

# Ocena preferencji i zachowań komunikacyjnych pasażerów dojeżdżających do Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów

## Rating preferences and transport behavior of passengers traveling to the Airport Szczecin-Goleniów



**Tomasz Stoeck**

dr inż.

Adiunkt w Katedrze Eksploatacji Pojazdów Samochodowych Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie

tstoeck@wp.pl



**Wawrzyniec Gołębiewski**

dr inż.

Adiunkt w Katedrze Eksploatacji Pojazdów Samochodowych Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie

wawrzyniec.golebiewski@wp.pl

**Streszczenie:** W artykule przedstawiono wyniki badań ankietowych, których celem było wyodrębnienie różnic w preferencjach i zachowaniach decyzyjnych podróżnych dojeżdżających ze Szczecina do lotniska w Goleniowie. Na podstawie uzyskanych danych przeprowadzono analizę porównawczą dostępnych środków transportu, zwracając uwagę na mankamenty istniejących form transferu i ewentualne możliwości ich eliminacji. Uwzględniono również najczęstsze postulaty i opinie nieujęte w kwestionariuszu ankietowym, a które zgłaszała grupa docelowa w trakcie trwania procesu badawczego. Wyniki końcowe przedstawiono w formie graficznej i tabelaryzowanej.

**Słowa kluczowe:** Port lotniczy; Transport intermodalny; Preferencje komunikacyjne

**Abstract:** The article presents the results of a survey aimed at isolating the differences in preferences and behaviour of decision travellers commuting from Szczecin to Goleniow airport. Based on the data obtained a comparative analysis of the available means of transport, paying attention to the shortcomings of existing forms of transfer and possible ways of their elimination. Also the demands most frequently put forward and the opinions not included in the questionnaire but being reported during the whole survey were taken into consideration. Final results are presented in graphical and tabular form.

**Keywords:** Airport; Intermodal transport; Transport preferences

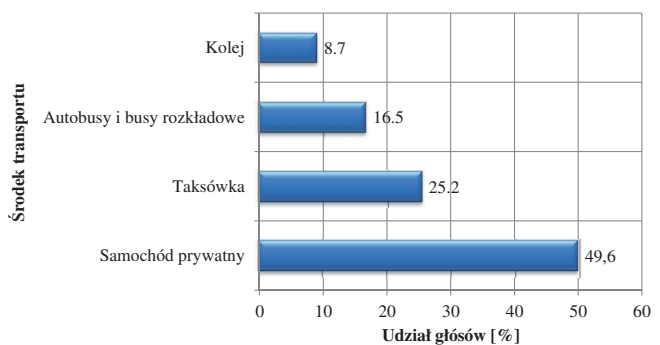
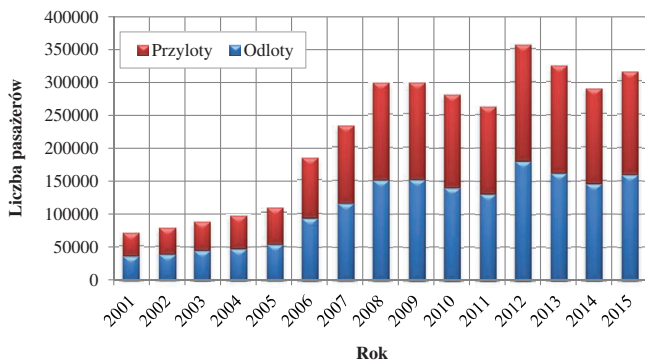
Współczesne porty lotnicze postrzegane są jako katalizatory wzrostu ekonomicznego, gdyż sprzyjają procesom rozwoju gospodarczego i mają zasadniczy wpływ na atrakcyjność inwestycyjną poszczególnych regionów. Ich intermodalność rozpatruje się na wielu płaszczyznach, w tym również w aspekcie dostępności transportowej. Ponieważ zdecydowana większość lotnisk zlokalizowana jest w oddaleniu od centrów miast, podróżni powinni mieć zapewniony szybki, bezpośredni i komfortowy dojazd na ich teren, przy założeniu określonych zachowań oraz indywidualnych preferencji komunikacyjnych. Z tego względu optymalizacja, koordynacja i tworzenie nowych połączeń z istniejącymi zwiększa obszar oddziaływania portów lotniczych (ang. *catchment area*), w sposób istotny wpływając na zwiększenie ruchu pasażerskiego. W chwili obecnej standardową opcję stanowi transport samocho-

