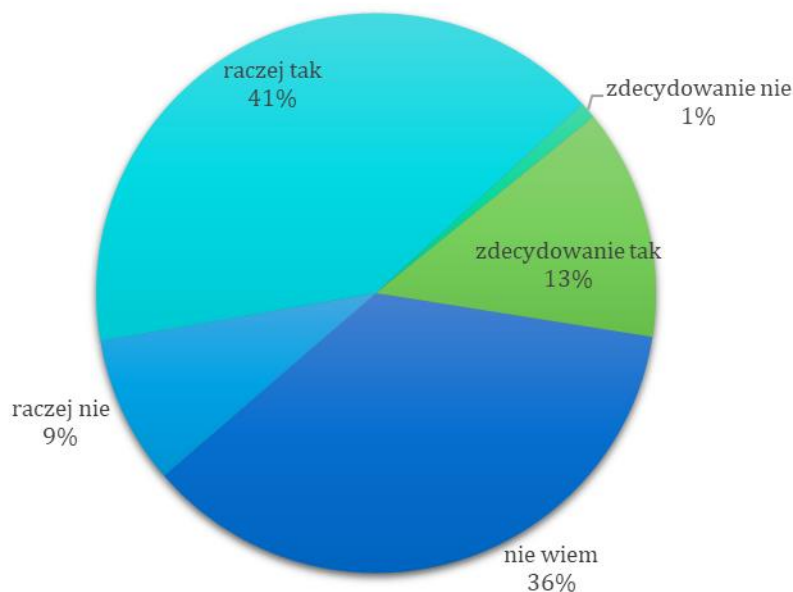
Biorąc pod uwagę, iż najistotniejszym czynnikiem powstrzymującym ankietowanych przed zakupem pojazdu napędzanego elektrycznością są wyższe koszty zakupu, zasadnym wydaje się zatem, że czynnikami jakie skłoniłyby ich do zmiany zdania są przede wszystkim dostęp ulgi, dostęp do bezpłatnego parkowania i niski koszt eksploatacji. Największa grupa ankietowanych wykazała iż, korzyścią która skłoniłaby ich do zakupu pojazdu elektrycznego są ulgi podatkowe i dbałość o środowisko.

Wykres 8. Czynniki zachęcające do zakupu samochodu elektrycznego



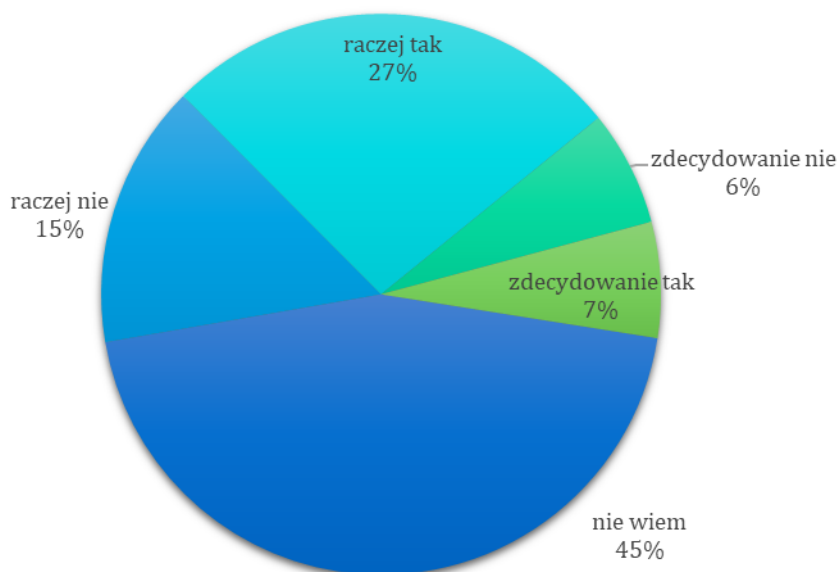
Znaczna grupa respondentów (55% ogółu) odpowiedziała, że zdecydowałyby się na podróżowanie rowerem, gdyby w powiecie nastąpiła poprawa warunków podróży.

Wykres 9. Podróżowanie rowerem, a poprawa warunków podróży w powiecie



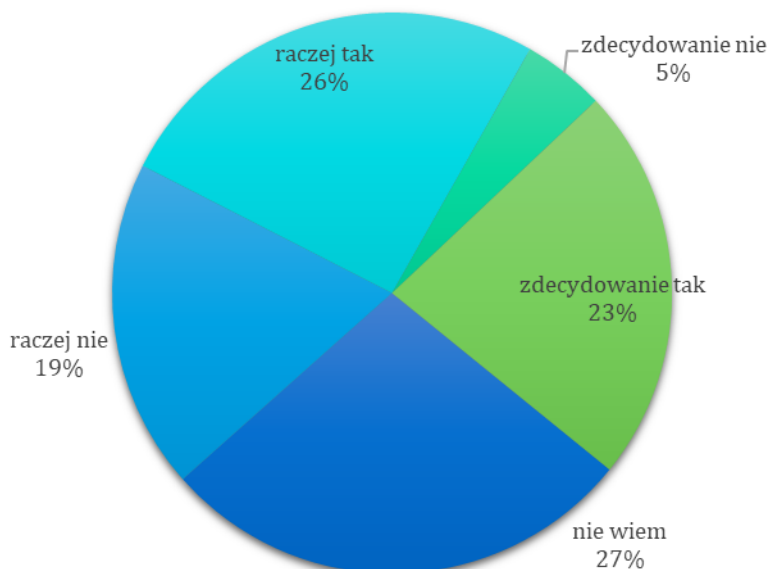
Na stanowisku, iż bez aktywnego wsparcia Państwa, rynek pojazdów napędzanych prądem, gazem skroplonym czy sprzężonym, a także infrastruktura stacji ładowania/tankowania takich pojazdów będzie rozwijał się zbyt wolno stoi aż 73,25% ankieterów (42 odpowiedzi). Znaczna część respondentów (45%) nie ma zdania w tym temacie.

