



Robert Borkowski

prof. nadzw. dr hab., Krakowska Akademia im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego
ORCID: 0000-0001-7086-9455

Wyzwania i zagrożenia dla turystyki na Półwyspie Helskim w XXI wieku

Wprowadzenie

Turystyka stała się dla wielu krajów w XX wieku jednym z najważniejszych sektorów gospodarki, stanowiąc od zakończenia II wojny światowej silny impuls postępującej globalizacji. Dla wielu państw dochody z turystyki stanowią dziś istotną część dochodu narodowego, decydując o poziomie życia społeczności. Współcześnie operuje się pojęciem „gospodarki turystycznej”, stanowiącej znaczącą część gospodarki narodowej takich państw europejskich, jak choćby Francja, Chorwacja, Włochy czy Austria. Dynamiczny rozwój turystyki nastąpił po II wojnie światowej, w znacznej mierze pod wpływem zmian gospodarczych i społecznych w Stanach Zjednoczonych. Przesłanie produkcji przemysłowej ze zbrojeń na potrzeby gospodarki cywilnej zaowocowało rozwojem lotnictwa cywilnego, a w konsekwencji – hotelarstwa i turystyki masowej. Turystyka, rekreacja i wypoczynek oraz gospodarowanie wolnym czasem stały się przedmiotem badań ekonomistów, psychologów i socjologów. Figura turysty w globalnej kulturze masowej stała się symbolem postaw i aspiracji współczesnego człowieka Zachodu. Amerykański socjolog Dean MacCannell określił współczesnych turystów mianem nowej klasy próżniaczej. Dawne przejawy próżnowania dostępne były warstwom wyższym jako potwierdzenie ich pozycji społecznej. Współczesny turysta nie otacza się luksusowymi przedmiotami, ale zajmuje się kolekcjonowaniem wrażeń, co stanowi istotę współczesnego próżnowania, czyli spędzania wolnego czasu w oderwaniu od realiów codzienności¹. Z masowym uprawianiem tu-

¹ Por. D. MacCannell, *Turysta. Nowa teoria klasy próżniaczej*, przeł. E. Klekot, A. Wieczorkiewicz, Muza, Warszawa 2002.

rystyki wiąże się wszakże szereg wyzwań i zagrożeń, poczynając od bezpieczeństwa osobistego turysty aż po bezpieczeństwo środowiska naturalnego nadmiernie zatłoczonych turystycznych destynacji.

Już od drugiej połowy XIX wieku wybrzeże Bałtyku wykorzystywano do celów rekreacji i turystyki. W odrodzonej Rzeczypospolitej wypoczynek w nadmorskich kurortach skromnego pasa polskiego wybrzeża nabierał szczególnego znaczenia społecznego, symbolicznego i kulturotwórczego, będąc impulsem dla rozwoju infrastruktury turystycznej młodego państwa polskiego. Zaznaczanie polskiej obecności nad Bałtykiem było zarówno wyrazem ambicji zamorskich, jak i potwierdzeniem prawa dostępu do morza i chęci udowodnienia, że Polska stanowi nowoczesne państwo, w którym gospodarka morska, żegluga i turystyka rozwijają się analogicznie do rozwiniętych cywilizacyjnie krajów Europy Zachodniej². Rozwój miejscowości wypoczynkowych (m.in. Jastrzębia Góra, Władysławowo i Jurata) miało ogromne znaczenie także po II wojnie światowej, a nawet współcześnie, przyczyniając się do utrzymania ich wysokiego statusu w świadomości społecznej³.

Pośród największych atrakcji turystycznych polskiego wybrzeża morskiego geografowie turystyki na pierwszym miejscu wskazują zdecydowanie Półwysep Helski jako wyjątkowy ekosystem, łączący walory przyrodnicze, krajobrazowe, klimatyczne oraz historyczne⁴. W Helu mieści się Muzeum Rybołówstwa i fokarium Uniwersytetu Gdańskiego, odbywa się Festiwal Ludów Północy i festyn rekonstrukcji historycznej D-Day. Jastarnia pełni częściowo funkcję uzdrowiska, z racji obecności Domu Zdrojowego plasując się w czołówce nadmorskich gmin o wysokim wskaźniku wykorzystania funduszy europejskich na rozwój zagospodarowania turystycznego. Jurata, założona 90 lat temu jako kurort dla wyższych sfer, stała się w II Rzeczypospolitej miejscem wakacyjnych spotkań elit finansowych, intelektualnych i artystycznych, do dziś utrzymując swój snobistyczny charakter.