dowy, głównie ze względu na szeroko rozwiniętą sieć dróg szybkiego ruchu i autostrad. Doświadczenia krajowe i zagraniczne wskazują jednak, iż usprawnienie dostępu powinno być realizowane również za pomocą kolei [2, 3, 5, 6, 9]. Wpływa na to szereg czynników, z których najważniejsze z punktu widzenia obsługi pasażera to: krótki czas podróży, bezpieczeństwo i komfort przejazdu, niski koszt, duża punktualność, wygodny dostęp dla osób niepełnosprawnych. Tym niemniej oczekiwanie wzrostu popytu na ten środek transportu wymaga zaoferowania konkurencyjnej usługi przewozowej, w pełni dostosowanej do potrzeb i wymagań potencjalnych klientów. Ponadto współpraca przewoźników kolejowych z operatorami lotniczymi przynosi znacznie szersze korzyści, ograniczając zatłoczenie szlaków komunikacyjnych, zmniejszając zużycie paliw kopalnych oraz redukując poziom hałasu i emisji

szkodliwych zanieczyszczeń z poziomu drogi. Zapewnienie intermodalności ma na celu nie tylko zwiększenie roli i poprawę dostępności lotnisk, ale również poprawę ich konkurencyjności oraz przepustowości przewozowej.

### Charakterystyka Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów im. NSZZ Solidarność

Największy port lotniczy na Pomorzu Zachodnim zarejestrowany jest w systemie Europejskiej Sieci Transportowej TEN-T (ang. *Trans-European Transport Networks*). To międzynarodowe lotnisko położone jest w odległości 45 km na północny-wschód od centrum Szczecina. Posiada dogodne połączenia ze stolicą województwa zachodniopomorskiego dzięki drodze krajowej nr 6 i ekspresowej S3, a od 2013 roku również kolejowe po oddaniu do użytku przystanku Port Lotniczy Szcze-



1. Ruch pasażerski w Porcie Lotniczym Szczecin-Goleniów w latach 2001-2015 2. Preferowany środek transportu do/z Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów  
Źródło: opracowanie własne na podstawie [11]

cin Goleniów oraz odcinka torowiska połączonego z linią 402. Jego infrastruktura pozwala na przyjmowanie i obsługę mniejszych samolotów pasażerskich w każdych warunkach pogodowych. Na przestrzeni lat najważniejsze obiekty lotniska zostały gruntownie przebudowane i zmodernizowane, co ma niewątpliwie wpływ na ruch pasażerski wykazujący tendencję wzrostową [1, 6, 7, 11]. Jednak w chwili obecnej terminal o przepustowości 700-750 tys. osób w skali roku nie jest wykorzystywany nawet w połowie, co wskazuje na znaczne rezerwy i możliwości dalszego rozwoju (rysunek 1). Z planowanych inwestycji warto wymienić budowę ośrodka przewozów cargo lotniczego i specjalnego, który będzie ukierunkowany na współpracę z regionalnymi portami morskimi, jak również z krajowymi oraz zagranicznymi operatorami branży TSL (ang. *Transport-Spedition-Logistik*). Zasadniczym powodem takich decyzji jest przewóz ładunków i przesyłek, który od 2007 roku systematycznie spada [8, 11].

