



# Mieszkańcy Krakowa o Strefie Czystego Transportu

korekta

**opinia24**

# Informacje o badaniu

## Termin badania

6 – 16 grudnia 2024

## Próba badawcza

Reprezentatywna próba mieszkańców Krakowa w wieku 18 lat i więcej o wielkości N=800

## Technika badania

Badanie zostało zrealizowane techniką wywiadów telefonicznych wspomaganych komputerowo – CATI.

\* Wszystkie prezentowane na wykresach wyniki są przedstawione w procentach. Udziały procentowe są zaokrąglone do liczb całkowitych. Oznacza to, że w niektórych przypadkach wyniki mogą nie sumować się do 100%.

# Podsumowanie

## Postrzeganie i korzystanie z samochodu

- Ponad połowa mieszkańców Krakowa (52%), jeździ samochodem na co dzień, a 22% - jeździ okazjonalnie. W gospodarstwach domowych 81% mieszkańców Krakowa znajduje się samochód, przy czym w przypadku 51% jest to jeden samochód, a 30% - więcej niż jeden samochód (głównie 2). Najstarszy samochód, należący do 39% właścicieli aut z Krakowa, ma do 7 lat, 25% z nich ma najstarsze auto w wieku 8-11 lat, a 36% z nich posiada auto, które ma 12 lat i więcej. 34% właścicieli aut posiada samochód z silnikiem Diesla.
- Właściciele jednego auta, które ma ponad 12 lat, to 13,8% mieszkańców Krakowa i 17% właścicieli aut. Właściciele wielu aut, z których najstarszy ma od 0 do 7 lat to 10% właścicieli aut oraz 8% mieszkańców Krakowa.
- 40% mieszkańców Krakowa uważa, że maksymalnie 3-letni samochód mógłby zostać przez nich uznany za nowy w momencie kupna, a 30% mieszkańców Krakowa uważa, że maksymalnie 5-letni samochód mógłby zostać uznany za nowy. W obu przypadkach nieco częściej takiego zdania są osoby wykorzystujące auto do pracy (kolejno: 44% i 36%), nieznacznie rzadziej - właściciele aut w wieku 12 lat i więcej (kolejno: 38%, 25%).

# Podsumowanie

## Korzystanie z samochodu w celach służbowych

- 64% pracujących kierowców nie musi poruszać się samochodem, by wykonać swoją pracę. 27% z nich porusza się w tym celu tylko własnym samochodem, 6% – porusza się zarazem własnym, jak i służbowym autem, a 13% – jeździ wyłącznie samochodem firmowym.
- Wśród osób, które korzystają z własnego samochodu w celach służbowych, 58% osób nie byłoby w stanie wykonywać swoich zawodowych obowiązków bez własnego samochodu. Samochody wykorzystywane w tym celu to w większej części auta z silnikami innymi niż Diesel, przede wszystkim w wieku do 7 lat, samochody z dużym bagażnikiem lub samochody osobowe. Samochody te stosowane są przede wszystkim do dojazdu do klientów oraz transportu i wykorzystywane są kilka razy dziennie. Najczęściej taki samochód zakupiony był do 5 lat temu i kosztował więcej niż 40 000 zł.

# Podsumowanie

## Poparcie dla Strefy Czystego Transportu

- 31% mieszkańców popiera strefę SCT bez względu na warunki, 40% - uzależnia poparcie od tego, jak surowe byłyby warunki wprowadzone przez uchwałę, a na brak poparcia wskazuje 27% badanych. Właściciele aut mają podobne zdanie, jak w przypadku ogółu mieszkańców Krakowa (27% - poparcie, 42% poparcie uzależnione od wytycznych, 29% - brak poparcia).
- Mniejsze poparcie bezwarunkowe wyrażają osoby, które jeżdżą własnymi samochodami w ramach obowiązków służbowych (20%), jednocześnie częściej nie popierają oni strefy SCT (43%). Rzadziej popierają tą uchwałę również osoby posiadające auta, które mają 12 lat i więcej: 19% z nich popiera SCT bezwarunkowo, 46% - popiera w zależności od założeń, a 35% - nie popiera strefy SCT. Wśród osób, które uważają, że auta do 3 lat można postrzegać jako nowe: 35% popiera strefę SCT, 37% - popiera zależnie od warunków, 27% - nie popiera strefy SCT. Wśród osób, które uważają, że auta do 5 lat można postrzegać jako nowe: 27% popiera strefę SCT, 44% - popiera zależnie od warunków, 27% - nie popiera strefy SCT. Wśród osób, które uważają, że auta od 7 do 12 lat można postrzegać jako nowe: 30% popiera strefę SCT, 45% - popiera zależnie od warunków, 24% - nie popiera strefy SCT. Przy czym osoby, które uważają za nowe samochody do 12 lat zdecydowanie częściej nie popierają SCT.



# Podsumowanie

## Zwolnienie ze spełniania wymogów Strefy Czystego Transportu

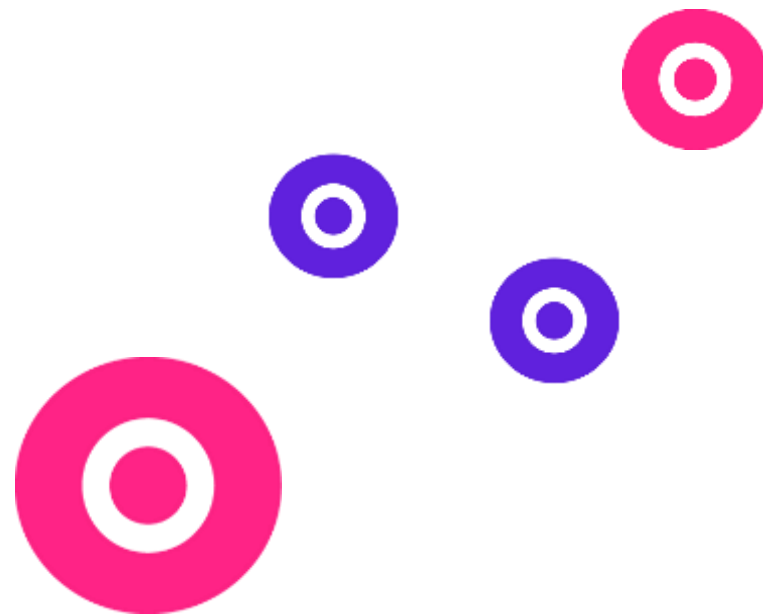
- Najczęściej (30%) badani uważają, że mieszkańcy Krakowa powinni być zwolnieni ze spełniania wymogów SCT dłużej niż 5 lat. 21% krakowian uważa, że okres ten powinien trwać dokładnie 5 lat. Najdłuższy okres częściej wskazują osoby, które korzystają z własnych samochodów w celach służbowych (37%) oraz właściciele aut, które mają 12 lat i więcej. Im wyższy średni wiek najstarszego posiadanego samochodu, tym wskazywano dłuższy okres zwolnienia z wymogów strefy SCT (od 8,88 lat dla odpowiedzi „przez 2 lata” do 11,67 lat dla odpowiedzi „powyżej 5 lat”).
- Zdaniem mieszkańców Krakowa najczęściej (81%) grupą zwolnioną z wymogów SCT powinni być niepełnosprawni ruchowo. 19% badanych wymienia seniorów, a 2% – właścicieli aut zabytkowych. Inne wymieniane grupy to np. kierowcy zawodowi, firmy, lekarze, czy matki z dziećmi.

# Podsumowanie

## Strefa Czystego Transportu – obszar i wjazd

- Zdaniem 26% mieszkańców Krakowa, strefa SCT powinna obejmować tylko obszar wewnątrz obwodnicy autostradowej (rzadziej tę odpowiedź wskazują osoby jeżdżące samochodem w ramach pracy (21%)), a 18% – obszar całego miasta. 49% badanych wskazało inny obszar (częściej wskazywany przez osoby jeżdżące w ramach pracy (56%)). Wśród osób, które wskazały „całe miasto” częściej występują osoby, które nie mają samochodu – 34% (43% – ma 1, 23% – ma więcej niż 1). Wśród osób, które wskazały „tylko obszar wewnątrz obwodnicy autostradowej” częściej występują osoby, które mają 1 samochód – 53% (23% nie ma, 24% – ma więcej niż 1). Wśród osób, które wskazały inny obszar częściej występują osoby, które mają więcej niż 1 samochód – 36% (14% – nie ma samochodu, 50% – ma 1).
- Gdyby samochód krakowian nie spełniał wymogów SCT, to 14% z nich zaakceptowałoby wjazd na ten obszar za opłatą (rzadziej osoby posiadające samochody 12 lat i więcej – 9%), zdaniem 43% z nich to zależy od wysokości opłaty (rzadziej osoby korzystające z samochodu w ramach pracy – 35%), a 38% – nie zaakceptowałoby takiego wjazdu (częściej osoby jeżdżące w ramach pracy: 49%).
- 58% krakowian uważa, że samochody spoza Krakowa powinny wjeżdżać na teren SCT za opłatą.