Turystyka na Półwyspie Helskim

Półwysep Helski, mający 35 km długości i od 150 m do 3 km szerokości, o łącznej powierzchni 32,3 km², przyciąga w sezonie letnim tysiące turystów. Obejmuje pięć miejscowości: Chałupy, Kuźnicę, Jastarnię, Juratę i Hel, liczących w sumie ok. 8,5 tys. stałych mieszkańców. Nasady półwyspu sięga także teren jednej z największych miejscowości wypoczynkowych polskiego Bałtyku, czyli Władysławowa. Niektóre miejscowości w sezonie turystycznym przyjmują kilkunastokrotnie więcej gości aniżeli liczą stałych mieszkańców. Przykładowo: gmina Jastarnia przyjmuje od 40 do 55 tys. (np. 54 887 w 2004 r.) turystów, mając tylko ok. 4 tys. stałych mieszkańców. Sezon letni w atrakcyjnych miejscowościach półwyspu trwa od połowy maja do połowy września, a więc przez jedną trzecią roku, przy czym jego szczyt przypada na lipiec i pierwszą

² Por. np. A. Palmer, *Północne sąsiedztwo. Historia krajów i narodów Morza Bałtyckiego*, przeł. E. Możejko, KiW, Warszawa 2008 oraz W. Froese, *Historia państw i narodów Morza Bałtyckiego*, przeł. M. Dorna, E. Płomińska-Krawiec, PWN, Warszawa 2007.

³ Na ten temat zob. A. Arendt, *Bałtyk. Historie zza parawanu*, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań 2018.

⁴ Z. Kruczek, *Polska. Geografia atrakcji turystycznych*, Proksenia, Kraków 2007, s. 97.

połowę sierpnia. Według szacunków Urzędu Skarbowego w Pucku wpłaty przedsiębiorców z tytułu opodatkowania działalności gospodarczej związanej z turystyką i wypoczynkiem na półwyspie osiągają największe wartości od początku czerwca do końca września⁵. Jeśli przyjąć bardzo przybliżone oszacowanie, że na jednego stałego mieszkańca wymienionych miejscowości przypada ok. dziesięciu sezonowych gości, to oznacza, że na półwyspie w szczycie sezonu (lipiec) może w ciągu dnia przebywać nawet ok. 100 tys. ludzi (uzależnione od aury), co stanowiłoby prawie 10% turystów przebywających na polskim wybrzeżu⁶. Część turystów przebywa na półwyspie przez dłuższy czas, zamieszkując pensjonaty, hotele i campingi, część natomiast przybywa z lądu tylko na czas dnia. Największą grupę jednodniowych plażowiczów i zwiedzających stanowią turyści zmotoryzowani, mniejsze grupy przybywają koleją i autobusami, a także, swego czasu, drogą morską, dzięki działającym przez 8 lat (2006–2014) połączeniom promowym na trasach pomiędzy Gdynią i Jastarnią oraz Gdańskiem i Helem. Tzw. tramwaj wodny cieszył się ogromną popularnością przekraczającą zamierzenia organizatorów, bowiem liczba pasażerów osiągnęła liczbę 500 tys. na trasie Gdańsk–Hel i 100 tys. na drugiej. Wobec wzajemnych animozji i niemożności wypracowania wspólnej polityki w zakresie turystyki poszczególne samorządy wycofały się z finansowania żeglugi⁷. W 2019 r. rejsy zostały uruchomione przez Żeglugę Gdańską, jednak na zasadach komercyjnych, bez dotowania cen biletów przez gminy. Inne inicjatywy rozładowania natężonego ruchu drogowego nie wyszły poza stadium wczesnej konceptualizacji. Od wielu lat władze województwa pomorskiego promują *idee fix* tzw. węzła przesiadkowego we Władysławowie. Gmina Władysławowo miałaby na swoim terenie wybudować gigantyczny parking, z którego turyści przemieszczaliby się na dworzec kolejowy lub autobusowy w celu dojazdu do wybranej miejscowości półwyspu⁸.

W konsekwencji natężenie ruchu samochodowego na Półwyspie Helskim jest bardzo wysokie. W pilotażowym programie badania natężenia ruchu w szczycie sezonu uzyskano liczbę około 700 samochodów przejeżdżających przez półwysp w ciągu godziny, co przez dziesięć godzin intensywnego ruchu w lipcu oznaczałoby ok. 7 tys. pojazdów dziennie. Z punktu widzenia efektywności zarządzania kryzysowego są to warunki niekorzystne⁹. Geograficzne ukształtowanie półwyspu nie pozwala na szybkie i sprawne przerzucenie w rejon kryzysu poważniejszych sił i środków reagowania. Potencjalne i prawdopodobne zagrożenia bezpieczeństwa stanowić może

⁵ Zob. M. Rabij, *Ile nas kosztuje plażowy patriotyzm?*, „Newsweek”, 11–17.08.2014.

⁶ Zob. Instytut Turystyki, *Krajowy ruch turystyczny w województwie pomorskim (raport z badań)*, Warszawa 2008, s. 25 i n., por. także *Uwarunkowania i kierunki rozwoju turystyki w województwie pomorskim*, Gdańsk 2004, www.woj.-pomorskie.pl/downloads/ekspertyza [dostęp: 2.04.2019].

⁷ Zob. M. Połom, J. Górny, *Rola pasażerskiej żeglugi przybrzeżnej na Zatoce Gdańskiej w rozwoju turystyki*, [w:] *Turystyka i turysta nad Bałtykiem*, red. M. Szmytkowska, t. 2, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2017, s. 113–131.

⁸ Zob. R. Socha, *Manna z morza*, „Polityka” 2014, nr 24.