Zmiana preferencji i kierunków podróży spowodowała, iż w ostatnich

latach zlikwidowano szereg rejsów krajowych, a dominującą rolę odgrywają loty zagraniczne (tabela 1). Wynika to w głównej mierze z czynników ekonomicznych, które stanowią przeważający powód migracji ludności w krajach Unii Europejskiej. Na zachowania decyzyjne pasażerów zasadniczy wpływ ma rozwój sieci autostrad i dróg szybkiego ruchu, który umożliwia względnie szybki oraz mniej kosztowny sposób dojazdu, w tym również do niezbyt oddalonych przepraw promowych (Swinoujście, Sassnitz, Rostock). Ponadto odczuwalną poprawę jakości i komfortu podróży oferują przewoźnicy kolejowi, stopniowo modernizując istniejącą sieć połączeń oraz wymieniając tabor w alternatywnych dla lotnictwa relacjach dalekobieżnych. Z powyższych względów poszukuje się innych rozwiązań, które mają zwiększyć ruch pasażerski w Porcie Lotniczym Szczecin-Goleniów. Przykładem mogą być przewozy nieregularne tzw. czarterowe, realizowane na zlecenie operatorów turystycznych oraz biur podróży w sezonie zimowym (Egipt) i letnim (Grecja, Turcja).

## Zakres i metodyka

Badania prowadzono na przełomie 2015/16 roku na losowej próbie respondentów. Celem było określenie preferencji i zachowań decyzyjnych, które wpływają na wybór środka transportu zapewniającego bezpośrednie połączenie między centrum Szczecina a lotniskiem w Goleniowie. Za podstawowe narzędzie przyjęto anonimowy kwestionariusz ankietowy, w którym zawarto uporządkowaną liczbę pytań o charakterze zamkniętym, a więc sprowadzających odpowiedź do jednego ze wskazanych wariantów. Proces badawczy przeprowadzili studenci kierunku Transport Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego (ZUT) w Szczecinie. Wyniki końcowe opracowano na podstawie 620 prawidłowo wypełnionych formularzy, zebranych spośród podróżnych przebywających w strefie odlotów i przylotów terminala pasażerskiego.

## Preferowany środek transportu

Z danych przedstawionych na rysunku 2 wynika, że najczęściej wybieraną formę transferu stanowi samochód prywatny. W opinii respondentów zapewnia on najbardziej efektywny sposób podróżowania, gdyż nie posiada mankamentów charakterystycznych dla zbiorowych środków transportu, tj. nie stawia żadnych ograniczeń czasowych, umożliwia zabranie dowolnego bagażu i przejazd osób trzecich z pominięciem dodatkowych opłat, pozwala na bezpośredni dojazd do miejsca docelowego bez konieczności przesiadek oraz oczekiwania na przystankach.

Tab. 1. Kierunki i liczba odlotów w ciągu tygodnia z Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów

Lp.	Port docelowy	Dni realizacji kursu	Przewoźnik	Samolot	Liczba odlotów w ciągu tygodnia
1	Warszawa	Pn, Wt, Śr, Cz, Pt, So, N	LOT	Bombardier Q400	19
2	Bergen	Wt, So	Wizz	Airbus A320	2
3	Dublin	Wt, So	Ryanair	Boeing 737-800	2
4	Liverpool	Cz, N	Ryanair	Boeing 737-800	3
5	Londyn	Wt, Śr, Cz, So, N	Wizz, Ryanair	Airbus A320, Boeing 737-800	8
6	Oslo	Pn, Wt, Śr, Pt, So, N	Norwegian, Ryanair, Wizz	Airbus A320, Boeing 737-800	7
7	Stavanger	Wt, So	Wizz	Airbus A320	2
Suma					43

Źródło: opracowanie własne na podstawie [11]