# Mobilność mieszkańców Krakowa



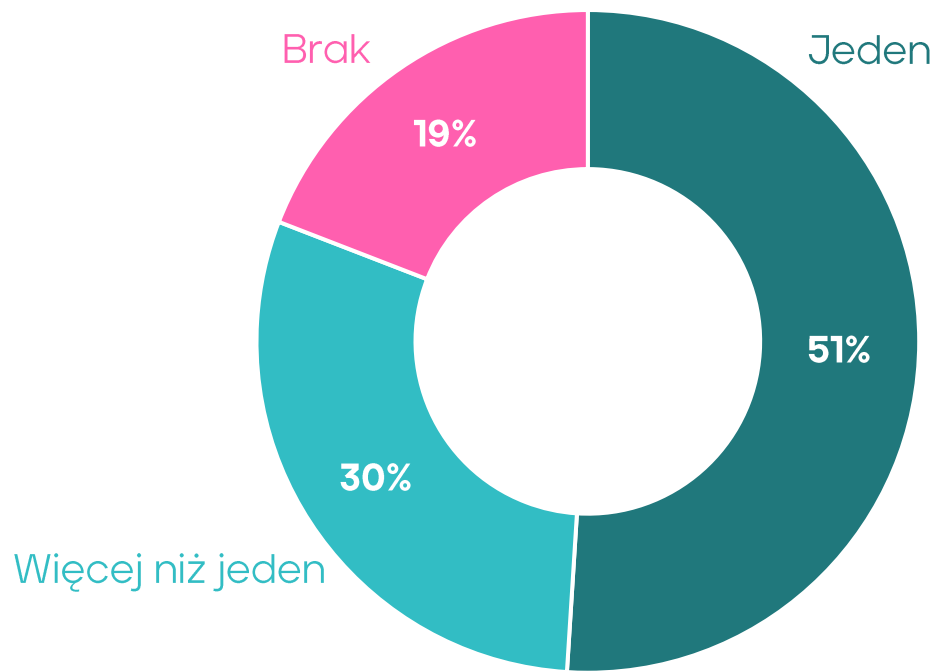


# Mobilność mieszkańców Krakowa – liczba samochodów i ich użytkowanie

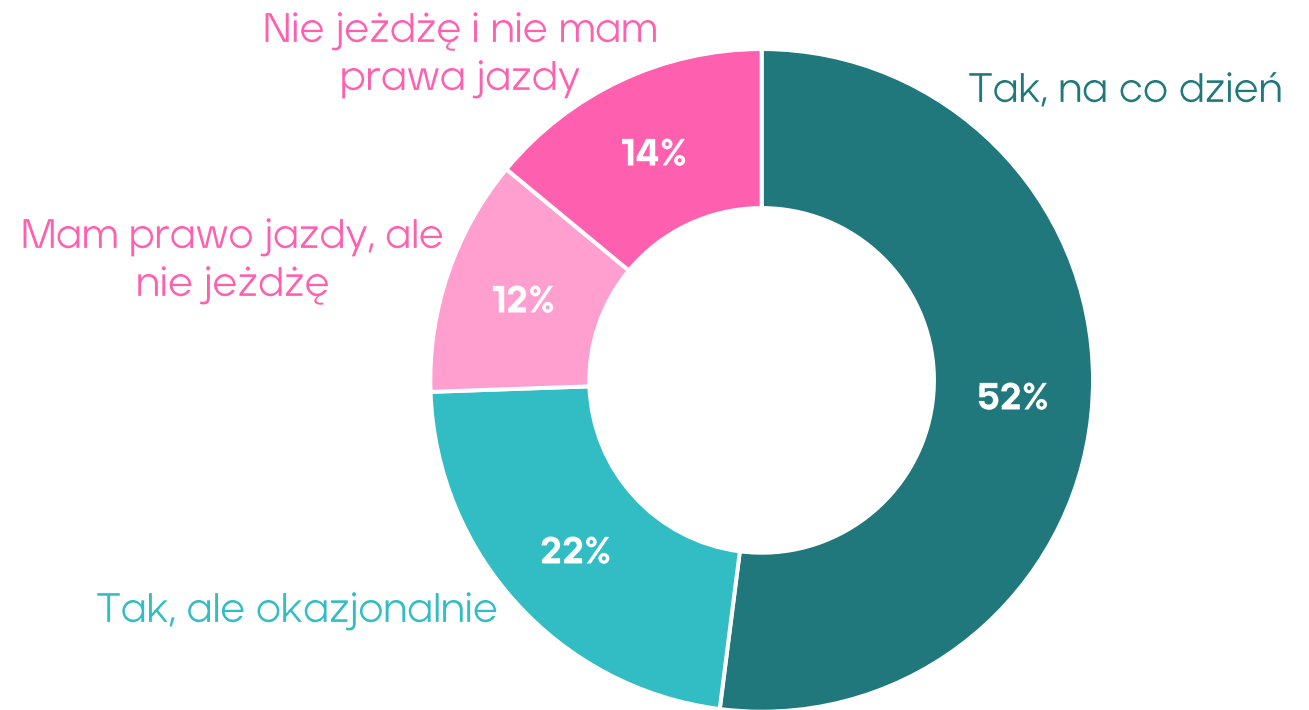
Ile jest samochodów w Pana/i gospodarstwie domowym? N=800/Czy jeździ Pan/i samochodem? N=800

Nieco ponad połowa mieszkańców Krakowa (51%) zadeklarowała posiadanie jednego samochodu w gospodarstwie domowym. 30% ankietowanych wskazało, że w ich gospodarstwach znajduje się więcej niż jeden samochód, przy czym najczęściej (72%) są to dwa pojazdy. Codziennie z samochodu korzysta 52% respondentów, przy czym częściej dotyczy to mężczyzn (70%), osób w wieku 35-44 lata (66%), 45-54 lata (62%) oraz osób z wykształceniem wyższym (55%).

Liczba samochodów  
w gospodarstwie domowym



Użytkowanie samochodów



# Charakterystyka samochodów w gospodarstwach domowych Krakowa

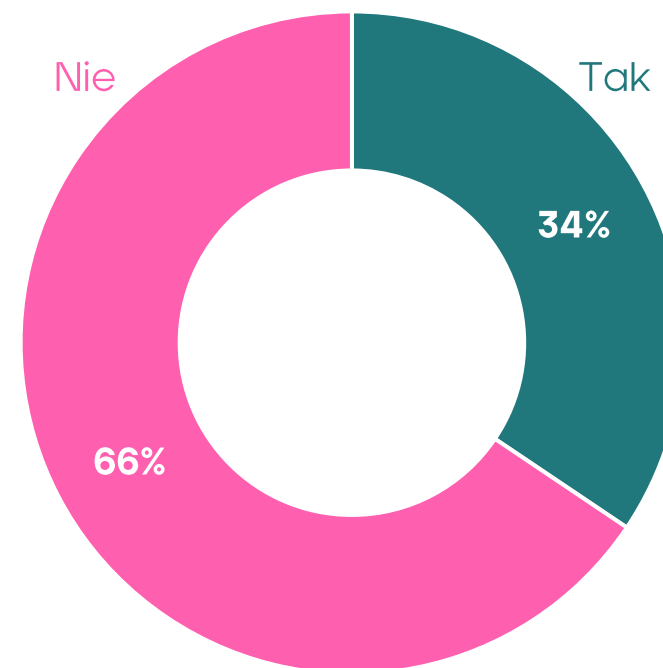
Ile lat ma auto, które znajduje się w Pana/i gospodarstwie domowym? N=643/Czy którekolwiek auto w Pana/i gospodarstwie domowym/auto znajdujące się w Pana/i gospodarstwie domowym ma silnik Diesla? N=643

Jedna trzecia mieszkańców Krakowa (34%) przyznała, że w ich gospodarstwie domowym znajduje się samochód z silnikiem Diesla. Właściciele jednego auta, które ma ponad 12 lat, to 13,8% mieszkańców Krakowa i 17% właścicieli aut. Właściciele wielu aut, z których najstarszy ma od 0 do 7 lat to 10% właścicieli aut oraz 8% mieszkańców Krakowa.