⁹ Szerzej na temat analizy możliwych zagrożeń bezpieczeństwa oraz ratownictwa i zarządzania kryzysowego na Półwyspie Helskim zob. R. Borkowski, J. Zwierzyna, *Ratownictwo wodne w systemie zarządzania kryzysowego w trudno dostępnych gminach nadmorskich (studium przypadku Mierzei Helskiej)*, [w:] *Grupy dyspozycyjne wobec zagrożeń bezpieczeństwa państwa*, red. J. Maciejewski, M. Stochmal, Z. Ludziejewski, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław 2016, s. 99–112.

powódź sztormowa zalewająca ląd półwyspu, ewentualne skażenie środowiska materiałami pochodzącymi z broni chemicznej zatopionej w głębinach Bałtyku, skażenie wody w wyniku katastrofy tankowca lub pożary lasów.

Dominujący wzór wypoczynku wakacyjnego w społeczeństwie polskim wiąże się z przebywaniem na zatłoczonym obszarze i lubowaniem w zatłoczeniu (*crowding*), choć w odniesieniu do wielu miejsc polskiego wybrzeża należałoby raczej użyć terminu stłoczenia (*overcrowding*). Psychologowie zastanawiają się, czy przestrzenne zachowania turystów, polegające na przebywaniu w tłumie na małym obszarze, nie stanowią aby remedium na pustkę i samotność egzystencjalną. Jak dowodzą wyniki badania zachowań wakacyjnych Polaków, wypoczynek ma przede wszystkim charakter bierny (67%) w miesiącach letnich (86,5%) na terenach nadmorskich (41,8%), a także stacjonarny, tj. pobytowy w pensjonacie, na kwaterze lub w ośrodku wczasowym (59,8%) i rodzinny (74,3%)¹⁰. Badania z ostatnich lat dowodzą jednak, że Półwysep Helski przyciąga więcej turystów realizujących aktywne formy wypoczynku niż inne rejony polskiego wybrzeża¹¹. Jest to różnica istotna i widoczna, aczkolwiek nie przesądzająca jeszcze o całkowitej odmienności półwyspu od innych części wybrzeża. Gdyby istniejące od niedawna trendy rozwojowe w turystyce aktywnej i edukacyjnej się utrzymały i nie zostały zaburzone negatywnymi skutkami błędnych inwestycji, to proces różnicowania turystów pod względem zainteresowań, motywacji i aktywności byłby utrzymany i nasilony.

Pasywny wypoczynek na plaży cieszy się w Polsce niesłabnącym powodzeniem, a zachowania społeczne turystów na plaży są od dawna przedmiotem badań socjologicznych, jak i dyskursu toczonego na łamach prasy, w którym neologizm „plażing” stał się kategorią opisową zachowań współczesnych zbiorowości w okresie wypoczynku letniego¹². Wzrost koniunktury w turystyce krajowej i związane z tym zatłoczenie miejscowości nadmorskich jest przede wszystkim efektem strachu przed zamachami terrorystycznymi na Bliskim Wschodzie i w Afryce Północnej, co zniechęca do wyjazdu do Egiptu czy krajów Maghrebu. Istotny jest też efekt rozdawnictwa środków socjalnych w programach typu 500+, wywołujący wzrost frekwencji w miejscowościach wypoczynkowych¹³. Szacuje się, że na jeden kilometr polskiego wybrzeża przypada w sezonie letnim ponad 7 tys. wypoczywających. Znaczenia nabiera też wyraźne ocieplenie klimatu w miesiącach letnich, powodujące, że plaże nadbałtyckie są przepełnione. Według Europejskiego Centrum Klimatu i Środowiska (ECCE) „[...] w miarę zmian klimatu na terytorium Polski można przede wszystkim oczekiwać przedłużania się sezonu letniego, z coraz bardziej gorącym i suchym latem [...] z tym łączy się wzrost temperatury w jeziorach i Morzu Bałtyckim, co z kolei wpłynie na zmiany w preferencjach Polaków co do miejsca

¹⁰ Por. R. Winiarski, J. Zdebski, *Psychologia turystyki*, Wydawnictwa Akademickie i Profesjonalne, Warszawa 2008, s. 116–117.

¹¹ Zob. K. Nowicka, K. Sawirska, *Zagospodarowanie i funkcja turystyczna Półwyspu Helskiego i Mierzei Wiślanej w świetle badań ankietowych*, [w:] *Turystyka i turysta...*, op. cit., s. 194–222.

¹² Zob. R. Socha, *Plaża z klasą*, „Polityka” 2017, nr 33; J. Ćwieliuch, A. Grzeszak, *Polska dla Polaków*, „Polityka” 2016, nr 33.

¹³ Zob. A. Szulc, *Najazd Hunów*, „Newsweek”, 1–7.08.2016 oraz Z. Pietrasik, *Plażing*, „Polityka” 2015, nr 34.

spędzania urlopów i wakacji”¹⁴. Wypoczynek nad Bałtykiem ma więc charakter daleki od modelu turystyki zrównoważonej, wyraźną tendencją jest natomiast wzrost obciążenia miejscowości nadmorskich skutkujący przekraczaniem granic chłonności turystycznej i nic nie zapowiada zmiany tego trendu¹⁵.