Ponadto tankowanie pojazdu może się odbywać w momencie zupełnie niezwiązanym z podróżą z/do lotniska, przy formie płatności wygodnej dla kupującego (gotówka, karta, faktura VAT). W tej grupie blisko 2/3 ankietowanych pozostawiło samochód na jednym z dwóch parkingów przed terminalem: czerwonym (godzinowym) lub zielonym (wielodobowym), tym samym godząc się na zwiększenie całkowitego kosztu podróży. Interesującą alternatywą dla takiego rozwiązania pozostaje skorzystanie z firm taksówkowych, których cena jest blisko dziesięciokrotnie wyższa. W przypadku rezerwacji telefonicznej wydłuża się całkowity czas dotarcia na lotnisko, ale istnieje możliwość zamówienia usługi dostosowanej do potrzeb osób niepełnosprawnych. Analogiczne rezultaty uzyskano w badaniach o zbliżonym profilu, których wyniki prezentowano w publikacji [6]. Pomimo, iż od czasu ich przeprowadzenia uruchomiono bezpośrednie połączenia kolejowe, ten środek transportu wybierany jest zdecydowanie najrzadziej. Znalazło to również odzwierciedlenie w odpowiedzi na pytanie dotyczące przyczyn wyboru określonego środka transportu (rysunek 3). Pasażerowie znacznie bardziej niż komfort przejazdu czy koszt podróży cenią sobie możliwość bezpośredniego dojazdu do miejsca docelowego w jak najkrótszym czasie.

## Parametry przewozowe

W tabeli 2 zestawiono parametry przewozowe istniejących form transferu. Za miejsce wyjazdu/przyjazdu przyjęto ściśle centrum miasta, czyli Dworzec

Tab. 2. Parametry przewozowe istniejących form dojazdu

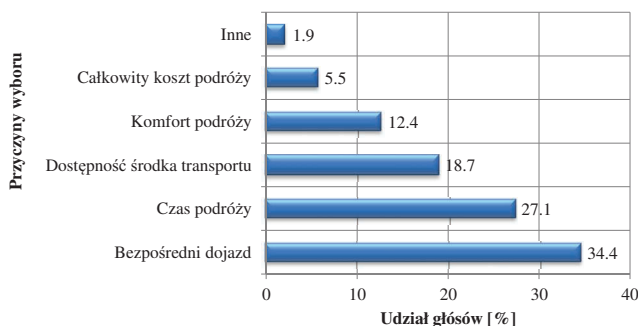
Parametry przewozowe	Środek transportu			
	Własny pojazd	Taxi	Kolej	Autobusy i busy rozkładowe
Czas dojazdu	ok. 37 min	ok. 37 min	42-48 min	ok. 50 min
Koszt dojazdu	15,12 zł*	153 zł	11,70 zł (22,70 zł w pociągu) + dojazd do/z dworca PKP	16,90 zł (25 zł w pojeździe) + dojazd do/z okolic dworca PKP lub biura LOT
Forma płatności	Płatne w dowolnym momencie i czasie (gotówka lub karta)	Płatne u kierowcy (gotówka lub karta)	Płatne w kasie biletowej lub w pociągu (gotówka lub karta)	Płatne w biurze (gotówka lub karta) lub w pojeździe (gotówka)
Częstotliwość kursowania	dowolna	dowolna	4 kursy w ciągu dnia	do 6 kursów w ciągu dnia
Punktualność	Uzależniona od warunków drogowych	Uzależniona od warunków drogowych	Niezależna od warunków drogowych	Uzależniona od warunków drogowych
Przewóz osób niepełnosprawnych	Tak	Tak (usługa na telefon)	Tak	Nie

Źródło: opracowanie badań własnych na podstawie [10]

