

Strefa Czystego Transportu w Warszawie

PODSUMOWANIE WYNIKÓW BADAŃ OPINII MIESZKAŃCÓW
GRUDZIEŃ 2022

LATA
OWOZIESTE



Fundacja Promocji
Pojazdów Elektrycznych

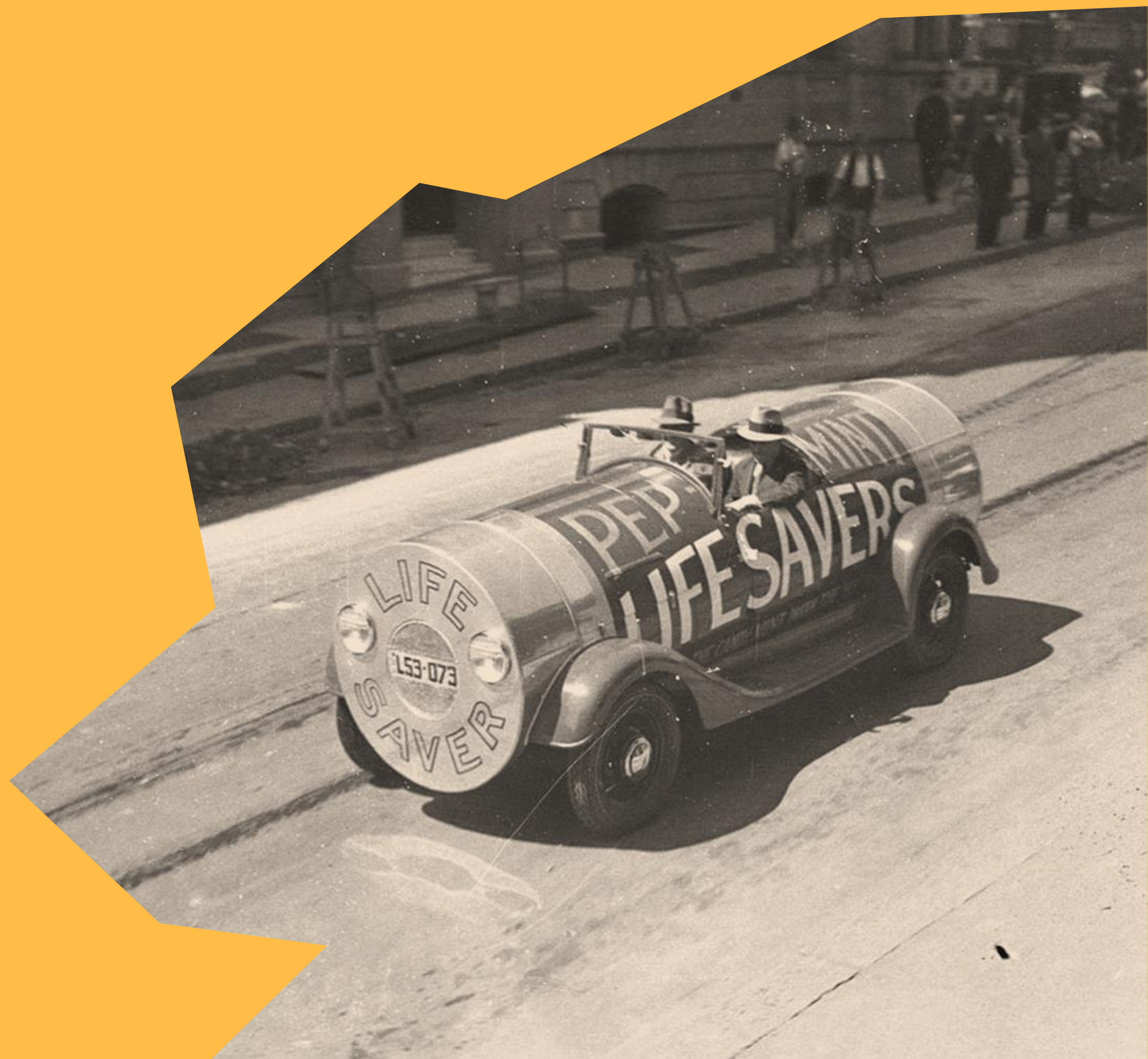
Źródło: nieznany/unknown – D. Kobielski, Warszawa międzywojenna, Wydawnictwo Artystyczno-Graficzne, Warszawa 1969, p. 66, no ISBN, za bubbles.com.pl/przedwojenna-warszawa/

Spis treści

Cel i metodologia	3
Z kim rozmawialiśmy? Charakterystyka próby badawczej	5
Szanse Pozytywne wyobrażenia i benefity związane z SCT	10
Zagrożenia Negatywne wyobrażenia i utrudnienia związane z SCT	16
Możliwe kierunki rozwoju SCT	21



Wstęp



LATA
OWODZIESTE



Fundacja Promocji
Pojazdów Elektrycznych

Cel i przyjęta metodologia

Celem badania było dostarczenie pracownikom Urzędu Miasta w Warszawie argumentów pomagających w optymalny sposób zaplanować i wprowadzić rozwiązania ograniczające lub uniemożliwiające wjazd do określonego obszaru miasta pojazdami niespełniającymi norm emisji spalin, w tym przede wszystkim Strefę Czystego Transportu.

Celem badania była analiza i porównanie ogólnych wyobrażeń mieszkańców dot. SCT - w podziale na korzyści oraz zagrożenia - z ich osobistymi oczekiwaniami, a także ustalenie rankingu ważności zbadanych cech. W zestawieniu z danymi z metryczki pozwoliło to tym samym na zidentyfikowanie rozbieżności i niekonsekwencji.

W badaniu wskazujemy także mocne elementy projektu i ryzyka oraz grupy mieszkańców, które należy potraktować ze szczególną ostrożnością, by nie spowodować pogorszenia jakości ich życia i funkcjonowania w mieście.

Termin badania: 2-8 grudnia 2022

Technika: wywiady on-line na reprezentatywnej próbie mieszkańców Warszawy, przy wykorzystaniu panelu internautów.

Wykonawca badania ilościowego: Opinia24, Bo Panel Opinii

Wielkość próby: N=512 dorosłych mieszkańców Warszawy (18+)

Parametry reprezentatywności: płeć, wiek, wykształcenie, dzielnica zamieszkania (3 kręgi)

Bo Panel Opinii – najważniejsze charakterystyki:

- 35 000 aktywnych panelistów dostępnych dla Twoich badań
- wysoki wskaźnik response rate – na poziomie średnio 30%
- ponad 100 zrealizowanych projektów badawczych w skali roku
- nowoczesna dedykowana platforma do zarządzania realizacją wraz z językiem skryptowym Pulse
- mechanizm podwójnej weryfikacji respondentów podczas rejestracji
- rozbudowane procedury kontroli jakości wywiadów a wśród nich: pytania kontrolne, rejestracja międzyczasów, blokady przeklikiwania, eliminowanie odpowiedzi niespójnych, mechanizm dyscypliny panelistów

LATA
OWOZIESTE



Fundacja Promocji
Pojazdów Elektrycznych

ESOMAR

Pracujemy zgodnie z tym
standardem



Jesteśmy sygnatariuszem programu,
posiadamy certyfikat dla CAWI i CATI

ptbrio

Członkostwo

Z kim rozmawialiśmy?