Pomimo utrzymujących się wysokich jak na Bałtyk temperatur wody w strefach przybrzeżnych samo pływanie cieszy się niewielkim zainteresowaniem¹⁶. Ze względu na postępujące zanieczyszczenie wody zaprzestano organizacji rozgrywanych w latach 1964–1979 maratonów pływackich na trasie Hel–Gdynia oraz Hel–Puck. Obecne próby reaktywacji tego rodzaju wyścigów są raczej skromne, zważywszy niewielką (kilkanaście osób) liczbę uczestników. W latach 2012–2017 zorganizowano kilka maratonów pływackich na trasie Gdynia–Hel oraz Puck–Chałupy. Umiejętności pływackie oraz wiedza o zagrożeniach takich jak prądy i głębie w pobliżu falochronów są bardzo słabo rozpowszechnione w społeczeństwie polskim, co prowadzi do licznych utonień. Dzięki rozwojowi ratownictwa wodnego stopa utonień jest obecnie blisko dwukrotnie niższa niż w latach 80.¹⁷ Wskaźnik utonień mieści się w Polsce w granicach 2 osób na 100 tys. mieszkańców i jest tym samym dwukrotnie wyższy aniżeli średnia w Unii Europejskiej. Pomimo tego, że Bałtyk jest niewielkim i płytkim morzem o słabym zasoleniu (tzw. morze półsłone: od 2 do 12 promili) i niewielkiej cyrkulacji wody z oceanem, to specyfika ukształtowania morskiego dna w strefie przybrzeżnej przesądza o powstawaniu zagrożeń prądami wstecznymi i dennymi¹⁸. Stosunkowo niska liczba ofiar utonień na Półwyspie Helskim wynika ze sprawności i efektywnej organizacji służby ratowniczej na kąpieliskach półwyspu oraz jej dobrego wyposażenia. Łączność i użycie szybkich łodzi motorowych umożliwia przeprowadzanie skutecznych akcji nie tylko na dziesięciu plażach strzeżonych, zlokalizowanych od strony pełnego morza w miejscowościach wypoczynkowych, ale także na długich odcinkach plaż pomiędzy miejscowościami.

Dłuższy okres wzrostu temperatury wody w Bałtyku powoduje wszakże intensywne namnażanie się planktonu roślinnego, a w efekcie skażenie wody morskiej wykwitami sinic, co skutkuje zagrożeniem dla ludzi i zakazami kąpeli. Mała głębokość, stagnacja wód, wynikająca z trudności wymiany z Morzem Północnym, wraz z rosnącym zanieczyszczeniem przyczyniają się do ubytku tlenu i powiększania tzw. stref śmierci zawierających siarkowodor, w części głębin na obszarze ok. 14% morskiego dna. W wyniku eutrofizacji, powodowanej napływem rzekami uchodzącymi do morza

¹⁴ Zob. *Strategia adaptacji Polski do zmian klimatycznych*, <http://www.ecce.org.pl/files/file/strategia.pdf> [dostęp 24.06.2019] oraz A. Grzeszak, *Riviera nad Bałtykiem*, „Polityka” 2018, nr 34 i E. Bendyk, *Taki mamy klimat*, „Polityka” 2017, nr 35.

¹⁵ Instytut Turystyki, *Krajowy ruch turystyczny w województwie pomorskim (raport z badań)*, Warszawa 2008, R. Szewczyk, *Perły Bałtyku*, Muza, Warszawa 2006 (s. 7–25: *Wstęp, Rozwój morza, Rozwój zrównoważony, Turystyka*), *Uwarunkowania i kierunki rozwoju turystyki w województwie pomorskim*, Gdańsk 2004, www.woj.pomorskie.pl/downloads/ekspertyza [dostęp: 3.02.2019].

¹⁶ Dowodem na prawdziwość powyższej tezy jest całkowity brak okularów pływackich (poza dziecięcymi) w ofercie handlowej sklepów i straganów miejscowości półwyspu (obserwacja własna w latach 2007–2018).

¹⁷ O. Podgórska, *Cicha woda*, „Polityka” 2015, nr 32 oraz M. Pielechaty, *Mokra śmierć*, „Polityka” 2019, nr 38.

¹⁸ T. Gooley, *Jak czytać wodę*, Wydawnictwo Otwarte, Kraków 2018, s. 257–261; *Prawie wszystko o ratownictwie wodnym*, ZG WOPR, Warszawa 1993, s. 218.

fosforanów i azotanów, przyrasta biomasa złożona z planktonu roślinnego, po czym, obumierając, opada na dno, tworząc strefy martwych wód. Na głębokościach pomiędzy 130 a 250 m występuje zjawisko hipoksji, czyli braku lub bardzo niskiej zawartości tlenu, co uniemożliwia przeżycie organizmom tlenowym. Silnym obciążeniem dla morskiego ekosystemu morza jest zanieczyszczenie pestycydami, herbicydami oraz substancjami pochodzącymi z produkcji przemysłowej, w tym metalami ciężkimi. Kolejnymi źródłami skażeń są: gospodarka komunalna zrzucająca ścieki niebezpieczne mikrobiologicznie, przemysł i motoryzacja generująca zanieczyszczenia substancjami ropopochodnymi, a także wszechobecne śmieci, w tym szczególnie odpady z tworzyw sztucznych¹⁹. Kolejnym potencjalnym źródłem zagrożenia bezpieczeństwa morskiego ekosystemu są wraki statków i okrętów z czasów II wojny światowej, wypełnione paliwem i ładunkami broni chemicznej, m.in. iperytem, cyklonem B, tabunem i związkami niezwykle toksycznego arsenu. W dodatku w bałtyckich głębinach spoczywa ok. 40 tys. ton niemieckiej amunicji chemicznej zatopionej po klęsce III Rzeszy przez marynarki wojenne Wielkiej Brytanii i Związku Radzieckiego. Morze Bałtyckie jest więc akwenem szczególnie wrażliwym na zagrożenia ekologiczne i w poważnym stopniu już zagrożonym klęską ekologiczną²⁰.