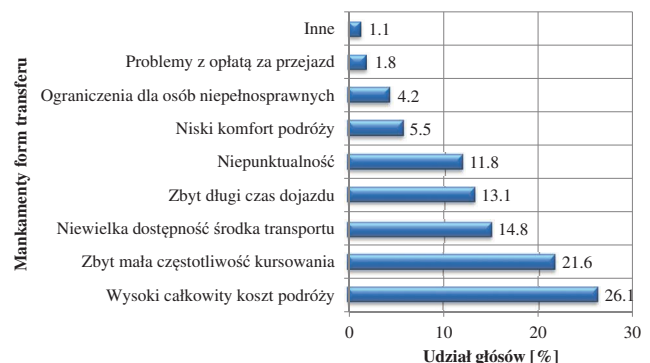
Główny PKP lub jego najbliższe okolice, tzn. ulice Kolumba, Św. Ducha lub Wyzwolenia (pasażerowie przewoźnika LOT). Biorąc pod uwagę prezentowane dane można zauważyć, iż teoretycznie najtańszym sposobem podróżowania pozostaje kolej. Respondenci podkreślali jednak, iż ponoszą dodatkowe opłaty związane z koniecznością dotarcia z/do dworca, a w przypadku nieskorzystania z kasy biletowej również dopłaty u konduktora pociągu. Analogiczne utrudnienia dotyczą osób korzystających z autobusów i busów rozkładowych. Ponadto pojazdy zbiorowe zatrzymują się na przystankach pośrednich, charakteryzując się najdłuższym czasem dojazdu do miejsca docelowego. Zastrzeżenia budziła również niewielka częstotliwość kursowania, gdyż połączenia kolejowe nie są dopasowane z godzinami przylotu oraz odlotu samolotów. Wynika to w głównej mierze z marginalnej roli linii 402 w obsłudze pasażerskiej województwa zachodniopomorskiego,

oferującej regionalne połączenia relacji Szczecin-Kołobrzeg. Z tych względów ankietowani wybierają inny środek transportu, nie godząc się na rezygnację z określonych kursów lub na zbyt długie czasy oczekiwania. Udział głosów oddanych na poszczególne mankamenty wykorzystywanych form dojazdu przedstawiono na rysunku 4.

W transporcie drogowym punktualność uzależniona jest w dużej mierze od zatorów komunikacyjnych, które pojawiają się w godzinach największego ruchu ulicznego. Problem ten nie dotyczy jedynie pasażerów wybierających połączenia kolejowe. Dodatkową zaletę stanowi tabor, gdyż przewoźnik Przewozy Regionalne Sp. z o.o. zakupił pojazdy przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych i ograniczonych ruchowo. Przykładem mogą być spalinowe zespoły trakcyjne typu PESA Atribo (219M), które posiadają na wyposażeniu m.in.: część niskopodłogową, która znajduje się na wysokości 600 mm na poziomem głowki szyny,



3. Przyczyny wyboru określonego środka transportu  
Źródło: opracowanie własne



4. Mankamenty wykorzystywanych form dojazdu  
Źródło: opracowanie własne





5. Autobus szynowy PESA 214Ma (seria SA103-008) na stacji pośredniej Szczecin Dąbie, Źródło: opracowanie własne



6. Przystanek kolejowy Port Lotniczy Szczecin Goleniów Źródło: opracowanie własne

szerokie wejścia, rampę manualną, przestrzeń dla wózków inwalidzkich, przystosowaną kabinę WC, wizualny i akustyczny system informacji pasażerskiej [4]. Podobny komfort podróży oferowany jest w autobusach szynowych typu PESA 214Ma (rysunek 5). Dodatkowo pasażerowie posiadający wymagane uprawnienia i osoby im towarzyszące mogą skorzystać z przejazdów ulgowych, a do ich dyspozycji oddano kompleksowo przygotowane perony dworcowe, w tym również na przystanku Port Lotniczy Szczecin Goleniów (rysunek 6). W tym względzie znacznie gorzej wypadają przewoźnicy drogowi, którzy dysponują wyłącznie taborom wysokopodłogowym. Inną trudnością pozostaje forma opłaty za przejazd, która u kierowcy może być zrealizowana wyłącznie gotówką.