CHARAKTERYSTYKA PRÓBY BADAWCZEJ

LATA
OWOZIE

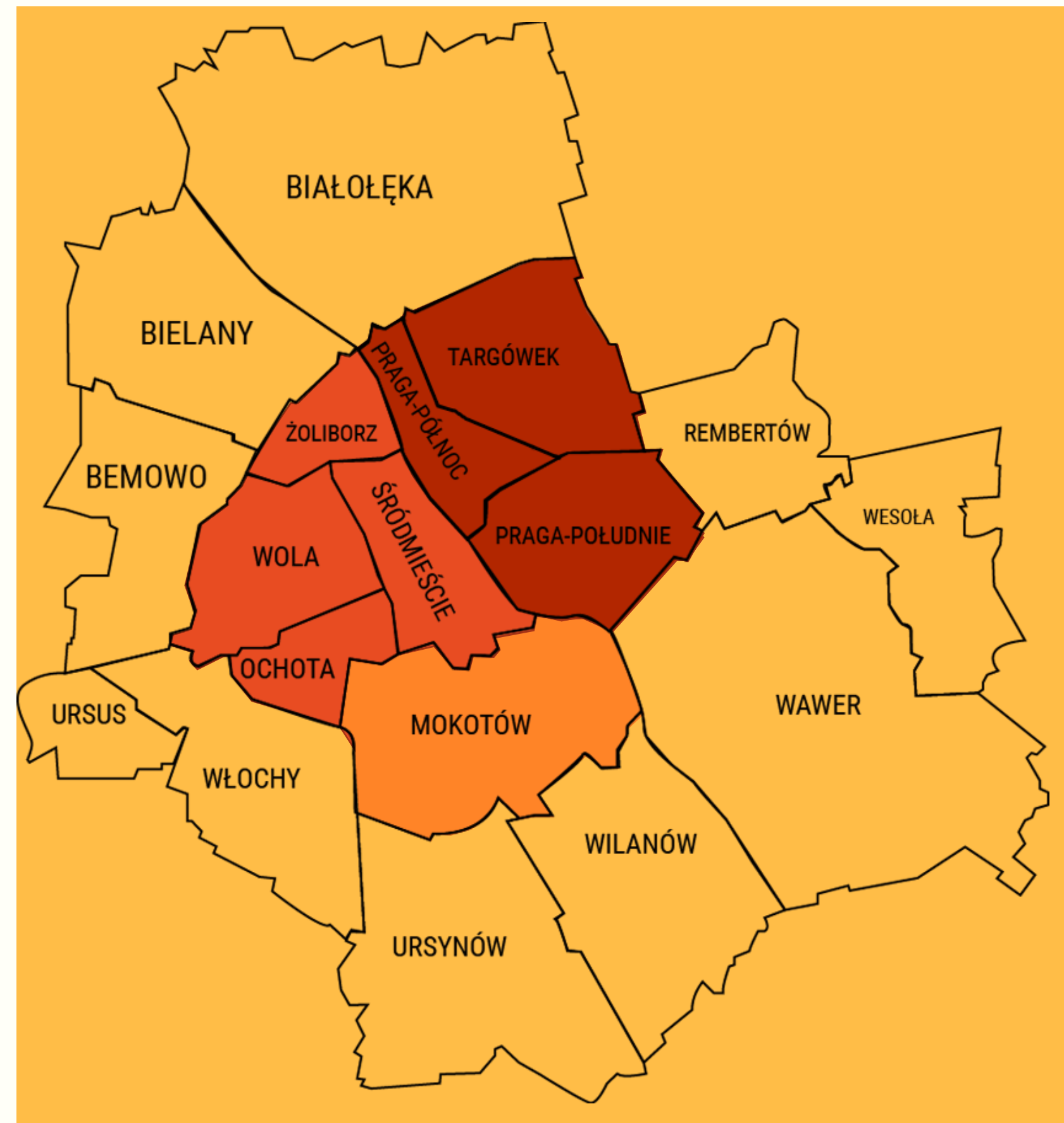
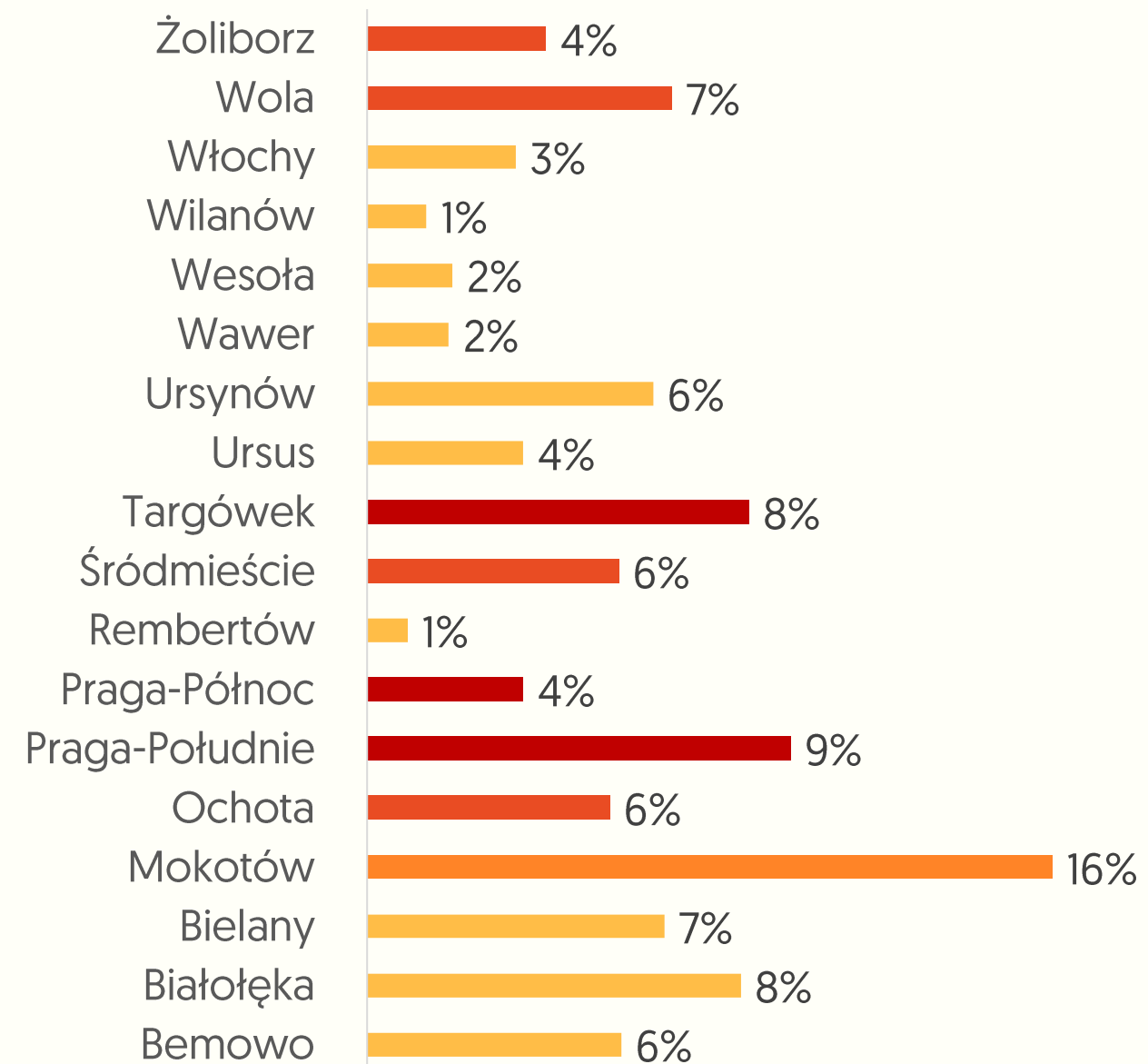


