Oświadczenie złożone
przez senatora Adama Szejnfelda
w dniu 24 marca 2026 r.

Oświadczenie skierowane do ministra infrastruktury Dariusza Klimczaka oraz do ministra sportu i turystyki Jakuba Rutnickiego

Szanowni Panowie Ministrowie!

W związku z licznymi sygnałami i zapytaniami, jakie są kierowane do mnie od mieszkańców Trójmiasta oraz turystów krajowych i zagranicznych odwiedzających Pomorze, nabieram przekonania, że ze względu na zarówno komunikację, jak i rozwój gospodarczy, w tym rozwój przemysłu turystycznego, pożądane byłoby uruchomienie stałego połączenia promowego pomiędzy Trójmiastem a Półwyspem Helskim, łączącego w szczególności Gdańsk i Gdynię z Helem.

Obecnie podstawowym sposobem przemieszczania się pomiędzy Trójmiastem a Półwyspem Helskim pozostaje transport drogowy oraz kolejowy. Choć dystans z Gdańska do Helu wynosi tylko ok. 100 km, a z Gdyni – ok. 90 km, to w praktyce podróż jest skomplikowana, niekomfortowa i bardzo długa, zwłaszcza w sezonie letnim. Choć teoretycznie pokonanie tej trasy powinno zajmować maksymalnie ok. 2 godzin, to w rzeczywistości często wydłuża się do 3–4 godzin, a przy wzmożonym ruchu turystycznym trwa jeszcze dłużej. Wynika to z ograniczonej przepustowości jedynej drogi prowadzącej na półwysep, licznych przewężeń oraz dużego natężenia ruchu pojazdów.

Skalę problemu potwierdzają dostępne dane statystyczne. Półwysep Helski jest jednym z najpopularniejszych kierunków turystycznych w Polsce. Przykładowo w sezonie letnim 2023 r. liczba odwiedzających ten rejon wzrosła o ok. 30% w stosunku do liczby w roku poprzednim, osiągając rekordowy poziom. W szczytowych momentach sezonu na półwyspie może przebywać jednocześnie kilkaset tysięcy osób, podczas gdy liczba stałych mieszkańców wynosi zaledwie kilkanaście tysięcy. To oznacza wielokrotne przeciążenie infrastruktury drogowej. Dziennie przez wąski odcinek prowadzący do Helu przejeżdżają dziesiątki tysięcy pojazdów, co przy ograniczonej przepustowości powoduje wielogodzinne zatory. W praktyce pokonanie nawet stosunkowo krótkiego odcinka drogi może zajmować kilka godzin, a dostępność komunikacyjna regionu ulega znacznemu pogorszeniu. Skutki tego zjawiska są odczuwane nie tylko przez przedsiębiorców i turystów, którzy tracą czas na podróż, lecz także przez mieszkańców, dla których utrudniony jest dojazd do pracy, służby ratunkowe czy transport zaopatrzenia.

Transport kolejowy, choć istotny, nie rozwiązuje problemu w sposób kompleksowy. Ograniczona liczba połączeń oraz czas ich trwania sprawiają, że wielu podróżnych (zwłaszcza turystów zagranicznych, rodzin z dziećmi czy osób podróżujących okazjonalnie) nie traktuje kolei jako realnej alternatywy wobec samochodu. Chociaż teoretycznie połączenia kolejowe umożliwiają dotarcie z Trójmiasta w mniej niż 3 godziny, w praktyce podróż ta jest często utrudniona. W sezonie letnim pociągi są przepełnione, a dostępność miejsc siedzących ograniczona. Podróż z bagażem, rowerem lub większą grupą osób bywa skomplikowana, co powoduje, że transport kolejowy staje się mniej atrakcyjny w porównaniu z samochodem czy promem. W konsekwencji część podróżnych decyduje się na samochód pomimo korków i wydłużonego czasu przejazdu, co jeszcze bardziej przeciąża drogę prowadzącą na półwysep.

Nie bez znaczenia pozostaje także fakt, że brak stałego transportu wodnego uniemożliwia wykorzystanie alternatywnego, krótszego i bardziej komfortowego wariantu podróży. Tramwaje wodne i statki wycieczkowe kursują wyłącznie sezonowo i mają charakter w zasadzie tylko turystyczny, nie przewożąc dużej liczby pasażerów ani towarów, nie zapewniają więc stabilnych połączeń biznesowych i pracowniczych. W rezultacie transport kolejowy pozostaje jedyną alternatywą wobec samochodu, ale jego ograniczenia sprawiają, że nie zapewnia on rzeczywistej mobilności mieszkańcom, przedsiębiorcom i turystom.

W tym kontekście coraz częściej pojawia się pytanie o regularne, publiczne połączenie promowe pomiędzy Trójmiastem a Helem. Obecnie funkcjonują wyłącznie sezonowe usługi prywatnych operatorów: tramwaje wodne oraz statki wycieczkowe, które mają charakter turystyczny, a nie transportowy. Oznacza to brak stabilnego, całorocznego rozwiązania, które mogłoby pełnić funkcję rzeczywistej alternatywy czy uzupełnienia dla transportu drogowego i kolejowego. Należy podkreślić, że uruchomienie regularnego połączenia promowego mogłoby przynieść szereg wymiernych korzyści, takich jak:

— znaczące skrócenie czasu podróży z Trójmiasta do Helu, bo transport drogą morską mógłby trwać tylko ok. 1–1,5 godziny;

— odciążenie infrastruktury drogowej, zmniejszenie korków oraz ograniczenie negatywnego wpływu transportu samochodowego na klimat i środowisko naturalne, co ma szczególne znaczenie na obszarze cennym turystycznie i przyrodniczo;

— poprawa dostępności komunikacyjnej regionu dla ludzi biznesu, ale także dla osób nieposiadających samochodu, w tym turystów zagranicznych, seniorów czy młodzieży;

— nowe możliwości rozwoju gospodarczego, w tym dla sektora turystycznego, usługowego oraz lokalnych przedsiębiorców;

— realizacja założeń rozwoju zrównoważonego transportu, poprzez promowanie wykorzystania szlaków wodnych jako alternatywy dla przeciążonej infrastruktury lądowej.

W związku z powyższym zwracam się z uprzejmą prośbą o ustosunkowanie się do poruszonego przeze mnie zagadnienia, w tym udzielenie odpowiedzi na kilka pytań.

1. Czy prowadzone są w rządzie analizy ekonomiczne, gospodarcze, infrastrukturalne dotyczące możliwości uruchomienia regularnych połączeń promowych pomiędzy Trójmiastem a Helem, które mogłyby stanowić alternatywę dla przeciążonego transportu drogowego oraz kolejowego i jednocześnie działać na rzecz rozwoju gospodarczego, w tym i turystycznego?

2. Czy rząd planuje działania mające na celu zwiększenie dostępności komunikacyjnej Półwyspu Helskiego dla mieszkańców regionu, przedsiębiorców orz turystów krajowych i zagranicznych m.in. poprzez uruchomienie regularnych połączeń promowych pomiędzy Trójmiastem a Helem?

3. Czy planowane jest włączenie transportu wodnego do krajowej strategii rozwoju transportu, a także rozwoju turystyki, tak aby był on integralną częścią systemu komunikacyjnego kraju i realną alternatywą dla transportu lądowego?

Adam Szejnfeld
senator RP