## Oczekiwania pasażerów

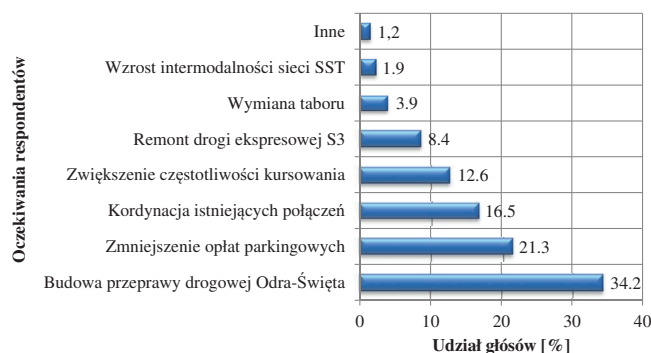
W odpowiedzi na kolejne pytanie respondentów wskazali, jakie są ich oczekiwania w aspekcie poprawy dojazdu z/do lotniska (rysunek 7). Zdecydowanie najczęściej podnoszono kwestię budowy przeprawy pomiędzy węzłami

mi drogowymi Police-Goleniów, której kluczową inwestycją stanowiłby tunel drażony pod Odrą do Świętej i jego połączenie z Zachodnim Drogowym Obejściem Szczecina (rysunek 8). Do niewątpliwych korzyści takiego rozwiązania należy zaliczyć m.in.: odciążenie miasta od ruchu kołowego, usprawnienie dostępu do portów morskich i lotniczego, poprawę komunikacji między sąsiednimi gminami oraz w całym regionie, w tym również z terenami inwestycyjnymi, przejściami granicznymi o przeprawami promowymi. Niestety przedłużające się procesy decyzyjne i brak jednoznacznych deklaracji stanowisk strony rządowej wskazuje, iż w ciągu najbliższych lat realizacja tej koncepcji pozostanie jedynie w sferze planowania. Ponadto ukończenia wymagają inne, nie mniej ważne dla mieszkańców projekty, np. obwodnica śródmiejska, której budowę rozpoczęto w 1998 roku, jak też Szczeciński Szybki Tramwaj (SST) dojeżdżający na Prawobrzeże. Niestety jego pierwszy etap nie jest w żaden sposób zintegrowany z istniejącym systemem kolejowym, przez co pasażerowie nie mogą skorzystać ze stacji

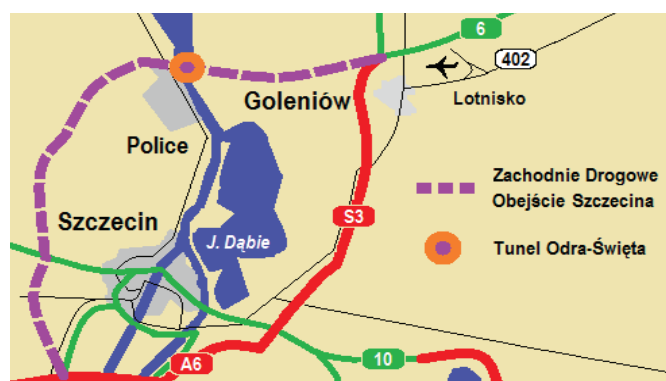
pośrednich w dojeździe do Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów. Z innych postulatów najczęściej wymieniano: zmniejszenie opłat parkingowych przy samym terminalu (21,3%), konieczność koordynacji istniejących połączeń (16,5%) oraz zwiększenie częstotliwości kursowania pojazdów transportu zbiorowego (12,6%).

## Podsumowanie

Przeprowadzona ankietacja pozwoliła wyodrębnić najistotniejsze preferencje i zachowania decyzyjne pasażerów dojeżdżających z/do Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów. Wyniki badań wskazują, iż w ciągu najbliższych lat podstawową formą dojazdu pozostanie samochód prywatny. Wzrost popytu na pozostałe środki transportu wymaga bowiem przedstawienia konkurencyjnej usługi przewozowej, pozbawionej aktualnych utrudnień i niedogodności. Dużym krokiem w tym kierunku było uruchomienie połączeń kolejowych, których przewoźnik oferuje tanie połączenia oraz tabor przystosowany do współczesnych standardów. Niestety przy istniejącej sieci połączeń i



7. Oczekiwania respondentów dojeżdżających z/do Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów Źródło: opracowanie własne