Fundacja Promocji
Pojazdów Elektrycznych



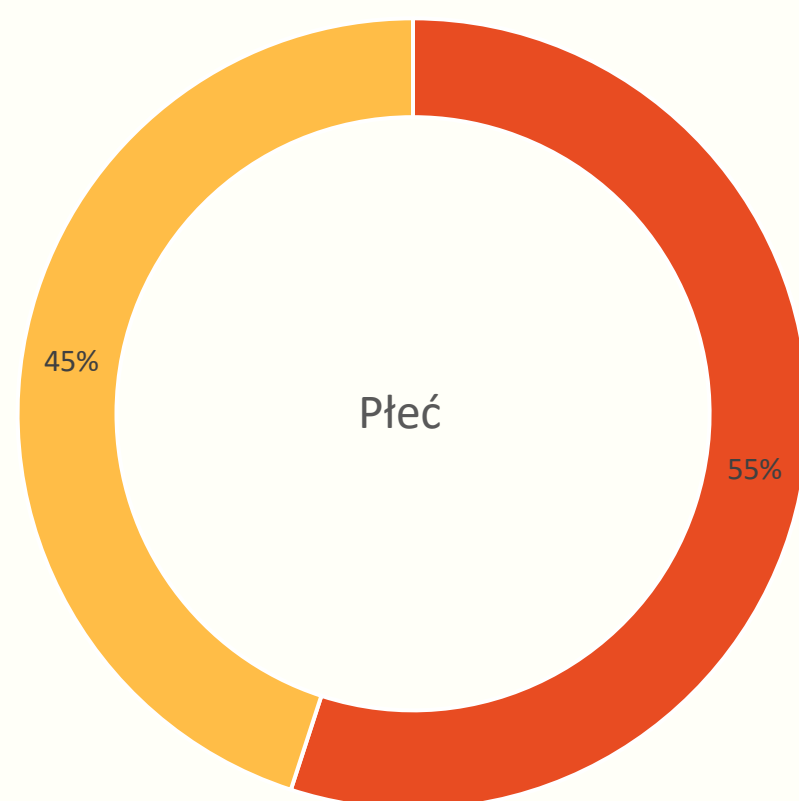
Z kim rozmawialiśmy

GEOGRAFIA

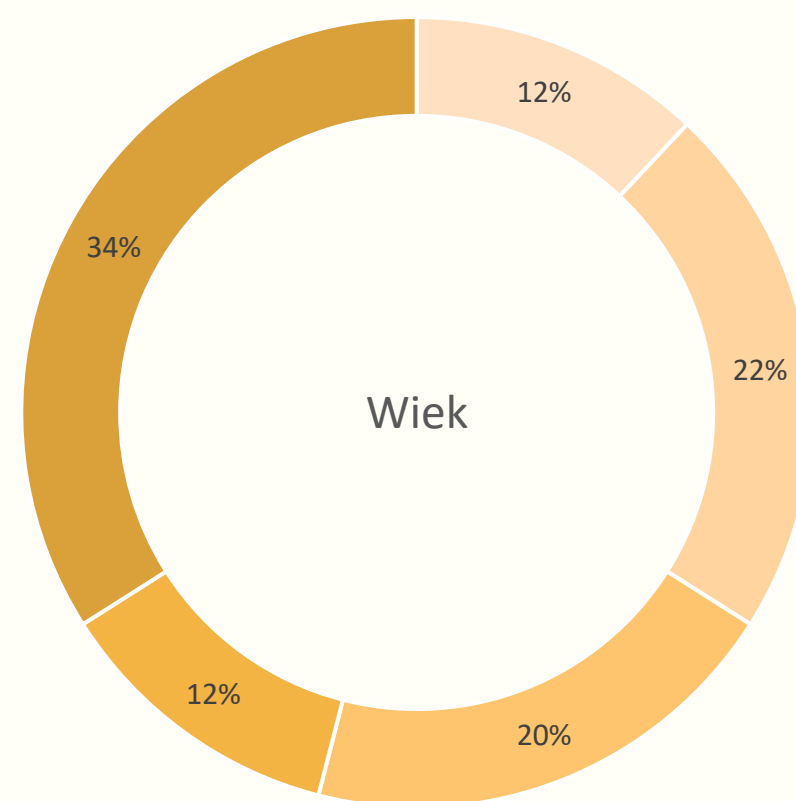


Z kim rozmawialiśmy

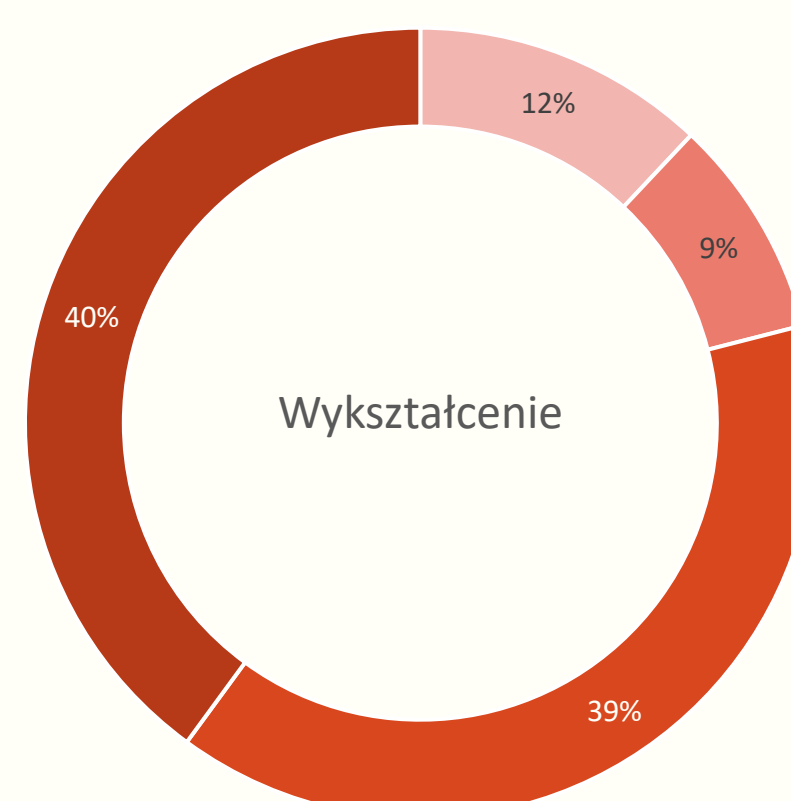
DEMOGRAFIA



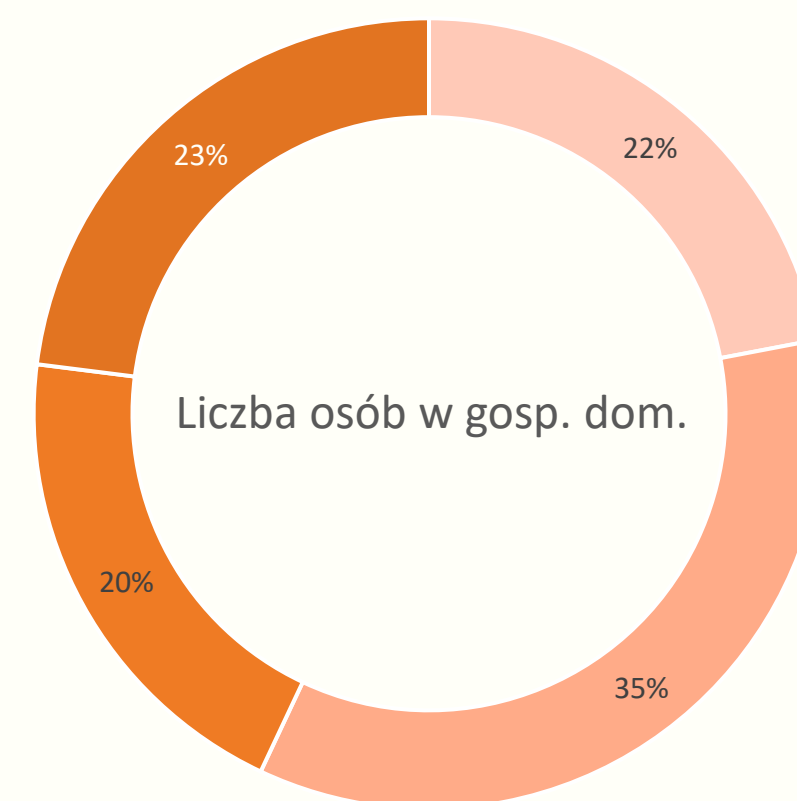
■ Kobieta ■ Mężczyzna



■ 18-29 lat ■ 30-39 lat ■ 40-49 lat
■ 50-59 lat ■ 60 lat i więcej



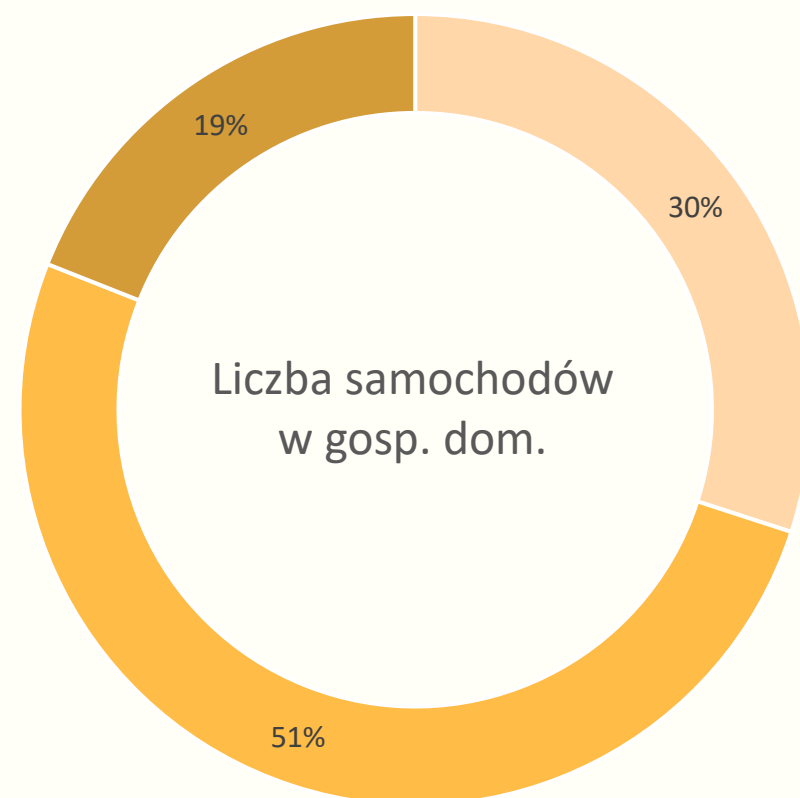
■ podstawowe, gimnazjalne ■ zasadnicze zawodowe
■ średnie ■ wyższe



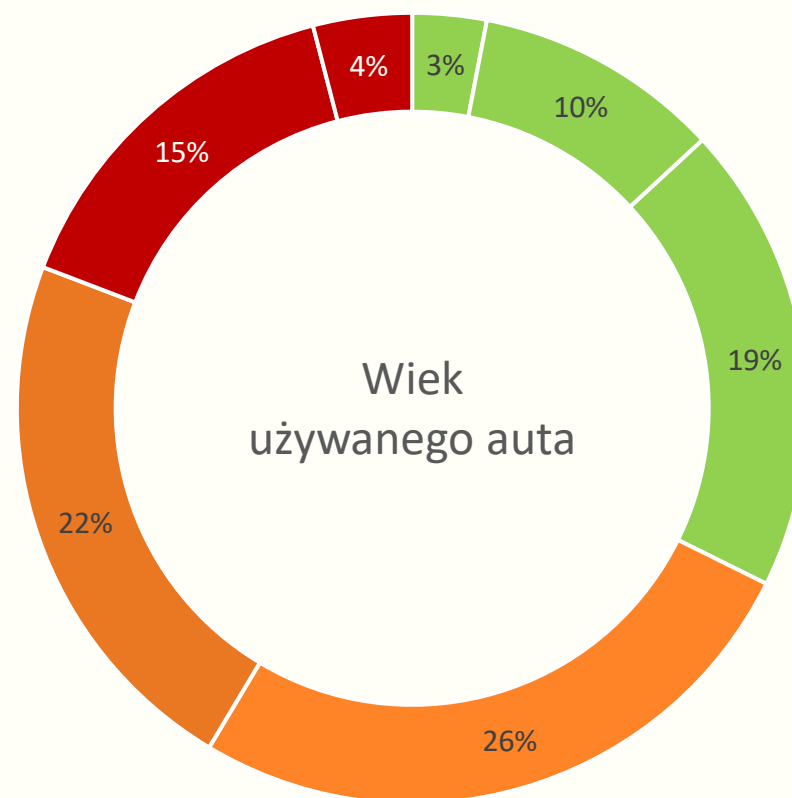
■ 1 ■ 2 ■ 3 ■ 4+

Z kim rozmawialiśmy

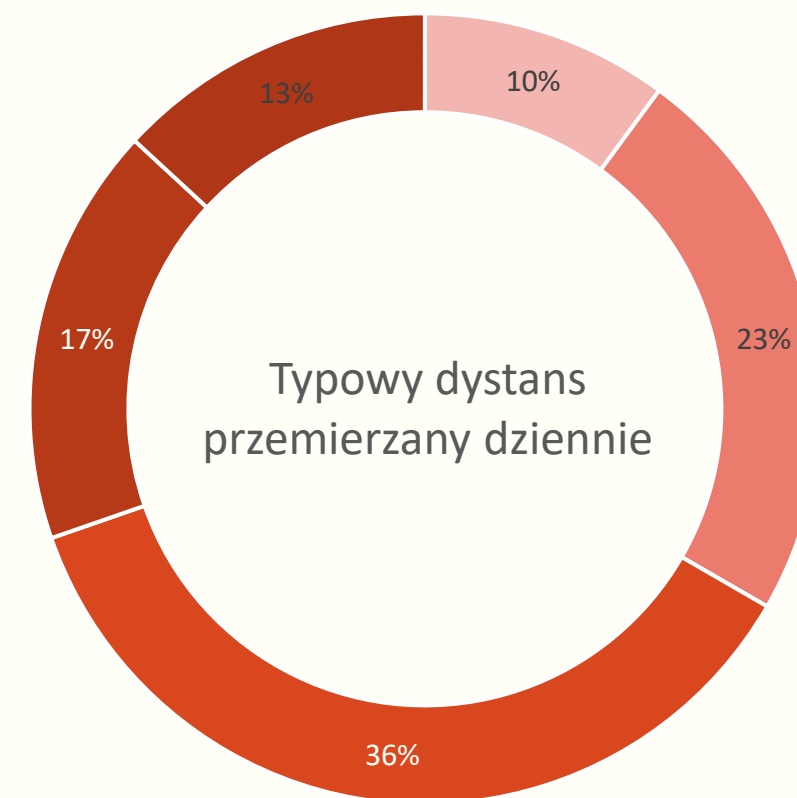
MOBILNOŚĆ



0 1 2+



do 1 roku 2-3 lata 4-6 lat
7-10 lat 11-15 lat 16-20 lat
powyżej 20 lat



Nie większy niż 2 km Między 2 a 5 km
Między 5 a 15 km Między 15 a 25 km
Powyżej 25 km