Średni wiek samochodu  
mieszkańców Krakowa

**10,38 lat**

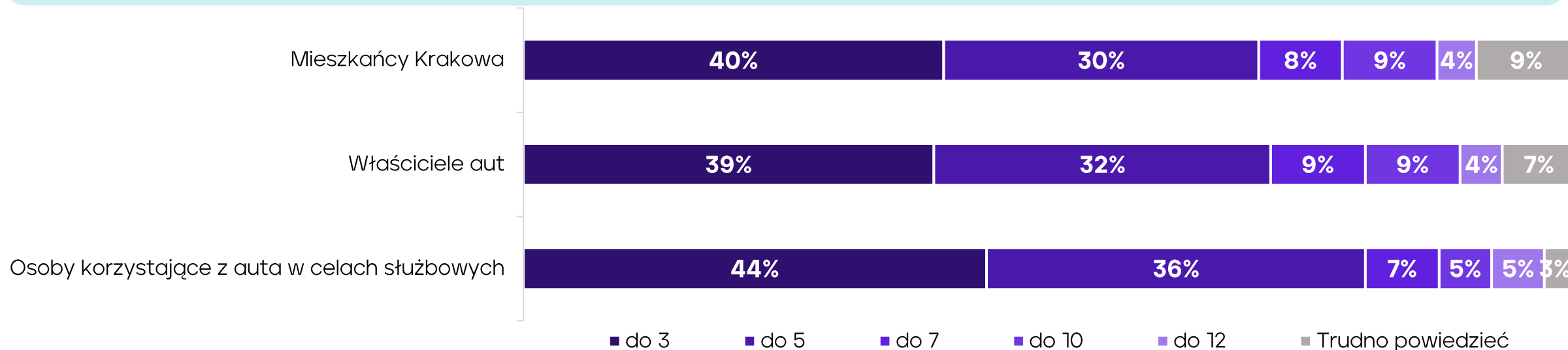
Posiadanie samochodu z silnikiem Diesla



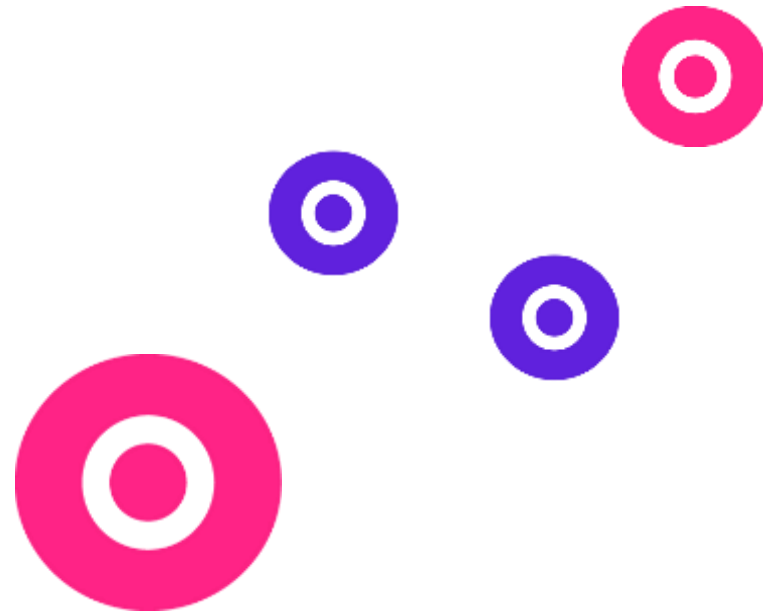
# Wiek samochodu a postrzeganie jego nowości

Ile najwięcej lat, Pana/i zdaniem może mieć samochód w dobrym stanie, by podczas kupna powiedział/ła Pan/i o nim, że jest nowy? N=800

Zdaniem **40% mieszkańców Krakowa**, samochód w dobrym stanie, który można uznać za nowy podczas zakupu, powinien mieć maksymalnie 3 lata. Z kolei **30% respondentów** uważa, że taki pojazd może mieć do 5 lat. Osoby korzystające z auta w celach służbowych częściej w momencie zakupu są w stanie uznać samochód za nowy jeśli ma do 3 lub do 5 lat.