Turystyka militarna cieszy się niesłabnącym zainteresowaniem. W rejonie Jastarni znajdują się polskie bunkry wykorzystane w obronie Helu w 1939 r., które po częściowym odrestaurowaniu tworzą czynny od 2005 r. Skansen Fortyfikacji II Rzeczypospolitej im. Konradmirala Włodzimierza Steyera. Natomiast w pobliżu Helu niemieckie umocnienia z wieżą obserwacyjną i baterią ciężkiej artylerii tworzą Muzeum Obrony Wybrzeża, otwarte od 2006 r. i przyjmujące rocznie ok. 100 tys. zwiedzających. Zamknięciem sezonu letniego jest dla miłośników militariów organizowana od 2005 r. rekonstrukcja alianckiego lądowania w Normandii zwana „D-Day Hel”, skupiająca kolekcjonerów zabytkowych pojazdów wojskowych i grupy rekonstrukcyjne. Na turystykę o charakterze edukacyjnym składają się jeszcze ścieżki ekologiczne, a także muzeum Chata Rybacka w Jastarni, prowadzona przez Zrzeszenie Kaszubsko-Pomorskie, jak również Muzeum Rybołówstwa na Helu.

Coraz bardziej popularne, chociaż nie masowe, są bez wątpienia formy aktywnej turystyki związane z wędrowką po półwyspie, takie jak jogging oraz, od blisko 10 lat, *nordic walking*. W ślad za wzrostem liczby biegaczy oraz kijkarzy (nordików)²¹ pojawiła się inicjatywa organizacji biegów po plaży pomiędzy Jastarnią a Władysławowem, w formie rozgrywanego od 2009 r. Bałtyckiego Maratonu oraz, od 2014 r., Bałtyckiego Półmaratonu. Dla miłośników turystycznego wyczynu organizowany jest od 2002 r. jedyny tego rodzaju w Polsce Marsz Śledzia, którego trasa przecina Zatokę Pucką po płycznach, w tym przez najstynniejszą Rybitwią Mieliznę, zwaną także Rewą Mew, z Kuźnicy do Rewy, co oprócz marszu wymusza na uczestnikach także przepłynięcie niewielkich odcinków. Z kolei turystyka i rekreacja rowerowa są obecne we wszystkich miejscowościach półwyspu. Przez cały półwysep wiedzie również jedna

¹⁹ B. Tumiłowicz, *Co ukrywa Bałtyk*, „Przegląd” 2019, nr 27 oraz I. Wiśniewska, *Głasy płytkiego morza*, „Polityka” 2016, nr 45.

²⁰ E. Andrulowicz i in., *Morze Bałtyckie – o tym warto wiedzieć*, „Zeszyty Zielonej Akademii. Zeszyt nr 7”, Polski Klub Ekologiczny, Gdynia 2008 oraz K. Łomniewski, W. Mańkowski, J. Zaleski, *Morze Bałtyckie*, PWN, Warszawa 1975.

²¹ Neologizm określający uprawiających *nordic walking*.

z najbardziej malowniczych ścieżek rowerowych, wytyczona od Władysławowa do Helu; na odcinku pomiędzy Juratą a Helem ma ona charakter drogi ziemnej. Płaska i brukowana część ścieżki rowerowej przyciąga również rolkarzy, a także spacerowiczów, co powoduje, że w godzinach szczytu występuje zagrożenie bezpieczeństwa uczestników tego intensywnego ruchu drogowego.

Zatoka Pucka, licząca 364 km², stanowi zachodnią część Zatoki Gdańskiej, której granicę wyznacza linia łącząca Hel z Gdynią. Jej płytkie i ciepłe wody pozwalają ją uznać za jeden z najlepszych akwenów na świecie do uprawiania windsurfing oraz kitesurfingu. Ten ostatni nie bez racji uważany jest za sport ekstremalny. Obok tradycyjnie obecnego na wodach zatoki żeglarstwa, z marinami w Chałupach, Kuźnicy, Jastarni i na Helu, w ostatnich dwóch dekadach wraz ze wzrostem zamożności społeczeństwa postępuje rozwój jachtingu motorowego, w tym oferowanych na Helu i w Juracie rejsów po zatoce szybkimi łodziami motorowymi typu RIB. W każdej z miejscowości półwyspu działają również wypożyczalnie skuterów wodnych oraz łodzi żaglowych, wiosłowych i kajaków. Kajakarstwo w formie rekreacyjnej uprawiane jest w strefie przybrzeżnej zatoki, natomiast od strony pełnego morza nader rzadko, tylko pod warunkiem istnienia warunków pogodowych umożliwiających bezpieczeństwo takich rejsów. Rozwinięty charakter, szczególnie w Jastarni (transport, baza nurkowa), ma turystyka podwodna. Wody Zatoki Puckiej i wokół półwyspu uważane są za niezwykle atrakcyjne dla płetwonurków, bowiem znajduje się w nich ponad 20 wraków dostępnych do podwodnej eksploracji. Turyści, którzy chcą poznać półwysep z lotu ptaka, mogą korzystać z sezonowego lotniska polowego w Jastarni, oferującego loty widokowe na trasie pomiędzy Jastarnią i Kuźnicą (loty w kierunku wschodnim są wykluczone z racji umiejscowienia w pobliżu Juraty rezydencji prezydenta RP) samolotem AN-24 lub awionetką „Wilga”.