Z kim rozmawialiśmy

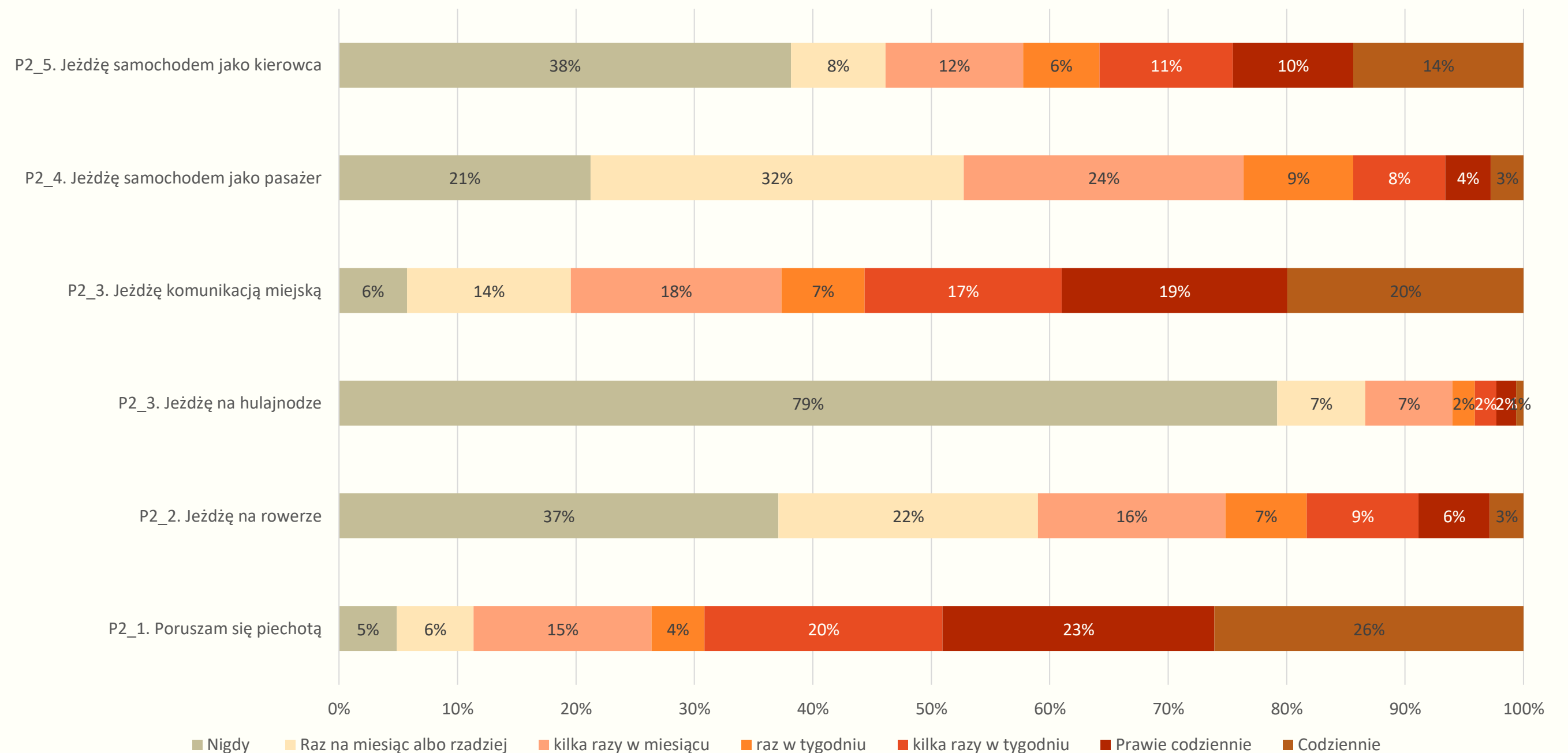
MOBILNOŚĆ

Prawie połowa badanych Warszawiaków prawie wcale lub wcale nie jeździ samochodem jako kierowca - o 11 pkt procentowych więcej niż Ci, którzy prowadzą częściej, niż raz w tygodniu!

Najczęściej pokonywany [36%] dzienny dystans mieści się w przedziale pomiędzy 5 a 15 km, ale aż 1/3 jeździ nawet do 25 km dziennie.

Najwięcej, bo 42% badanych wyjeżdża poza granice Warszawy rzadziej, niż raz w miesiącu, ale aż 1/4 robi to raz w tygodniu lub częściej.

Sposób przemieszczania się po mieście



Szanse

POZYTYWNE WYOBRAŻENIA I BENEFITY
Z WPROWADZENIA SCT

LATA
OWODZIESTE



Fundacja Promocji
Pojazdów Elektrycznych



Zgoda na zmianę, mandat dla władz

Q1. Na ile zgadzasz się\nie zgadzasz z następującymi stwierdzeniami?:
(TOP 2 BOXES: 4 i 5)



Mieszkańcy Warszawy uważają, że **jakość powietrza** w mieście powinna zostać poprawiona oraz sądzą, że to **władze miasta** powinny zająć się tym problemem. Mniej zdecydowanie zgadzają się ze stwierdzeniem, że władze miasta już w tej chwili nieźle sobie radzą z kwestią jakości powietrza.

Ograniczenia w ruchu samochodowym częściej popierają:

- Osoby nigdy już rzadko jeżdżące jako kierowcy
- Opuszczający Warszawę rzadziej, niż raz w miesiącu
- Nieposiadający samochodu
- Właściciele samochodów w średnim wieku (4-6 lat) oraz aut z silnikiem benzynowym,
- Dziennie pokonujący niewielkie dystanse oraz Ci, którzy często przemieszczają się pieszo, rowerem, hulajnogą lub komunikacją miejską

Bardziej otwarci na walkę o lepszą jakość powietrza i sukcesywne rozszerzanie SCT są także:

- Osoby w wieku 50-59 lat,
- Rozliczający PIT w Warszawie.
- Nieprowadzące samochodu wcale lub prowadzące rzadko

Jakość powietrza w mieście jest mniej palącym problemem dla mieszkańców dzielnic peryferyjnych.

Badanie wskazuje na **zgode Warszawiaków** na walkę ze złą jakością powietrza za pomocą SCT.

LATA
POWODZIESTE

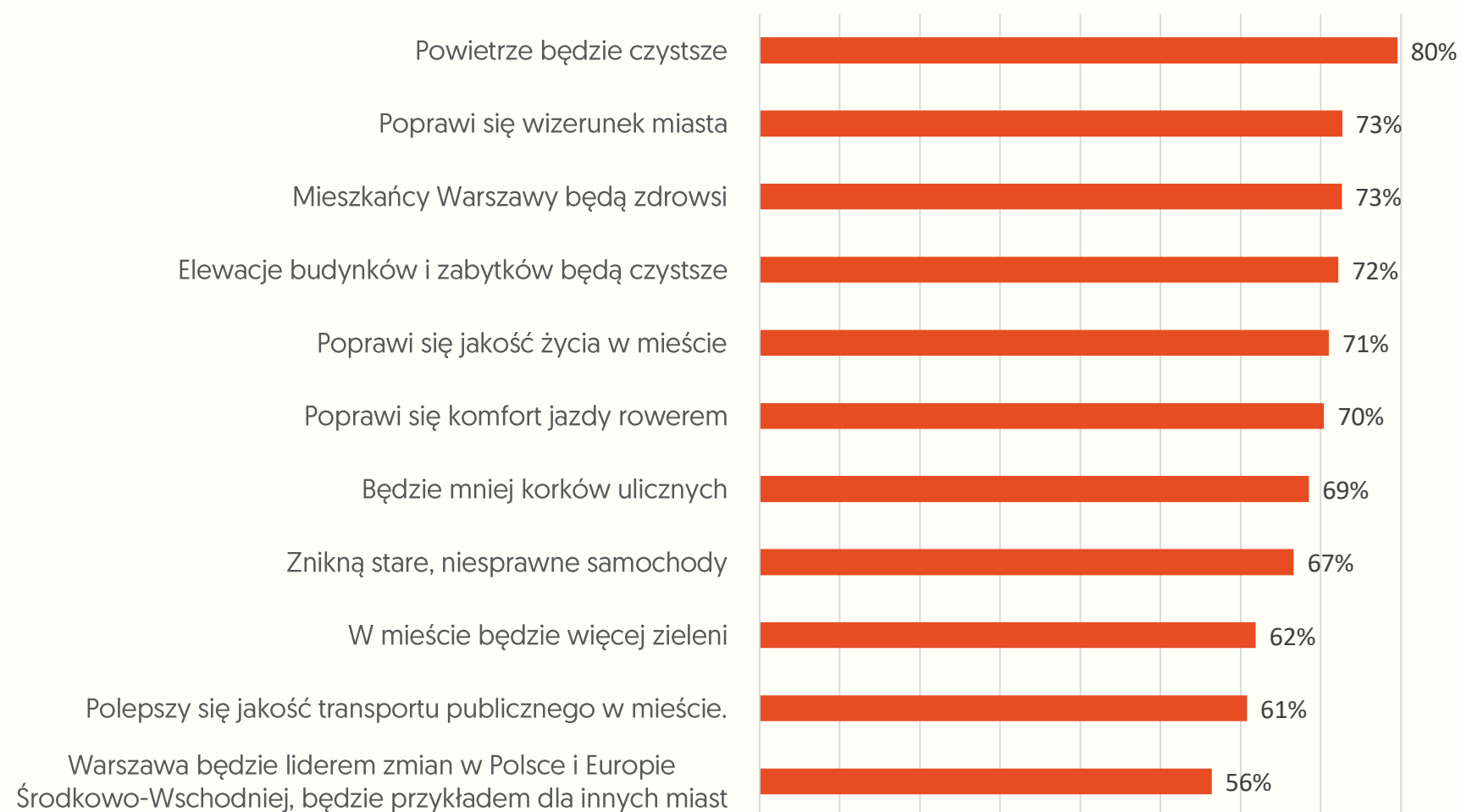


Fundacja Promocji
Pojazdów Elektrycznych

„Na ile zgadzasz się\ nie zgadzasz z następującymi stwierdzeniami?” Odpowiedź na skali symetrycznej: 1 = zdecydowanie się nie zgadzam, 5 = zdecydowanie się zgadzam
TOP 2 BOXES – zsumowane odpowiedzi 4 = zgadzam się i 5 = zdecydowanie się zgadzam
N= 512 mieszkańców Warszawy, grudzień 2022

Pozytywne wyobrażenia o SCT

Q2. W jakim stopniu zgadzasz się lub nie zgadzasz, że dzięki wprowadzeniu Strefy Czystego Transportu w Warszawie mogą wystąpić następujące efekty: (TOP2BOX)



Dzięki SCT powietrze będzie **czystsze**, poprawi się **wizerunek** miasta, mieszkańcy będą **zdrowsi**, Warszawa będzie **piękniejsza** i poprawi się **jakość życia**. To wyobrażenia mieszkańców o konsekwencjach wprowadzenia Strefy.

W poprawę **czystości powietrza** najbardziej wierzą:

- Ci, którzy rzadko opuszczają Warszawę,
- Niemający samochodu,
- Nieprowadzący samochodu wcale lub prowadzący rzadko,
- Podróżujący na niewielkie dystanse,
- Codziennie jeżdżący komunikacją miejską.