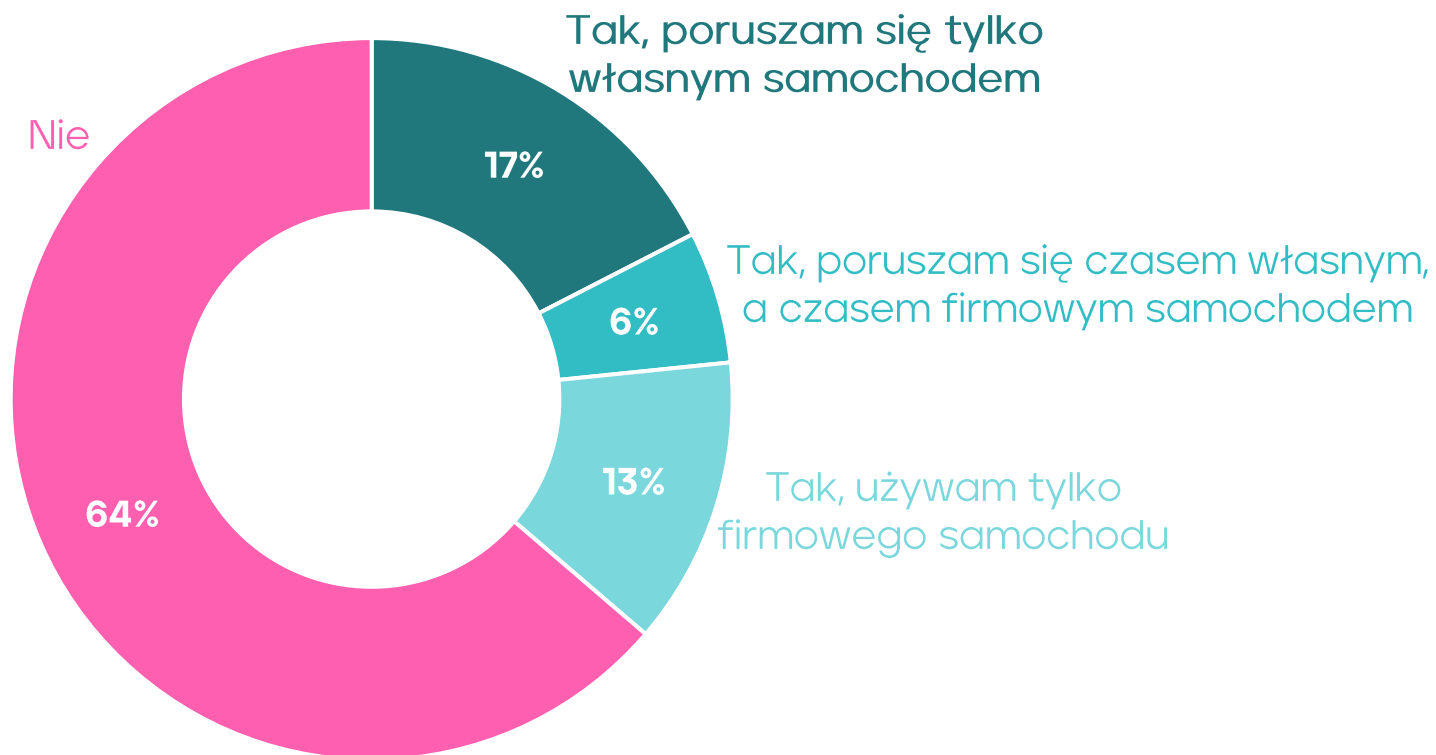
# Używanie samochodów w pracy



# Konieczność poruszania się samochodem w ramach wykonywania pracy

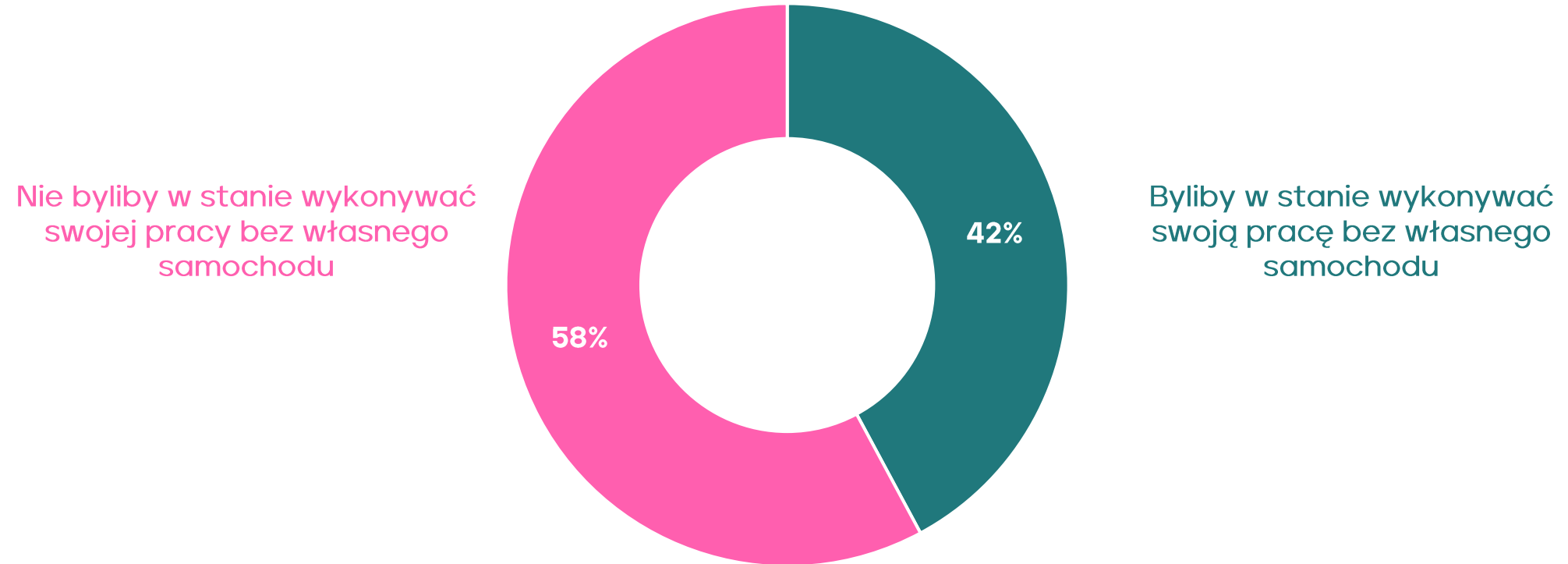
Czy do wykonywania Pana/i pracy konieczne jest poruszanie się samochodem (poza dojazdami do miejsca pracy)? N=478

Niespełna dwie trzecie mieszkańców Krakowa (64%) nie musi korzystać z samochodu w związku z wykonywaną pracą. Tę odpowiedź częściej wskazywały kobiety (77%) oraz osoby z wykształceniem wyższym (67%).



# Możliwość wykonywania pracy bez posiadania własnego samochodu

Czy bez własnego samochodu byłby Pan/i w stanie wykonywać swoją pracę? N=121





# Charakterystyka samochodów używanych do pracy

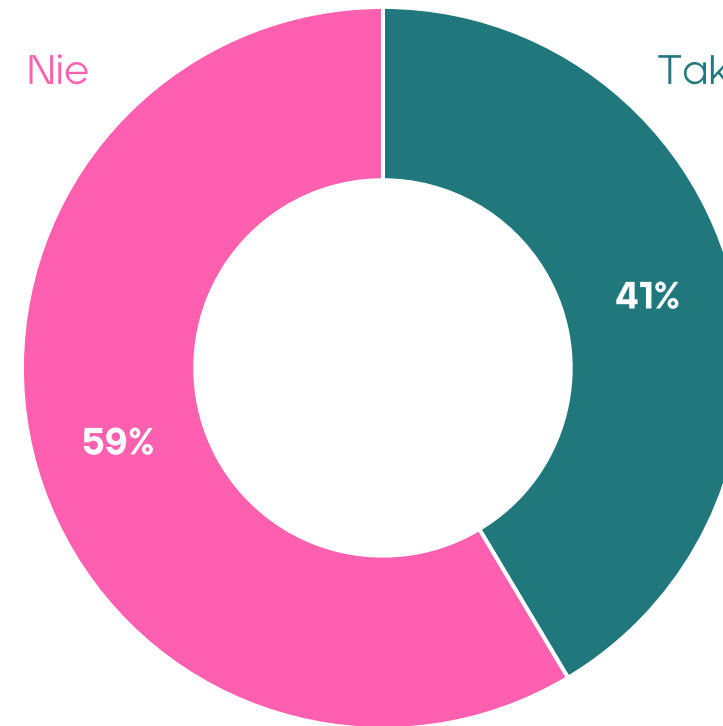
Ile lat ma samochód, którego używa Pan/i do pracy? N=70/Czy samochód, którego używa Pan/i do pracy ma silnik Diesla? N=70

Spośród mieszkańców Krakowa korzystających z prywatnego samochodu do wykonywania pracy, ponad połowa zadeklarowała, że ich pojazd nie jest wyposażony w silnik Diesla, pozostali posiadają pojazd z takim silnikiem

Średni wiek samochodu  
mieszkańców Krakowa, używanego  
do pracy

**7,86 lat**

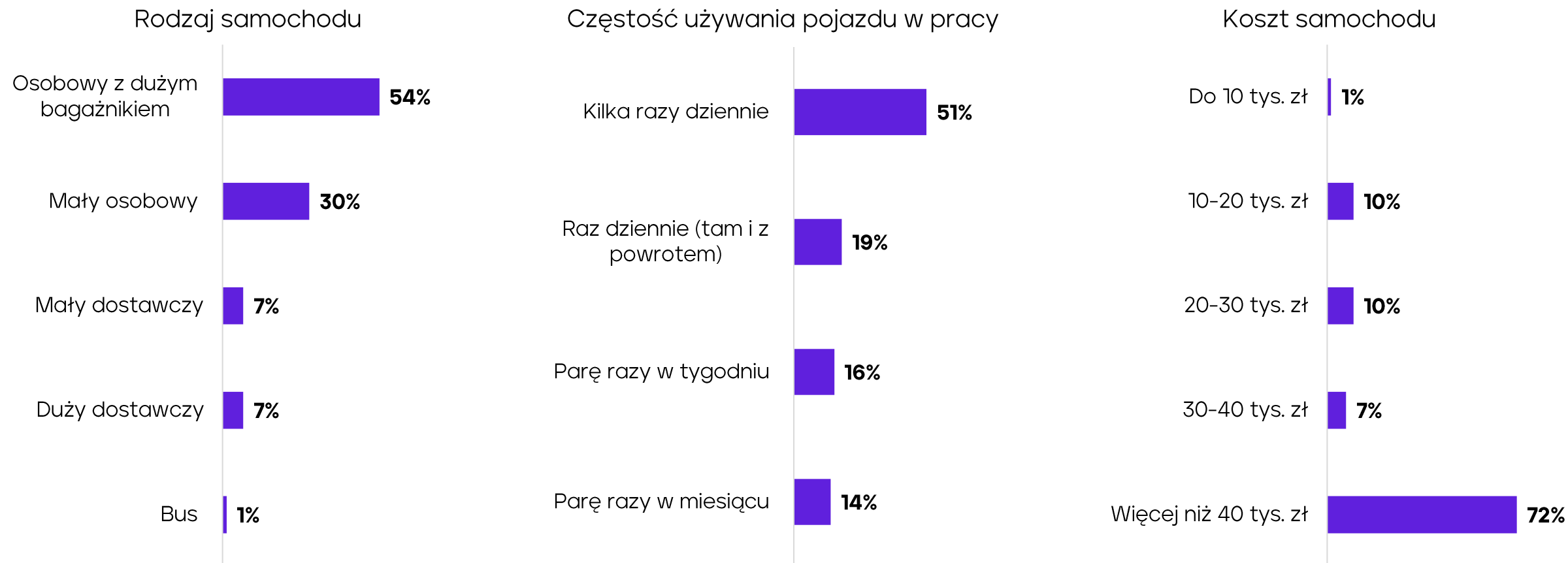
Używanie w pracy samochodu z silnikiem Diesla