Uprawianie wędkarstwa stanowi również widoczny element wypoczynku i rekreacji na półwyspie. Rejsy wędkarskie kutrami rybackimi po Zatoce Puckiej stały się dla miejscowych rybaków ważnym alternatywnym źródłem dochodów. Poza wędkarskimi częścią rybaków oferuje rejsy spacerowe na swoich jednostkach. Kurczącym się rybołówstwem zajmują się obecnie rybacy z Władysławowa, Chałup, Kuźnicy Jastarni i Helu. W wyniku tzw. przełowienia Bałtyku populacja poszukiwanych ryb, np. dorsza, wyraźnie się zmniejszyła. W dodatku, wraz z wyeksploatowaniem zasobów rybnych, do sieci trafiają coraz mniejsze osobniki, które dawniej nie były przedmiotem połowu. Tym samym populacji dorsza, zwłaszcza wschodniemu stadu, grozi wyginiecie, podobnie jak to miało miejsce w przeszłości w sytuacji przełowienia rozlicznych łowisk atlantyckich i arktycznych przez rybaków brytyjskich, kanadyjskich, rosyjskich itd.²² Unia Europejska wprowadziła zatem ograniczenia na wodach państw członkowskich w postaci limitów połowów, rocznych kwot połowowych, okresów ochronnych i wymogów co do minimalnych rozmiarów poławianych ryb. Współcześnie, wobec zmniejszania się populacji ryb bałtyckich²³, jest to wyraźnie rozwijający się segment turystyki nadmorskiej w Polsce. Wygenerował on jednak szarą strefę: z jednej strony

²² Zob. M. Kurlansky, *Dorsz. Ryba, która zmieniła świat*, Wydawnictwo Książkowe „Twój Styl”, Warszawa 2004, s. 195 oraz R. Socha, *Patroszenie złotej rybki*, „Polityka” 2015, nr 32; też, *Kto komu podkłada morświna?*, „Polityka” 2014, nr 22.

²³ Zob. R. Socha, *Choroby morskie*, „Polityka” 2018, nr 20; T. Walat, *Patrzenie, dorsz!*, „Polityka” 2011, nr 29 i T. Molga, *Chude dorsze i mizerne flądry*, „Angora” 2016, nr 34.

występuje szereg zaniedbań bezpieczeństwa na jednostkach pływających (brak karty bezpieczeństwa, środków ratunkowych, wypływanie na większe odległości niż zezwalają na to przepisy), z drugiej, wobec zakazu połowów dorsza w sezonie ochronnym, dozwolony i limitowany (do 7 sztuk) połów dorsza przez wędkarzy przybiera *de facto* charakter niekontrolowany i stanowi źródło zaopatrzenia w tę rybę nadmorskich smażalni przez cały sezon letni²⁴.

Dysfunkcje i zagrożenia turystyki na Półwyspie Helskim

Na gospodarkę turystyczną składa się według Pawła Różyckiego sześć sektorów składowych: sektor bazy noclegowej, sektor gastronomiczny, sektor atrakcji oraz sektor komunikacyjny, sektor operatorów turystyki i sektor organizacji turystycznych²⁵. Na Półwyspie Helskim dobrze rozwinięte są trzy pierwsze sektory, można zaryzykować tezę, że w pewnym zakresie – nawet przeinwestowane, podczas gdy trzy pozostałe są słabo rozwinięte. Nadmierny rozwój współczesnej turystyki prowadzi do dewastacji środowiska naturalnego, przeciążenia miejscowości nadmierną liczbą przyjezdnych, a niejednokrotnie także szpetoty krajobrazu, wynikającej z przeinwestowania w infrastrukturę noclegową i rozrywkową.