W ogólną **poprawę zdrowia** dzięki SCT wierzą:

- Użytkownicy komunikacji miejskiej,
- Przemieszczający się na niewielkie dystanse,
- Nieposiadający samochodu,
- Kobiety w grupie wiekowej 50-59.

Mniej pozytywnie na SCT spoglądają regularni kierowcy oraz właściciele aut z silnikiem diesla.

LATA
OWODZIESTE

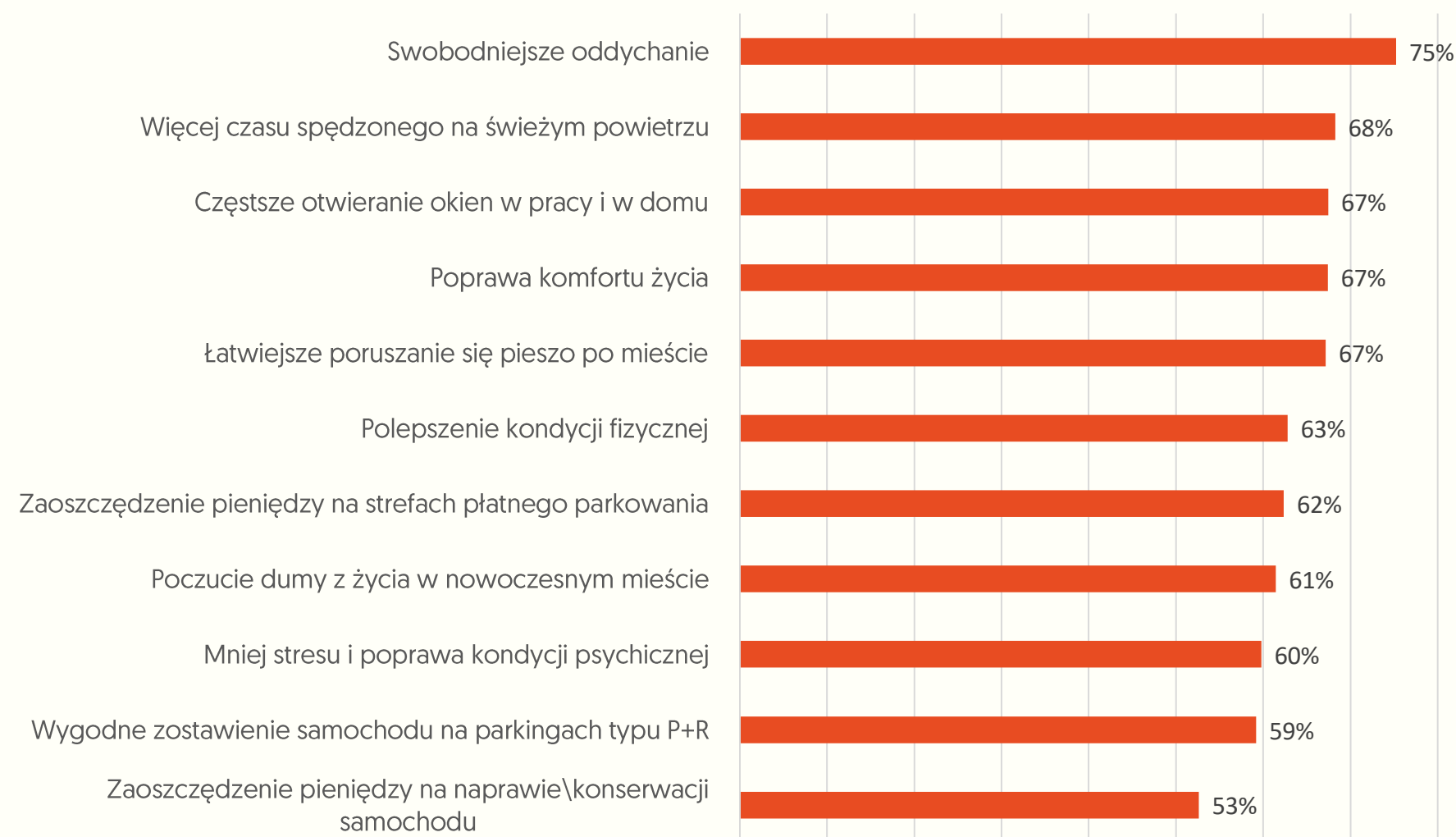


Fundacja Promocji
Pojazdów Elektrycznych

„W jakim stopniu zgadzasz się lub nie zgadzasz, że dzięki wprowadzeniu Strefy Czystego Transportu w Warszawie mogą wystąpić następujące efekty?”
Odpowiedź na skali symetrycznej: 1 = zdecydowanie się nie zgadzam, 5 = zdecydowanie się zgadzam TOP 2 BOXES – zsumowane odpowiedzi 4 = zgadzam się i 5 = zdecydowanie się zgadzam N= 512 mieszkańców Warszawy, grudzień 2022

Osobiste benefits: zdrowie i jakość życia

Q3. Czy wprowadzenie Strefy Czystego Transportu umożliwi Tobie i Twoim bliskim: (TOP2BOX)



Osobiste korzyści z wprowadzenia SCT wcale nie są przeliczane na pieniądze. Mieszkańcy często wskazują na benefits związane ze **zdrowiem** (swobodniejsze oddychanie, polepszenie kondycji fizycznej) oraz **jakością życia** (więcej czasu na świeżym powietrzu czy możliwość częstszego otwierania okien lub poprawa komfortu życia w ogóle).

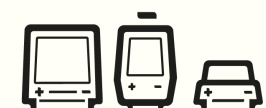
Benefits związane z wprowadzeniem SCT częściej dostrzegają:

- Kobiety
- Osoby w wieku 50-59 lat
- Nieposiadający dzieci
- Nieposiadający samochodu
- Nieprowadzący samochodu (lub prowadzący okazjonalnie)
- Przemieszczający się dziennie na małe dystanse
- Często chodzący pieszo
- Aktywni użytkownicy komunikacji miejskiej

Inne:

- Łatwiejsze poruszanie się piechotą po mieście częściej wskazywali mieszkańcy Mokotowa.
- Benefits lepiej dostrzegają osoby z podstawowym wykształceniem, zaś gorzej je widzą Ci z wykształceniem wyższym

LATA
PRZODZIESTE



Fundacja Promocji
Pojazdów Elektrycznych

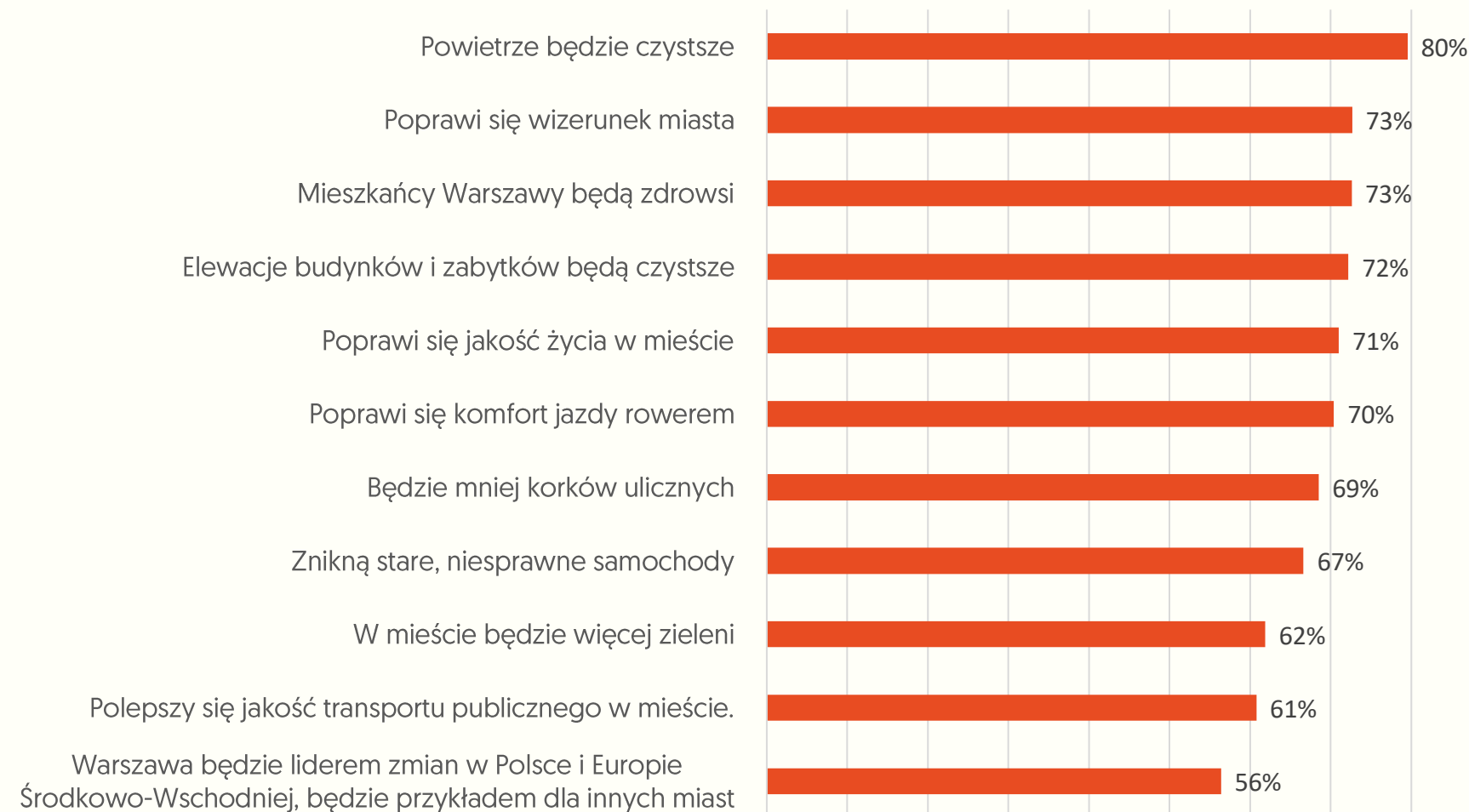
„Czy wprowadzenie Strefy Czystego Transportu umożliwi Tobie i Twoim bliskim:” Odpowiedź na skali symetrycznej: 1 = zdecydowanie się nie zgadzam, 5 = zdecydowanie się zgadzam

TOP 2 BOXES – zsumowane odpowiedzi 4 = zgadzam się i 5 = zdecydowanie się zgadzam

N= 512 mieszkańców Warszawy, grudzień 2022

Najważniejsze osiągnięcia SCT

Q2. W jakim stopniu zgadzasz się lub nie zgadzasz, że dzięki wprowadzeniu Strefy Czystego Transportu w Warszawyach mogą wystąpić następujące efekty: (TOP2BOX)



Q4 Które z poniższych efektów wprowadzenia Strefy Czystego Transportu w Warszawyach uważasz za najważniejsze?