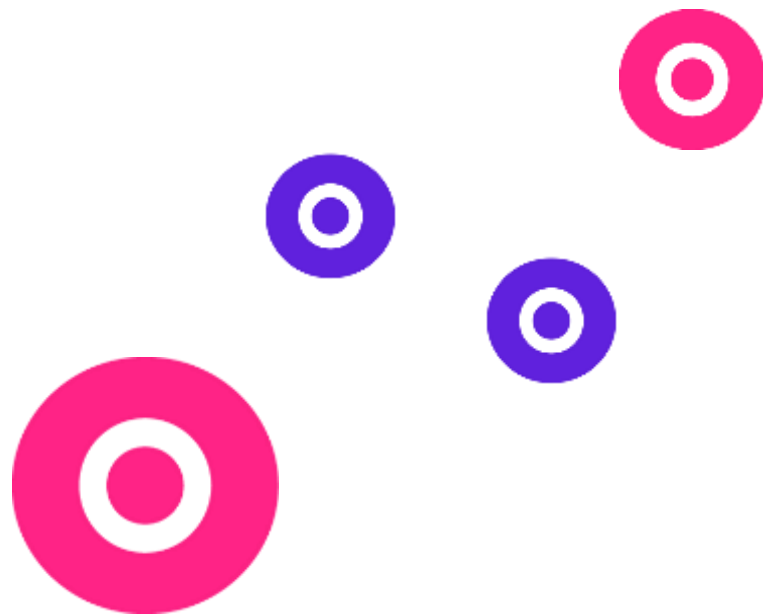
# Charakterystyka samochodów używanych do pracy z silnikiem Diesla

Jakiego rodzaju jest to samochód? N=70/Jak często używa Pan/Pani w pracy tego pojazdu? N=70/Ile kosztował wtedy ten samochód? N=70

Większość badanych korzystających w pracy z samochodu z silnikiem Diesla wskazała, że jest to samochód osobowy z dużym bagażnikiem, nieco rzadziej jest to mały samochód osobowy. Ponad połowa osób z tej grupy używa swojego pojazdu kilka razy dziennie. Niespełna trzy czwarte osób z tej grupy kupiła ten samochód w przeciągu ostatnich 5 lat, a większość zapłaciła za niego więcej niż 40 tys. zł.



# Opinie na temat Strefy Czystego Transportu

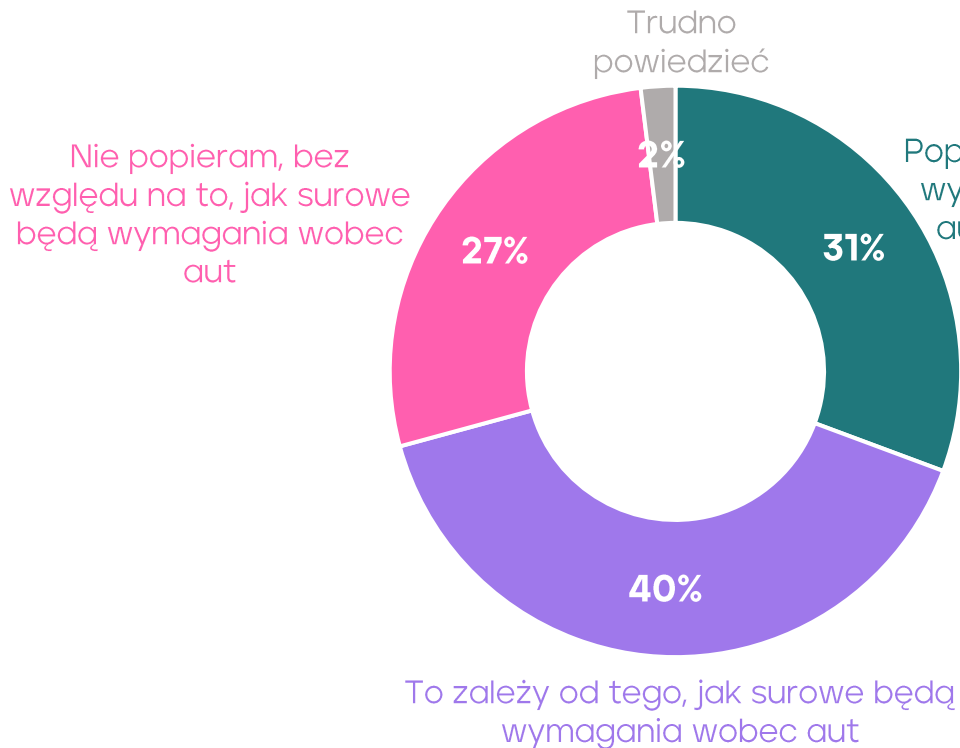


# Stosunek mieszkańców Krakowa do ograniczeń ruchu pojazdów

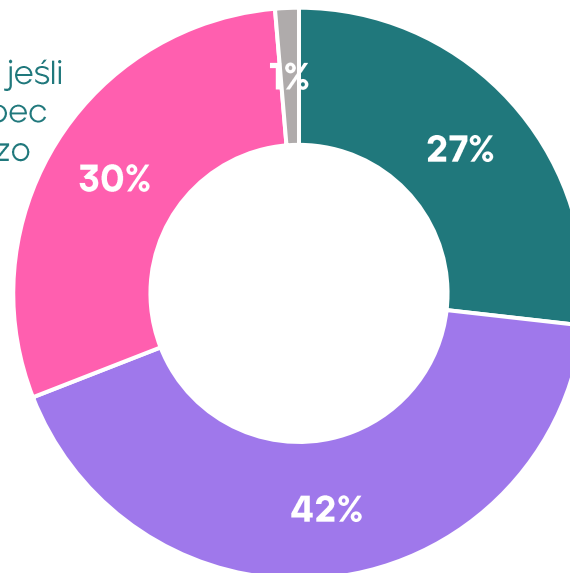
Czy popiera Pan/i rozwiązania polegające na ograniczaniu ruchu pojazdów na terenie Krakowa ze względu na to, ile zanieczyszczeń emitują ich silniki? N=800/643/173

Największy odsetek badanych mieszkańców Krakowa (40%) deklaruje, że ich poparcie dla ograniczenia ruchu pojazdów w mieście zależy od stopnia surowości wymagań wobec aut. Bezwarunkowe poparcie dla tego rozwiązania wyraziło 31% respondentów, podczas gdy 27% jest mu zdecydowanie przeciwnych. Kobiety (36%) oraz osoby powyżej 70. roku życia (42%) częściej w pełni popierają ten pomysł. Opinia na ten temat nie różni się znacząco wśród właścicieli aut. Wśród osób, które korzystają z własnego auta w celach służbowych, odnotowano mniejsze poparcie (20%) dla takich ograniczeń, a większy odsetek braku poparcia bez względu na to, jak surowe będą wymagania (43%).