Wykres 10 „Bez aktywnego wsparcia Państwa, rynek pojazdów napędzanych prądem, gazem skroplonym czy sprężonym, a także infrastruktura stacji ładowania/tankowania takich pojazdów będzie rozwijał się zbyt wolno”.



Opinię, że transport zeroemisyjny pozwoli gminie zmniejszyć problem smogu podziela 49% ankietowanych. Znaczna część respondentów, bo aż 27% nie ma zdania w tym temacie.

Wykres 11 „Transport zeroemisyjny pozwoli gminie zmniejszyć problem smogu”



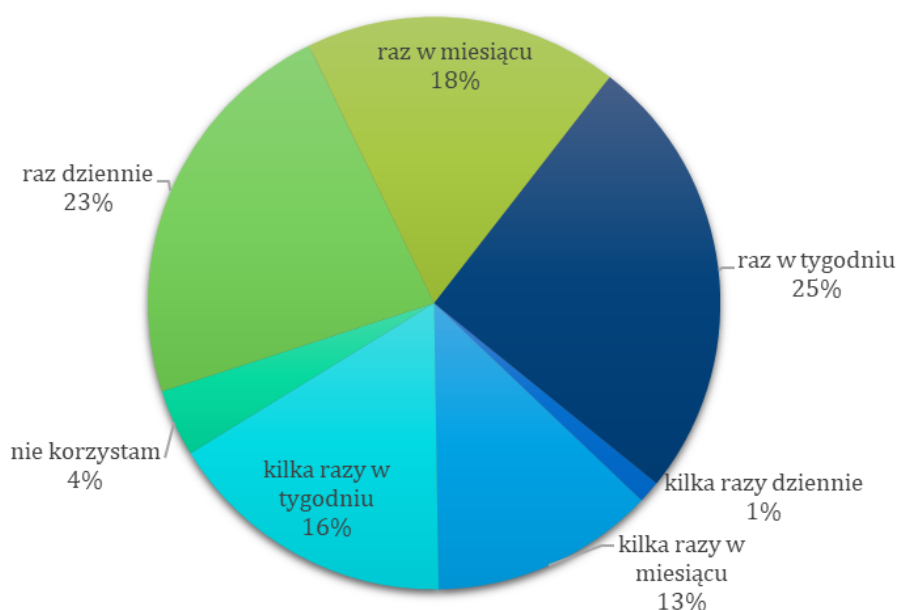
Respondenci poproszeni zostali o ocenę systemu transportu zbiorowego w obrębie gminy i powiatu. Ankietowani w znacznej większości ocenili go dostatecznie. Strukturę odpowiedzi respondentów w tym zakresie przedstawia poniższa tabela.

Tabela 6: Ocena systemu transportu zbiorowego w obrębie gminy i powiatu

	Bardzo dobrze	Dobrze	Dostatecznie	Nie mam zdania	Źle	Bardzo źle
Jakość taboru	0	8	99	28	21	1
Skomunikowanie	1	9	91	28	27	1
Liczba kursów	1	8	92	27	28	1
Jakość obsługi	1	19	88	28	20	1
Ceny biletów	1	14	79	29	33	1
Poczucie bezpieczeństwa	0	21	82	29	22	3
Dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych	0	21	72	29	28	5
Lokalizacja przystanków	0	21	79	28	27	2

Ankieta bada też, jak często mieszkańcy Gminy korzystają z transportu publicznego. 4% ankietowanych nie w ogóle nie korzysta z transportu publicznego. Druga grupa respondentów (25% odpowiedzi) korzysta raz w tygodniu, 23% raz dziennie.

Wykres 12: Częstotliwość korzystania z transportu publicznego



Ponieważ optymalne rozlokowanie stacji ładowania w sferze miejsc publicznych jest szczególnym wyzwaniem dla samorządu, również ze względu na fakt, iż rynek indywidualnego transportu zeroemisyjnego aktualnie znajduje się w fazie rozwojowej, zapytano ankietowanych, które ich zdaniem miejsca w Krzczonowie są najistotniejsze pod względem przyszłego zlokalizowania infrastruktury ogólnodostępnych stacji ładowania. Zdaniem respondentów miejscami najbardziej odpowiednimi do lokalizowania takiej infrastruktury są w pierwszej kolejności: obiekty wielorodzinnego zamieszkania sklepy, kościoły, Urząd Gminy, Centrum Kultury czy Ośrodek Zdrowia.

Natomiast na pytania odnoszące się do sugestii zmian systemu komunikacji, respondenci wskazywali w głównej mierze konieczność wymiany taboru prywatnych przewoźników czy wyposażenie tych pojazdów w uchwyty na rowery.