Wszystko to powoduje, że w wielu krajach, które wcześniej niż Polska doświadczyły negatywnych skutków turystycznego boomu, wzywa się do odchodzenia od wojennego modelu turystyki masowej (*mass tourism*) na rzecz alternatywnego modelu zrównoważonego rozwoju turystyki (*sustainable, alternative tourism*). Chodzi o ograniczanie niekontrolowanego napływu do miejsc uważanych za atrakcyjne oraz przeinwestowania w infrastrukturę turystyczną, tak by nie dochodziło do negatywnych i nieodwracalnych zmian w środowisku naturalnym. Zasadniczym celem jest ochrona przed ekologicznymi dysfunkcjami turystyki, a więc, jak pisze Zbigniew Krawczyk, „uchronienie przed zagrożeniami tych małych skrawków lądów i mórz, gdzie występują [...] kruche ekosystemy”²⁶. Andrzej Kowalczyk wskazuje z kolei użyteczność konceptualizacji chłonności turystycznej (*carrying capacity*), definiowanej jako „maksymalna liczba uczestników ruchu turystycznego, którzy mogą równocześnie przebywać na danym obszarze nie powodując dewastacji i degradacji środowiska naturalnego”²⁷. Chodzi również o to, by tradycyjny model wypoczynku nadmorskiego 3S (*sun, sea, sand*) ustępował turystyce aktywnej, czyli modelowi 3E (*entertainment, excitement, education*). Współcześnie, jak podkreśla Kowalczyk, odchodzi się od gloryfikowanej swego czasu koncepcji turystyki kwalifikowanej, opartej na osobistych umiejętnościach na określonym i certyfikowanym poziomie, na rzecz aktywności rekreacyjnej lub hobbystycznej, w której określona kondycja osobista nie jest warunkiem jej uprawiania²⁸. Rzecz jasna, nie wyklucza to bardziej ambitnych pod względem wysiłku fizycznego form turystyki, np. turystyki przygodowej, wyczynu turystycznego

²⁴ Zob. R. Socha, *Dorsz towarzyski*, „Polityka” 2009, nr 41.

²⁵ Zob. P. Różycki, *Zarys wiedzy o turystyce*, Proksenia, Kraków 2006, s. 81.

²⁶ Zob. Z. Krawczyk, *O turystyce i rekreacji. Studia i Szkice*, Almamer WSE, Warszawa 2007, s. 173.

²⁷ Zob. *Turystyka zrównoważona*, red. A. Kowalczyk, WN PWN, Warszawa 2010, s. 49.

²⁸ *Ibidem*, s. 249–251 oraz J. Merski, *Turystyka kwalifikowana*, WSE, Warszawa 2002, s. 7.

zwanego turystyką usportowioną czy wręcz turystyką ekstremalną²⁹. Obok niej funkcjonuje alternatywny model turystyki naturalnej i ekoturystyki oparty na samoograniczeniu konsumpcji i eksploracji zasobów przyrodniczych. Ta ostatnia ma jednak charakter niszowy i częściowo utopijny, co powoduje, że nie ma większych szans na uzyskanie szerszej popularności, zwłaszcza w społeczeństwie polskim.

W socjologii obok kategorii funkcji, rozumianej jako dające się obserwować skutki, które przyczyniają się do adaptacji i modyfikacji (ewolucji) danego systemu, istnieje kategoria pojęciowa dysfunkcji, określanej jako „takie obserwowane rezultaty, które ową adaptację czy modyfikację pomniejszają”³⁰. W odniesieniu do turystyki wyróżnia się cztery rodzaje dysfunkcji: dysfunkcje ekologiczne, ekonomiczne, społeczne oraz kulturowe.

Dysfunkcje ekologiczne polegają na zanieczyszczeniu gleby i wody powodowanym nadmierną ilością odpadów i ścieków, zanieczyszczeniu powietrza w następstwie nadmiernego ruchu samochodowego, szkód w szacie roślinnej oraz niekorzystnych zmianach w krajobrazie, powodowanych nadmierną i brzydką zabudową³¹. Rozwój infrastruktury turystycznej w poważny sposób zmienia ład przestrzenny miejscowości wypoczynkowych, szczególnie jeśli rozwój inwestycji budowlanych postępuje bez planów zagospodarowania przestrzennego³². Dylematy przestrzenne, zagęszczenie naturalnego środowiska, dysharmonia i nadmierny rozwój infrastruktury dają w efekcie trwały chaos w przestrzeni, który zabija *genius loci* poszczególnych miejscowości, nieznośnie upodabniając je do siebie³³. Dominuje nieestetyczna i brzydka zabudowa, pełna tandetnych domków blokujących dostęp do morza, przyozdabianych kiczowatymi balustradami³⁴. Bardzo poważnym zagrożeniem jest podejmowanie inwestycji pod płaszczykiem ochrony linii brzegowej przed żywiołem morskim³⁵. Urzędy morskie zainteresowane są budową jak największej liczby umocnień w postaci betonowych falochronów, gabionów itd. Szereg inwestycji tego rodzaju sprawia wrażenie całkowicie zbędnych, a powstałych jedynie po to, by zwiększać wartość przetargów, skoro możliwe jest pozyskiwanie unijnych funduszy³⁶. Widocznym jest, że w niektórych rejonach wybrzeża wielkie betonowe budowle stwarzają problemy, których rozwiązanie okaże się znacznie bardziej kosztowne niż dotychczasowe działania

²⁹ Zob. J. Merski, J. Warecka, *Turystyka kwalifikowana – turystyka aktywna*, Almamer, Warszawa 2009, s. 35–36.

³⁰ Z. Krawczyk, *Dysfunkcje turystyki*, [w:] *Bariery kulturowe w turystyce*, red. Z. Krawczyk, E. Lewandowska-Tarasiuk, J.W. Sienkiewicz, Almamer, Warszawa 2007, s. 29–46.