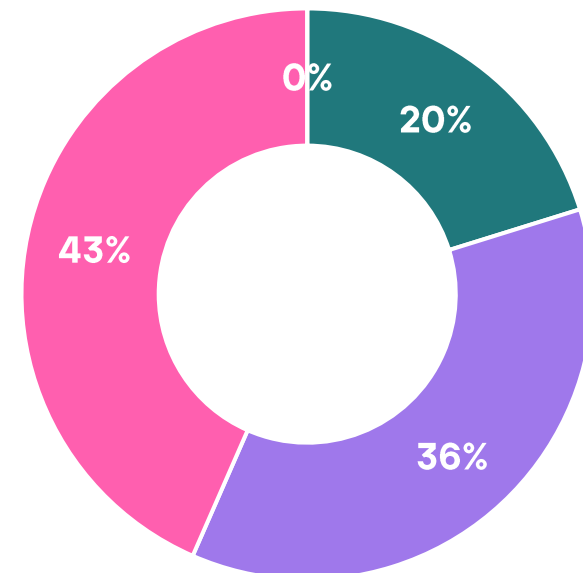
Ogół mieszkańców Krakowa



Osoby posiadające samochód



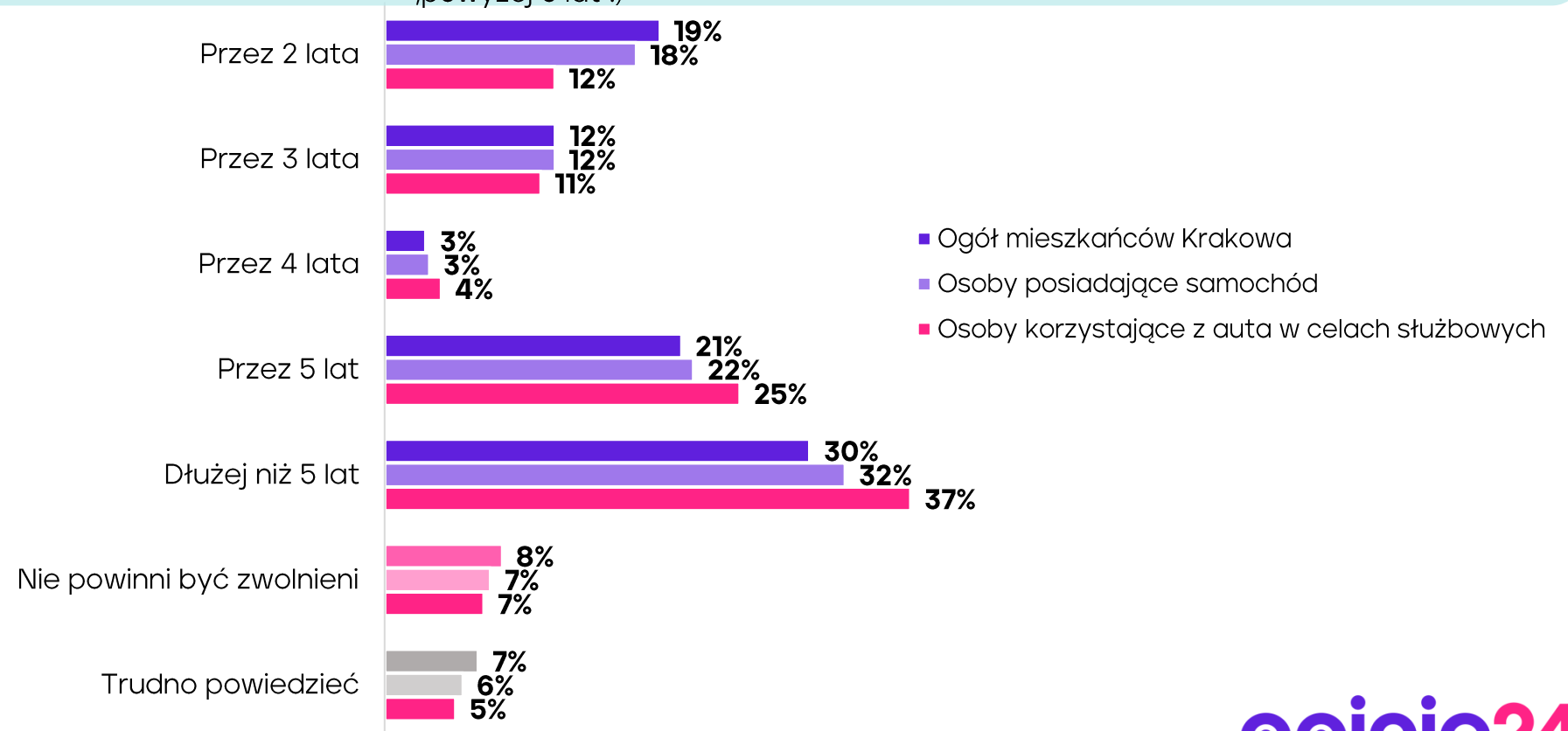
Osoby korzystające z auta w celach służbowych



# Strefa Czystego Transportu – jak długo powinna obowiązywać ulga dla mieszkańców?

Na jak długo, Pana/i zdaniem, mieszkańcy Krakowa powinni być zwolnieni ze spełniania wymogów strefy czystego transportu od wprowadzenia takiego rozwiązania w życie?  
N=800/643/173

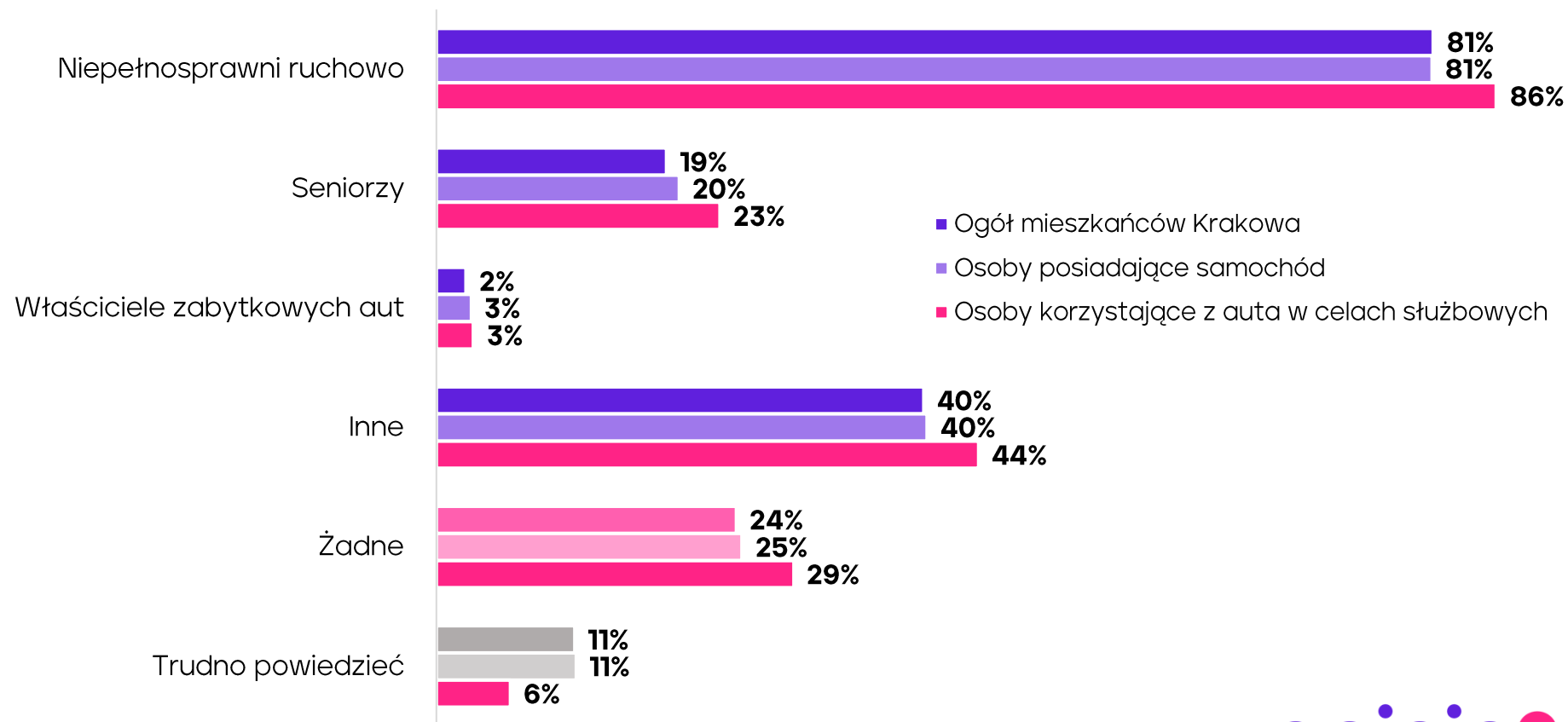
30% respondentów uważa, że mieszkańcy Krakowa powinni być zwolnieni z obowiązku spełniania wymogów strefy czystego transportu przez okres dłuższy niż 5 lat. Nieco ponad jedna piąta badanych (21%) wskazuje na okres 5 lat, natomiast 19% sugeruje, że zwolnienie powinno trwać 2 lata. W przypadku osób korzystających z auta w celach służbowych, odnotowano wyższe odsetki dla odpowiedzi wskazujących na dłuższy okres zwolnienia ze spełniania wymogów. Najdłuższy okres częściej wskazują właściciele aut, które mają 12 lat i więcej. Im wyższy średni wiek najstarszego posiadanego samochodu, tym wskazywano dłuższy okres zwolnienia z wymogów strefy SCT (od 8,88 lat dla odpowiedzi „przez 2 lata” do 11,67 lat dla odpowiedzi „powyżej 5 lat”).