8. Koncepcja Zachodniego Drogowego Obejścia Szczecina z przeprawą Odra-Święta Źródło: opracowanie własne

niewielkiej częstotliwości kursowania nie mogą one stanowić interesującej alternatywy dla podróżnych. Świadczą o tym postulaty zgłaszane przez respondentów, którzy w pierwszym rzędzie oczekują realizacji nowych inwestycji w infrastrukturę drogową. Z powyższych względów planowanie, budowa i sprawne zarządzanie systemem transportowym wymaga koordynacji oraz współpracy wielu podmiotów, w tym m.in.: administracji państwowej i samorządowej, kwestionariuszy prywatnych, przewoźników, operatorów turystycznych. Ponadto łączenie poszczególnych gałęzi transportu w tzw. centra multimodalne sprzyja nie tylko racjonalnemu i skutecznemu rozłożeniu ruchu pasażerskiego, ale daje również szansę na zwiększenie obrotów w przewozach towarowych. W obu przypadkach istotne korzyści może przynieść dalszy rozwój gospodarczy regionu, na który niewątpliwie wpływ mają nowopowstałe przedsiębiorstwa działające w granicach administracyjnych Szczecina, ale również w obrębie parków przemysłowych (goleniowskim, polickim, stargardzkim). ◀

## Materiały źródłowe

- [1] Drożdż W., Konieczny P.: Regionalny transport lotniczy w województwie zachodniopomorskim. Infrastruktura Transportu 2/2009.
- [2] Falkowicz K., Nieoczym A.: Problemy logistyczne transportu pasażerów z centrum miasta do portu lotniczego. Logistyka 2/2014.
- [3] Huderek-Glaska S.: Port lotniczy w systemie transportu intermodalnego. LogForum, Vol. 6, No. 5, 2010.
- [4] Jędrzejewski B.: Spalinowe zespoły trakcyjne serii SA136. Świat Kolei 7/2011.
- [5] Kwan J.: Access to the skies. 12th International Conference on Mobility and Transport for Elderly and Disabled Persons (TRANSED), 2-4 June, Hong Kong 2010.
- [6] Mańkowska M., Mańkowski T.: Możliwości integracji transportu kolejowego i lotniczego na przykładzie Portu Lotniczego Szczecin-Goleniów. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Problemy Transportu i Logistyki, Nr 22 (778), 2013.
- [7] Olipra Ł.: Inwestycje w infrastrukturę lotniczą jako czynnik rozwoju gospodarczego miast i regionów. Acta Universitatis Lodzianis. Folia Oeconomica 246, 2010.
- [8] Praca zbiorowa zespołu Biura Strategii Urzędu Miasta Szczecin: Szczecin 2014. Raport o stanie miasta. Wydawnictwo "Butterfly", Szczecin 2014.
- [9] Shafabakhsh G., Hadjihoseinlou M., Taghizadeh S. A.: Selecting the appropriate public transportation system to access the Sari International Airport by fuzzy decision making. European Transport Research Review 6/2014.
- [10] Zieliński K.: Ocena dostępności Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka dla mieszkańców miasta Rzeszowa. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Problemy Transportu i Logistyki, Nr 28 (843), 2014.
- [11] <http://www.airport.com.pl>.

## REKLAMA

**DOLKOM spółka z o. o.** we Wrocławiu od blisko 60 lat wykonuje modernizacje i naprawy infrastruktury kolejowej z wykorzystaniem maszyn do robót torowych o dużej wydajności oraz wykonuje naprawy maszyn do robót torowych i napraw sieci trakcyjnej. Spółka jest przewoźnikiem kolejowym i posiada wydane przez Urząd Transportu Kolejowego licencje i certyfikaty bezpieczeństwa.



**DOLKOM**  
WROCLAW

Kontakt:

50-502 Wrocław ul. Hubska 6; tel. (71) 717 5630; fax. (71) 717 5164  
e-mail: [dolkom@dolkom.pl](mailto:dolkom@dolkom.pl); [www.dolkom.pl](http://www.dolkom.pl)