LATA
OWODZIESTE



Fundacja Promocji
Pojazdów Elektrycznych

„W jakim stopniu zgadzasz się lub nie zgadzasz, że dzięki wprowadzeniu Strefy Czystego Transportu w Warszawie mogą wystąpić następujące efekty?” Odpowiedź na skali symetrycznej: 1 = zdecydowanie się nie zgadzam, 5 = zdecydowanie się zgadzam TOP 2 BOXES – zsumowane odpowiedzi 4 = zgadzam się i 5 = zdecydowanie się zgadzam N= 512 mieszkańców Warszawy, grudzień 2022

„Które z poniższych efektów wprowadzenia Strefy Czystego Transportu w Warszawie uważasz za najważniejsze?” Możliwość wyboru do 3 odpowiedzi N= 512 mieszkańców Warszawy, grudzień 2022

Osiągnięcia SCT: punkty do dyskusji

Q4 Które z poniższych efektów wprowadzenia Strefy Czystego Transportu w Warszawyach uważasz za najważniejsze?



Podstawowym argumentem, który może przekonać mieszkańców do wprowadzenia SCT w Warszawie jest **czystsze powietrze**.

W rankingu ważności kolejne argumenty wiążą się raczej z **lepszym zdrowiem** i ogólną **poprawą jakości życia w mieście**.

Argument o wizerunku miasta czy czystszych elewacjach budynków nie jest już tak silny (jak był w przypadku pozytywnych wyobrażeń o SCT) jak kwestie związane ze zdrowiem i jakością powietrza oraz z wygodą życia.

Dokładniejsze analizy demograficzne pokazują pewne odchylenia, jednak zarówno standardowe parametry demograficzne, jak i dane dotyczące mobilności mieszkańców zazwyczaj **nie różnicują odpowiedzi** w zasadniczy sposób. Wyjątkiem jest oddalenie od centrum (mieszkańcy gmin peryferyjnych mniej przejmują się jakością powietrza, zielenią i starymi samochodami) oraz fakt posiadania dzieci i samochodu.

Zagrożenia

NEGATYWNE WYOBRAŻENIA
I UTRUDNIENIA ZWIĄZANE Z SCT

LATA
OWOZIEŚĆ

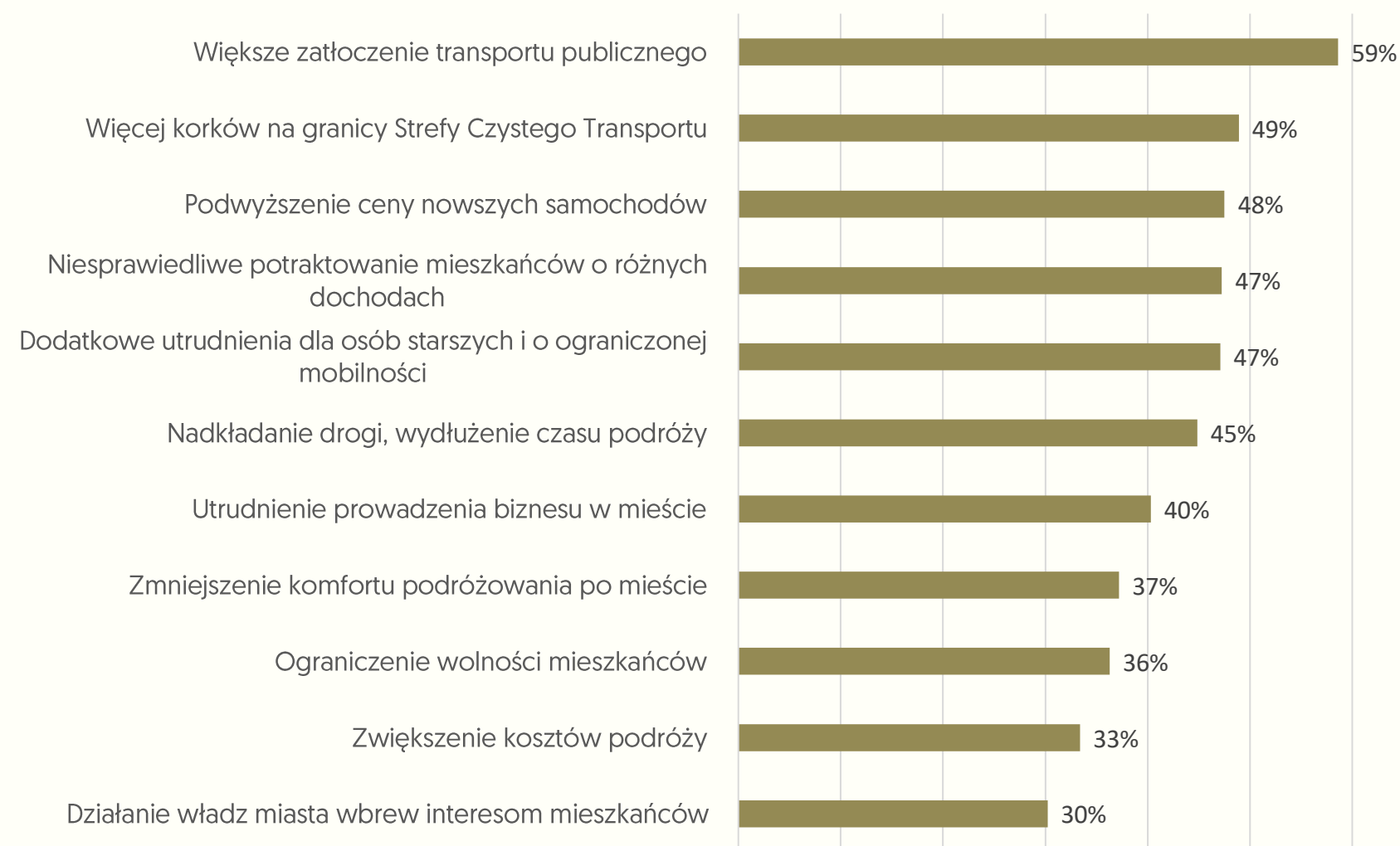


Fundacja Promocji
Pojazdów Elektrycznych



Negatywne wyobrażenia o SCT

Q5. W jakim stopniu zgadzasz się lub nie zgadzasz się ze stwierdzeniami, że Strefa Czystego Transportu to: (TOP2BOXES)



SCT niesie ze sobą pewne negatywne wyobrażenia i skojarzenia. Szczególnie mocno wybija się tu lęk o tłok w **komunikacji zbiorowej**.

W przypadku Warszawy bardzo silnie widać całe grupy demograficzne, które silnie się zgadzają ze stwierdzeniami na wykresie obok, albo silnie nie. Grupy, które najbardziej widzą te negatywne skojarzenia to:

- Mieszkańcy prawobrzeżnej strony Warszawy,
- Często opuszczający miasto,
- Rodzice posiadający samochód/samochody,
- Właściciele dwóch lub więcej aut,
- Właściciele diesli,
- Rzadko przemieszczający się piechotą, rowerem, hulajnogą czy komunikacją miejską.
- Grupa wiekowa 30-39

Mniej negatywów w SCT widzą mieszkańcy dzielnic położonych blisko centrum, szczególnie Mokotowianie.

Widać też wyraźne różnice w grupie osób, która jednocześnie jest rodzicami i posiada samochód – wyobrażają sobie prawie wszystkie te niedogodności (wyjątek: „większe zatłoczenie transportu publicznego”).

Osobiste utrudnienia: dyskomfort

Q6. A które z utrudnień mogą najbardziej dotknąć Ciebie i Twoich bliskich?



Największe osobiste utrudnienia, które mogą dotknąć mieszkańców Warszawy czy ich bliskich to – ich zdaniem – **konieczność zmiany swoich dotychczasowych codziennych planów i zwyczajów** oraz, być może w konsekwencji takiego myślenia, **rzadsze odwiedzanie innych dzielnic**.

Osobiste utrudnienia częściej sygnalizują:

- Ci, którzy często opuszczają granice Warszawy,
- Osoby które wcale nie prowadzą, lub bardzo rzadko prowadzą samochód
- Rodzice posiadający samochód/samochody,
- Osoby pokonujące dziennie duże dystanse, powyżej 25 km.