# Kto powinien być zwolniony ze spełniania wymogów Strefy Czystego Transportu?

Jakie grupy społeczne powinny być zwolnione, Pana/i zdaniem, bez ograniczenia czasowego, ze spełniania wymogów strefy czystego transportu? N=800/643/173

Większość mieszkańców Krakowa (81%) zgadza się, że osoby z niepełnosprawnościami ruchowymi powinny być zwolnione z wymogów strefy czystego transportu. Znacznie mniej respondentów (19%) uważa, że takie zwolnienie powinno obejmować seniorów. Z kolei niespełna jedna czwarta badanych (24%) jest zdania, że żadna grupa społeczna nie powinna być zwolniona z tych wymogów. Wśród innych wskazywanych grup znalazły się np. służba zdrowia, matki z dziećmi, służby porządku publicznego, kurierzy, czy samochody firmowe. Częściej na zwolnienie takie w przypadku niepełnosprawnych ruchowo oraz seniorów wskazywały osoby korzystające z auta w celach służbowych.

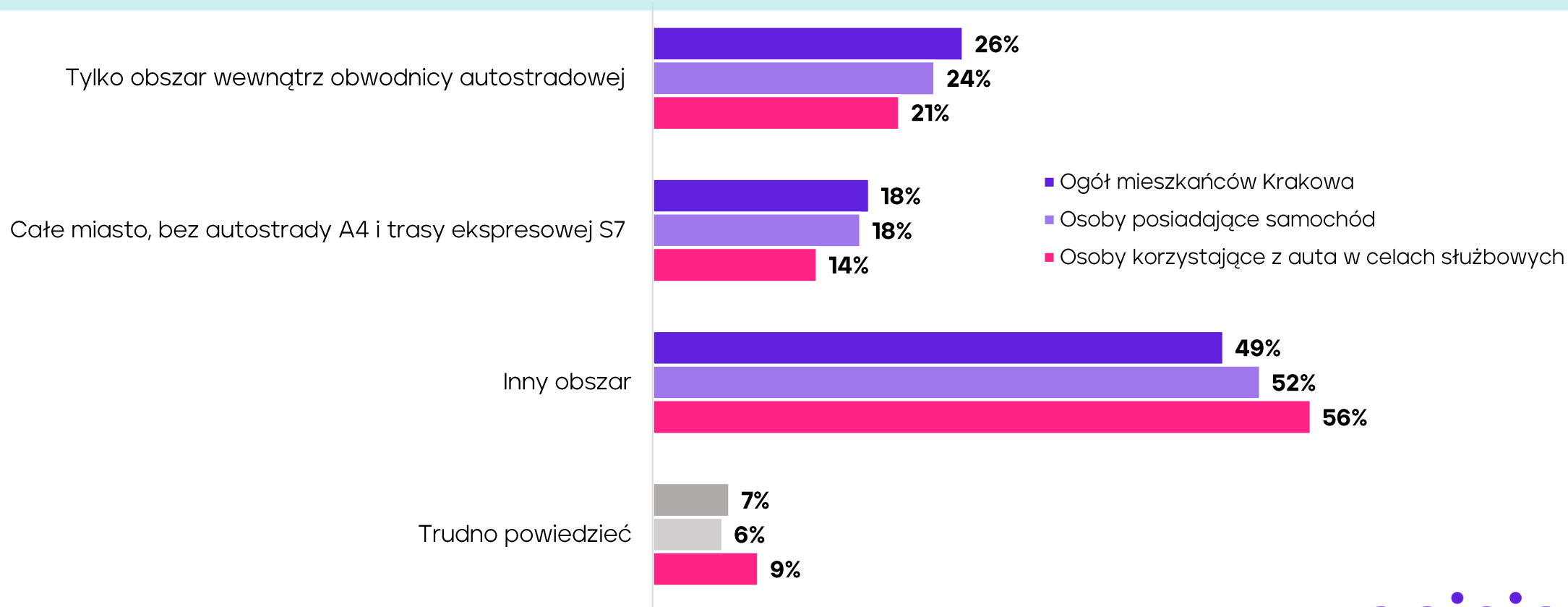


# Preferowany obszar Strefy Czystego Transportu w Krakowie

Jaki obszar, Pana/i zdaniem, powinna objąć strefa czystego transportu w Krakowie? N=800/643/173

Nieco ponad jedna czwarta mieszkańców Krakowa (26%) jest zdania, że obszar Strefy Czystego Transportu w Krakowie powinien obejmować **tylko obszar wewnątrz obwodnicy autostradowej**. Mniejszy odsetek badanych (18%) uważa, że strefa powinna obejmować całe miasto. Im większe wykorzystanie samochodu, tym mniejsze poparcie dla objęcia w SCT tylko obszaru wewnątrz obwodnicy autostradowej, jednocześnie większe poparcie dla innego obszaru. Osoby korzystające z auta w celach służbowych rzadziej popierają również pomysł, by strefą objęte było całe miasto.

Wśród osób, które wskazały „całe miasto” częściej występują osoby, które nie mają samochodu – 34% (43% – ma 1, 23% – ma więcej niż 1). Wśród osób, które wskazały „tylko obszar wewnątrz obwodnicy autostradowej” częściej występują osoby, które mają 1 samochód – 53% (23% nie ma, 24% – ma więcej niż 1). Wśród osób, które wskazały inny obszar częściej występują osoby, które mają więcej niż 1 samochód – 36% (14% – nie ma samochodu, 50% – ma 1).