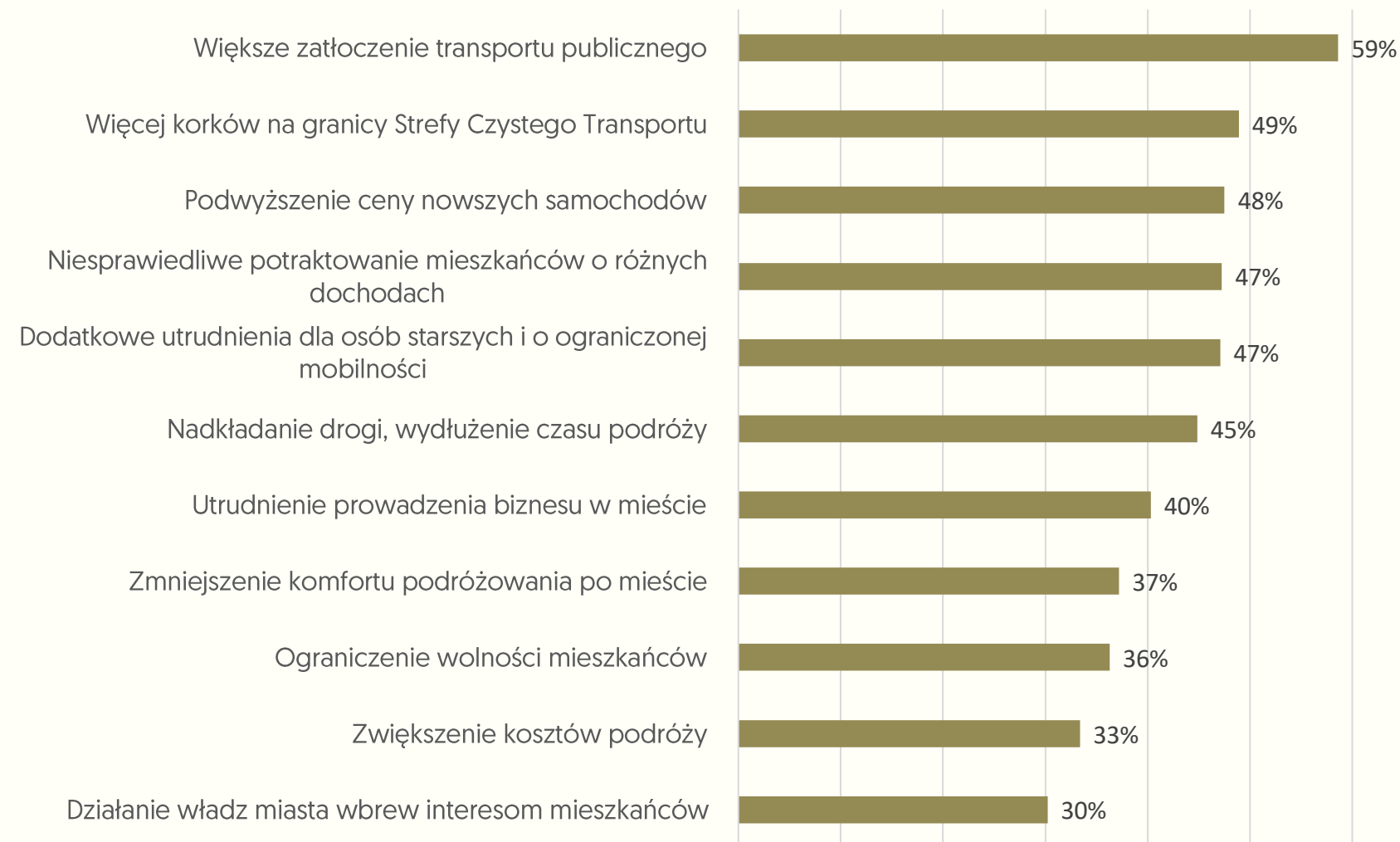
Mieszkańcy dzielnic położonych bliżej centrum miasta zdecydowanie rzadziej obawiają się, że „będzie im się żyło trudniej”.

Utrudnienia wskazane w tym pytaniu rzadziej wskazują:

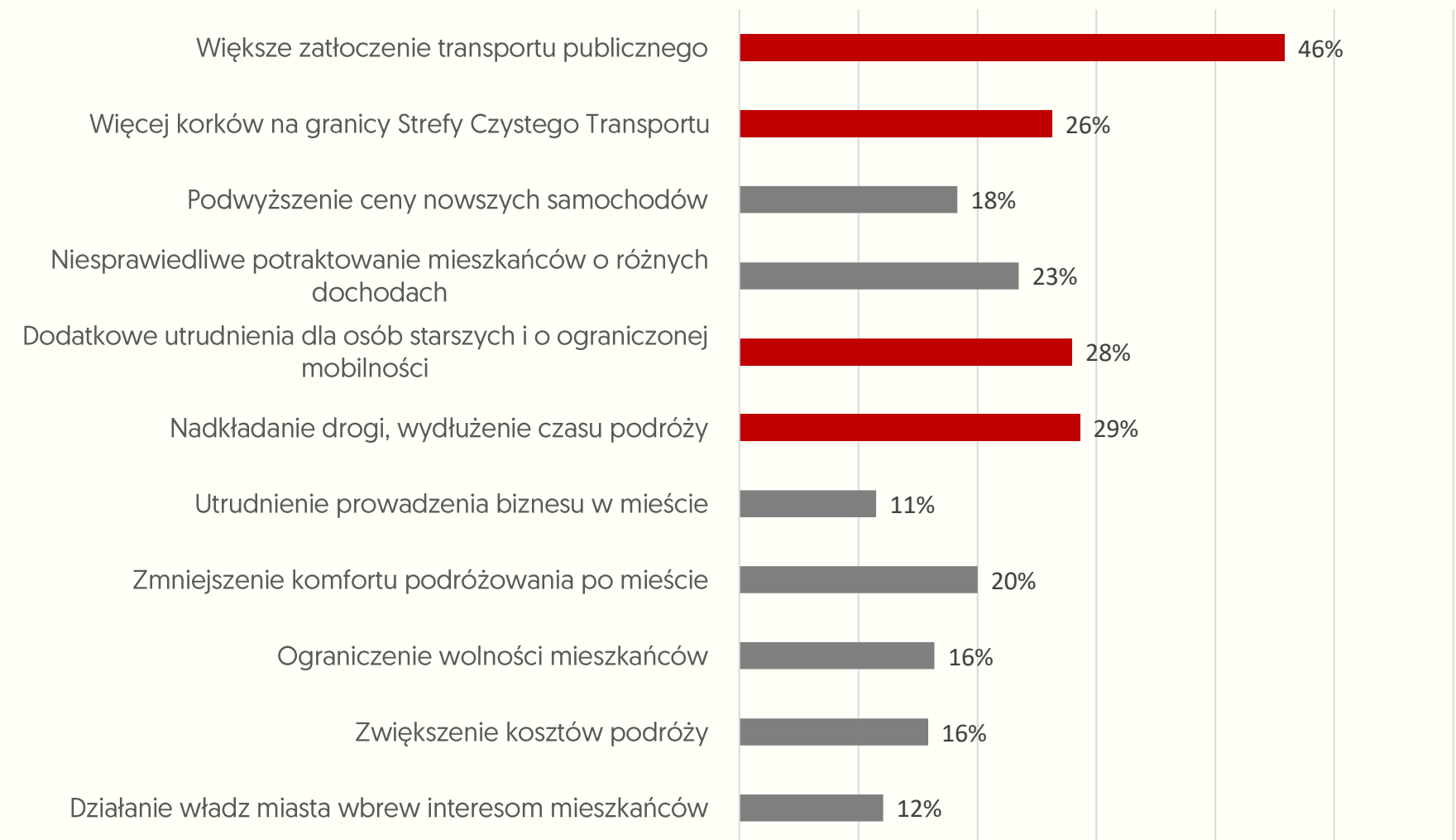
- Osoby, które nie jeżdżą jako kierowcy
- Prawie wcale nie wyjeżdżają poza granice Warszawy
- Nie posiadają dzieci
- Nie mają samochodu

Najważniejsze zagrożenia

Q5. W jakim stopniu zgadzasz się lub nie zgadzasz się ze stwierdzeniami, że Strefa Czystego Transportu to: (TOP2BOXES)



Q7. Które z efektów wprowadzenia Strefy Czystego Transportu uważasz za najważniejsze?



LATA
OWODZIESTE



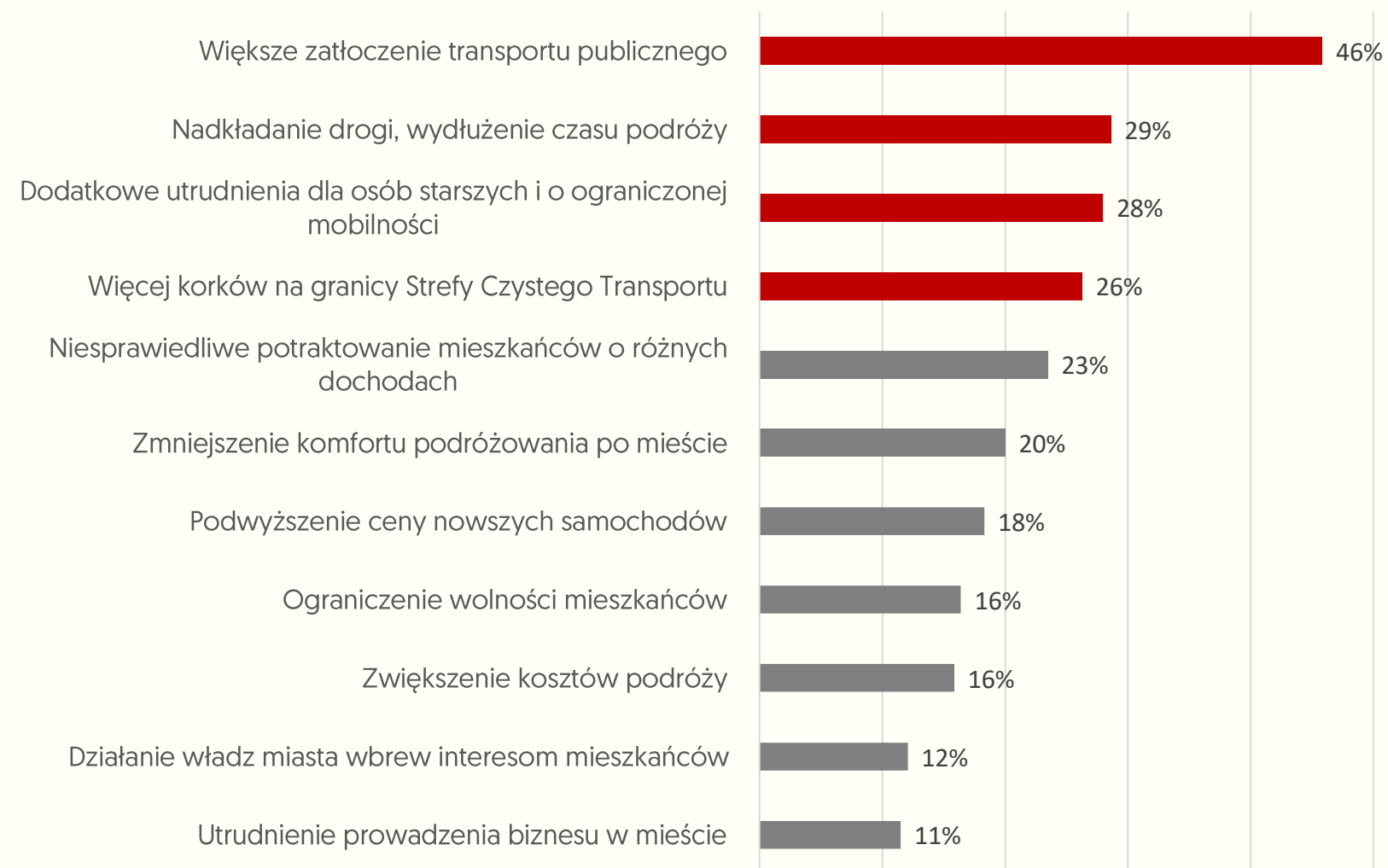
Fundacja Promocji
Pojazdów Elektrycznych

„W jakim stopniu zgadzasz się lub nie zgadzasz się, ze stwierdzeniami, że Strefa Czystego Transportu to?” Odpowiedź na skali symetrycznej: 1 = zdecydowanie się nie zgadzam, 5 = zdecydowanie się zgadzam
TOP 2 BOXES – zsumowane odpowiedzi 4 = zgadzam się i 5 = zdecydowanie się zgadzam
N= 512 mieszkańców Warszawy, grudzień 2022

„Które z efektów wprowadzenia Strefy Czystego Transportu w Warszawie uważasz za najważniejsze?” Możliwość wyboru do 3 odpowiedzi
N= 512 mieszkańców Warszawy, grudzień 2022

Zagrożenia: punkty do dyskusji

Q7. Które z efektów wprowadzenia Strefy Czystego Transportu uważasz za najważniejsze?