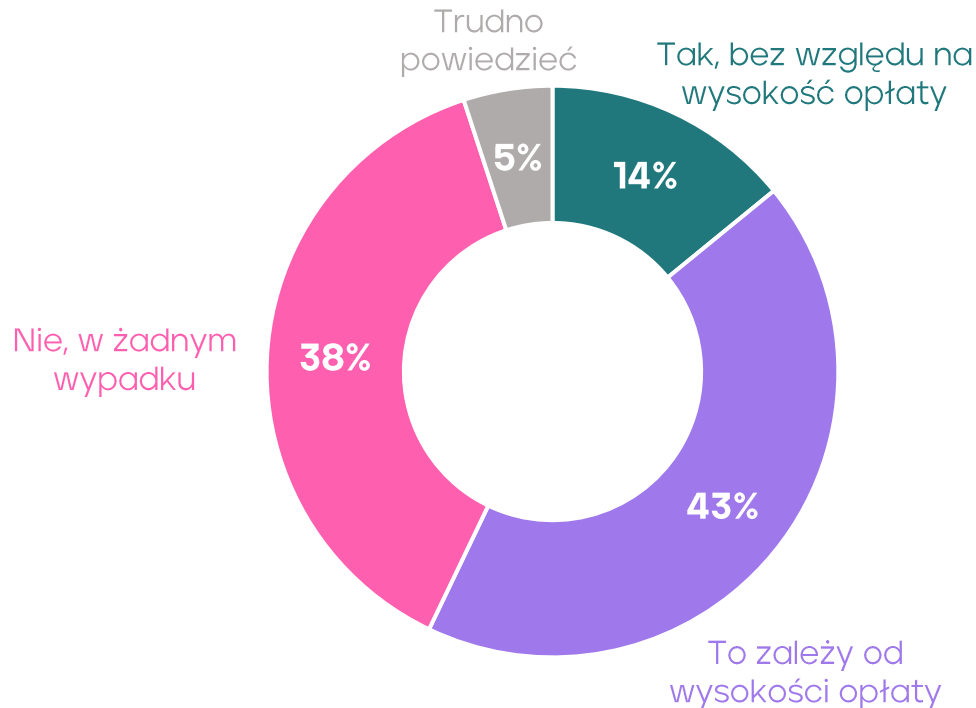


# Strefa czystego transportu: akceptacja opłat za wjazd niespełniających wymogów pojazdów

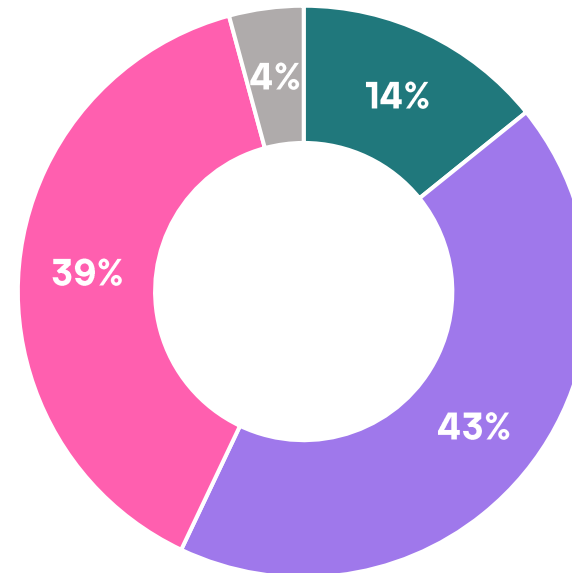
Gdyby Pana/i samochód nie spełniał wymogów strefy czystego transportu w Krakowie, czy zaakceptowałby Pan/i wjazd na ten obszar za opłatą? N=800/643/173

43% mieszkańców Krakowa deklaruje, że mogliby zaakceptować opłatę za wjazd do strefy czystego transportu, w zależności od jej wysokości. 38% respondentów stanowczo odrzuca taką możliwość, natomiast 14% jest gotowych ponieść takie koszty. Osoby korzystające z auta w celach służbowych rzadziej uzależniają poniesienie kosztów od wysokości opłaty, jednocześnie częściej nie są skłonni zaakceptować takiej opłaty pod żadnym względem.

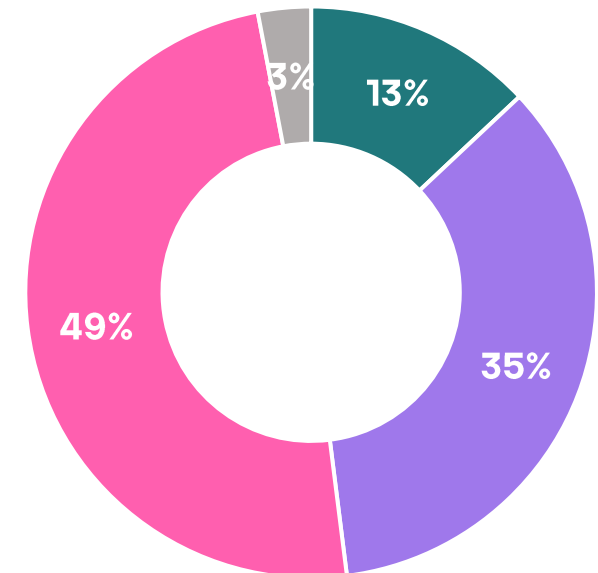
Ogół mieszkańców Krakowa



Osoby posiadające samochód



Osoby korzystające z auta w celach służbowych



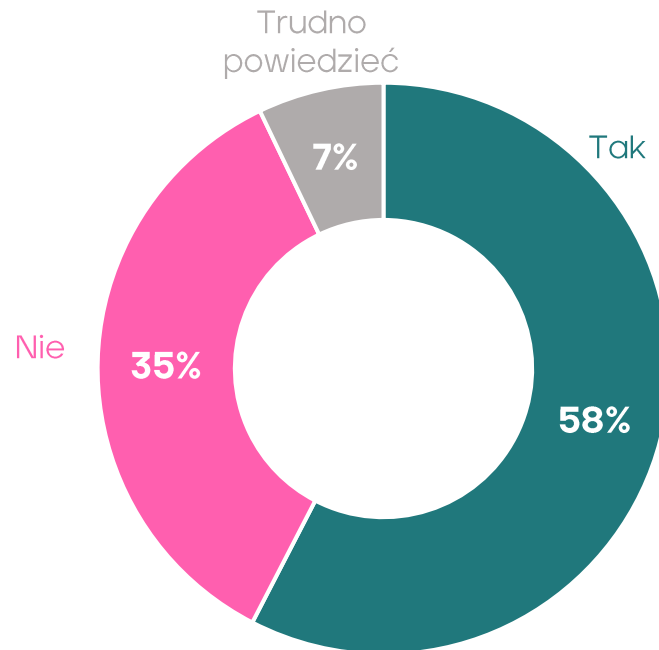


# Strefa Czystego Transportu: czy auta spoza Krakowa powinny płacić za wjazd?

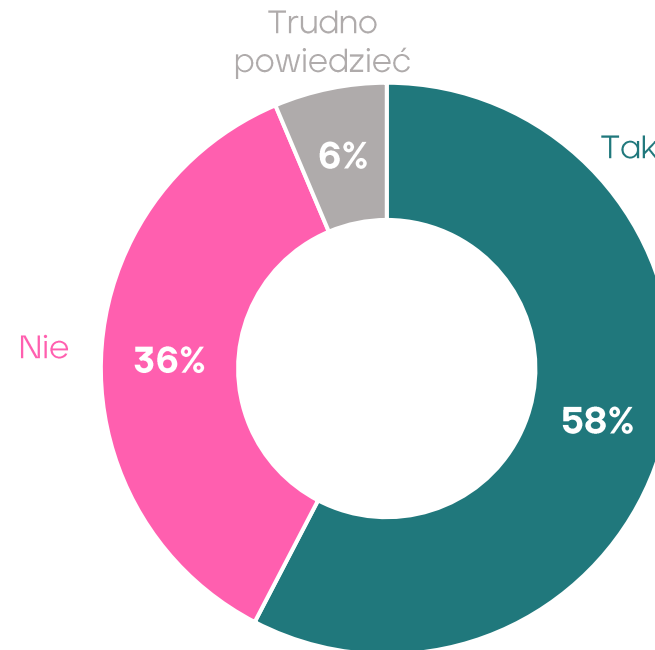
Czy uważa Pan/i, że samochody spoza Krakowa powinny wjeżdżać na teren strefy czystego transportu za opłatą? N=800/643/173

Ponad połowa badanych (58%) jest zdania, że samochody spoza Krakowa powinny wjeżdżać na teren strefy czystego transportu za opłatą. Osoby korzystające z samochodu w celach służbowych nieco częściej są przeciwne takiemu pomysłowi.

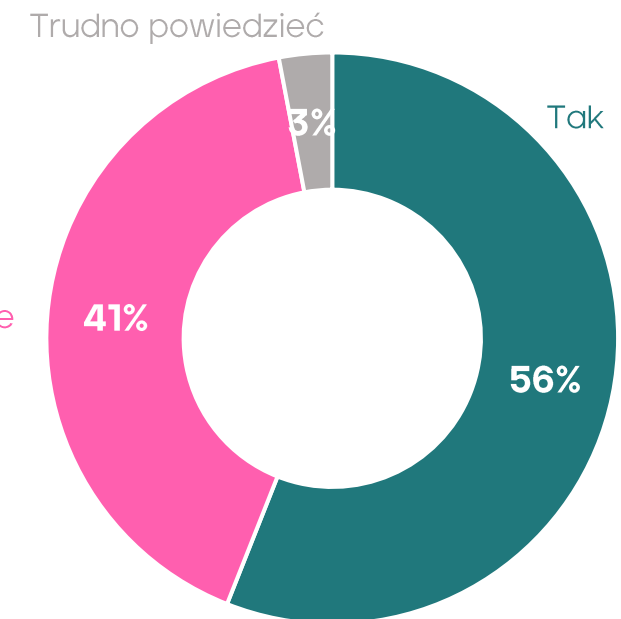
Ogół mieszkańców Krakowa



Osoby posiadające samochód



Osoby korzystające z auta w celach służbowych



The image features a blurred background of a traffic jam at night or dusk. In the foreground on the right, the rear of a dark-colored car is visible, with its taillight glowing red. Other cars in the background have their red taillights on, creating a bokeh effect of light circles. The overall atmosphere is one of a busy, congested urban environment.

**opinia24**  
badania jak się patrzy

DZIĘKUJEMY!