Największe wyzwania, które stoją przed Miastem przy wprowadzaniu SCT to wyobrażenia mieszkańców związane z zatłoczeniem transportu publicznego oraz konieczność nadkładania drogi i wydłużenia czasu podróży, utrudnienia dla starszych/osób o ograniczonej mobilności oraz korki na granicy Strefy.

Kwestia wygody w transporcie publicznym była szczególnie często wskazywana przez osoby:

- Z wykształceniem wyższym (53%),
- Rzadziej niż raz w miesiącu opuszczające Warszawę (53%)
- Nieposiadające samochodu (55%)
- Poruszające się komunikacją publiczną prawie codziennie (56%)

Kierunki rozwoju SCT

LATA
OWODZIESTE



Fundacja Promocji
Pojazdów Elektrycznych

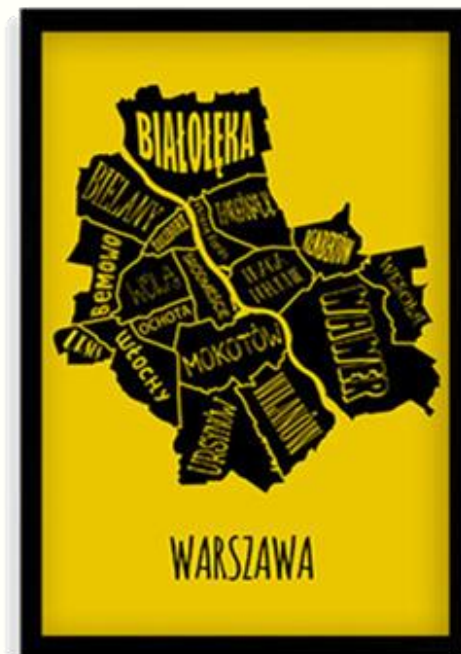


Gdzie konkretnie ta strefa?

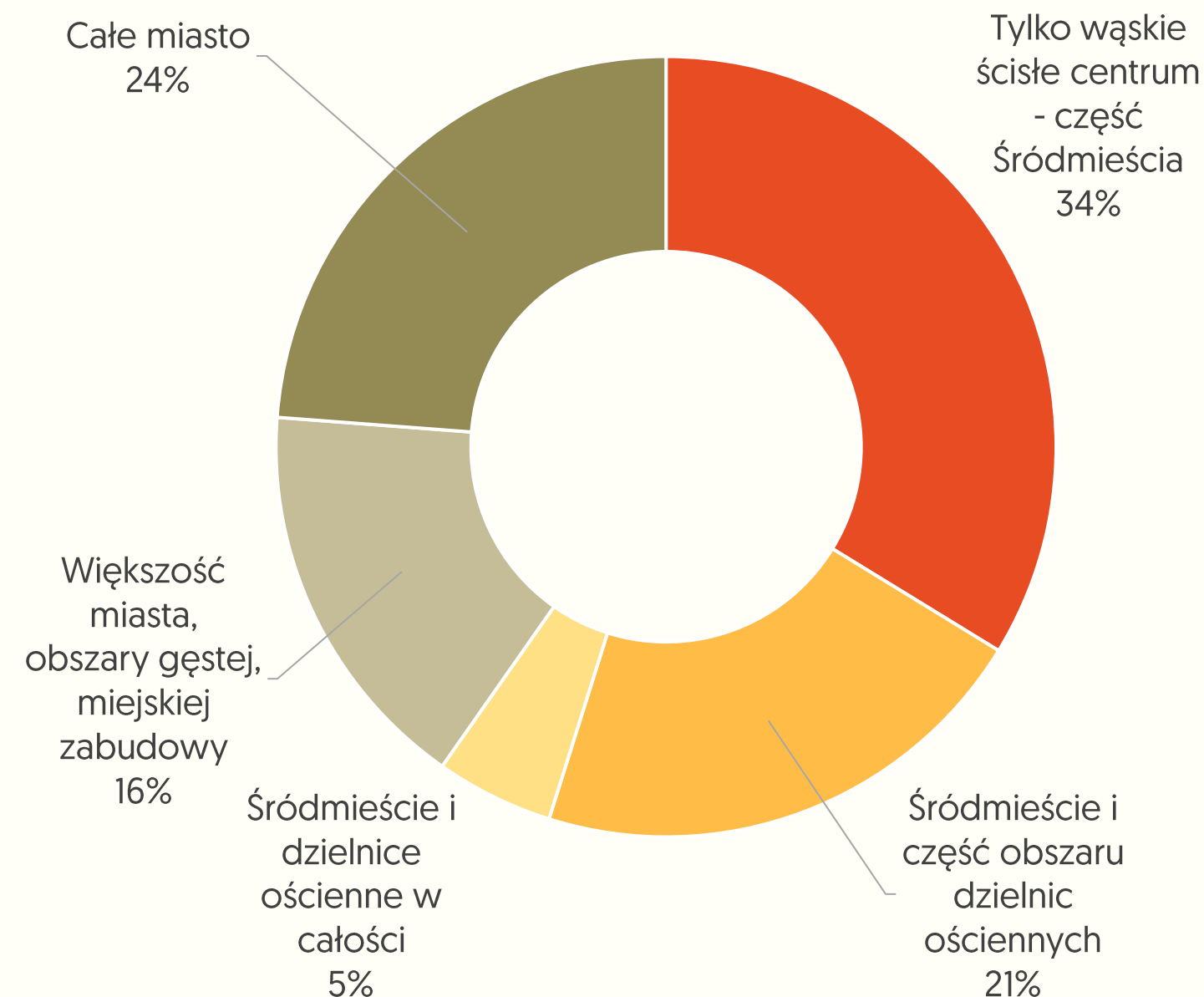
Ponad połowa badanych wskazuje, że SCT powinna objąć ścisłe centrum bądź śródmieście i część obszaru dzielnic ościennych. Z drugiej strony 40% Warszawiaków jest gotowa na Strefę, która obejmie całe lub prawie całe miasto.

Strefę zawężiliby do centrum miasta:

- Warszawiaci z wykształceniem wyższym
- Rodzice
- Członkowie większych gospodarstw domowych
- Posiadacze samochodów (szczególnie 2 i więcej)
- Kierujący autem codziennie
- Właściciele diesli
- Rodzice posiadający samochód



P3. Strefa ograniczająca możliwość wjazdu na jej obszar najbardziej zanieczyszczających pojazdów powinna objąć:

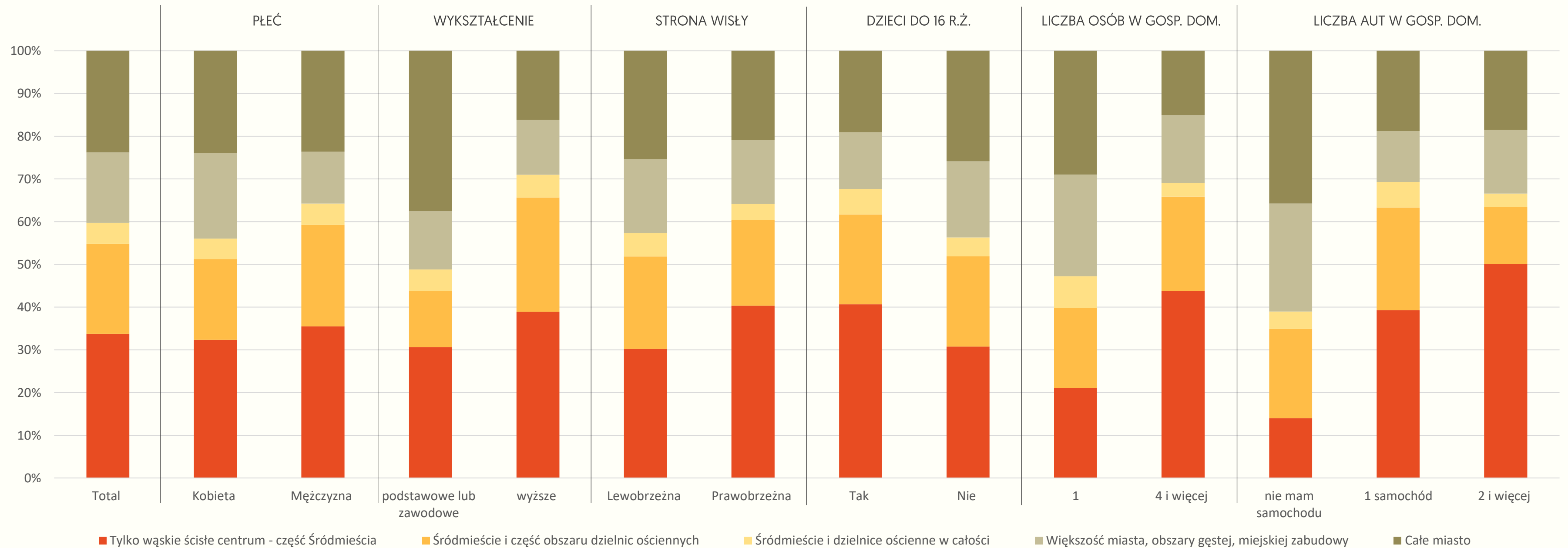


„P3. Strefa ograniczająca możliwość wjazdu na jej obszar najbardziej zanieczyszczających pojazdów powinna objąć:”

N= 512 mieszkańców Warszawy, grudzień 2022

Punkt widzenia zależy od...

P3. Strefa ograniczająca możliwość wjazdu na jej obszar najbardziej zanieczyszczających pojazdów powinna objąć:



LATA
OWOZIESTE



**Fundacja Promocji
Pojazdów Elektrycznych**

Przyjazne dla środowiska strategie biznesowe