³¹ M. Durydiwka, K. Duda-Gromada, *Wpływ turystyki na rozwój przestrzenny miejscowości nadmorskich. Wybrane aspekty*, „Turyzm” 2014, nr 2/1, s. 65–72.

³² A. Stasiak, *Współczesna przestrzeń turystyczna*, [w:] *Przebieg turystyczny. Czynniki, różnorodność, zmiany*, red. M. Durydiwka, K. Duda-Gromada, WN UW, Warszawa 2011, s. 39–51, B. Włodarczyk, *Procesy kształtujące przestrzeń turystyczną*, „Turyzm” 2011, nr 21/1–2, s. 59–66.

³³ Zob. B. Labuhn, *Historia i rozwój prywatnych obiektów noclegowych na przykładzie miejscowości turystycznych w basenie Zatoki Puckiej*, [w:] *Turystyka i turysta...*, op. cit., s. 155–175; E. Erasmus, *Dylematy przestrzenne turystyki i rekreacji*, [w:] *Bariery kulturowe w turystyce*, op. cit., s. 47–89.

³⁴ Zob. R. Socha, *Bajania o Dubajach*, „Polityka” 2016, nr 34 oraz eadem, *Morze bez widoku*, „Polityka” 2011, nr 30.

³⁵ Eadem, *Morze pieniędzy w piasek*, „Polityka” 2015, nr 29 oraz eadem, *Morze betonu*, „Polityka” 2012, nr 29.

³⁶ Eadem, *Krew zalewa*, „Polityka” 2016, nr 50.

ochronne. Każda budowla tego rodzaju niszczy piękno krajobrazu i narusza równowagę środowiska na innym odcinku brzegu. Przykładem takiego inwestycyjnego nonsensu jest inicjatywa wybudowania betonowego muru w Kuźnicy, oddzielającego południowe wybrzeże wioski od płytkich wód zatoki. Już wcześniej umiejscowiono setki zużytych betonowych podkładów kolejowych na wydmach tej miejscowości, wszakże nadspodziewanie bujny rozwój roślinności (młodych drzew, krzewów i leśnego poszycia) w ostatnich dwunastu latach spowodował częściowe ich zakrycie. Niektóre drogi zejścia na plażę wyłożono płytami betonowymi (m.in. w 2007 r.), wszakże bardzo szybko przykrył je piasek z plaży. W 2018 r. natomiast oszpecono krajobraz drogi leśnej na wydmach w Kuźnicy, brukując ją starymi płytami betonowymi. Wszystko to są działania niczemu nie służące i nonsensowne.

Partykularne interesy różnych branż gospodarki, turystyki i przemysłu, dążących do rabunkowej w istocie eksploatacji zasobów morskich lądowych w pasie przybrzeżnym, są *de facto* największym zagrożeniem dla ekosystemów polskiego wybrzeża. Sprzeczność interesów rybaków, branży odnawialnych źródeł energii zainteresowanych rozwojem farm wiatrowych, środowisk ekologów lansujących utopijne projekty rozwoju populacji fok, realnych wymogów ochrony przyrody, interesów sił zbrojnych, górnictwa i planów eksploatacji kopalin, branży naftowej oraz turystyki, przy słabości organizacyjnej polskiego państwa, skutkuje chaosem inwestycyjnym³⁷. Negatywne zjawiska mogłyby ograniczać władze samorządowe, lecz nie potrafią one ocenić sytuacji długofalowo, poprzestając na krótkowzroczne polityce przyciągania inwestycji bez próby refleksji, czy są one rzeczywiście potrzebne lokalnym społecznościom i jakie będą ich skutki w nieco bardziej odległej przyszłości. W ten sposób wybrzeże zostanie zabudowane wysokościami, których jest obecnie 104, a w niedługiej przyszłości ich liczba ma wzrosnąć o połowę³⁸. Zużycie czy wręcz zniszczenie ograniczonych zasobów naszego morza i wybrzeża będzie miało charakter tragedii wspólnego pastwiska. Przykładem ingerencji w środowisko jest nielegalne powiększenie powierzchni półwyspu o 7,12 ha przez właścicieli kempingów, którzy, nawożąc piasek, przesunęli linię brzegową na długości 3,8 km w głąb Zatoki Puckiej. W tym przypadku zniszczeniu uległa tylko niewielka ilość roślinności podwodnej. Prace były jednak prowadzone w sposób jawny i nie pociągnęły za sobą żadnej reakcji jakiegokolwiek urzędu³⁹.

Dysfunkcje ekonomiczne polegają m.in. na zahamowaniu alternatywnych projektów rozwoju miejscowości oraz wzroście cen ziemi i nieruchomości, który jest w ostatnich latach na Półwyspie Helskim znaczący. Powszechny w miejscowościach wypoczynkowych o znacznym natężeniu ruchu turystycznego jest wzrost cen towarów i usług (na półwyspie ma on charakter sezonowy). W niektórych rejonach Europy występuje także wzrost bezrobocia powodowany napływem sezonowych pracowników, lecz zjawisko to w Polsce w ostatnich latach raczej nie występuje, wręcz przeciwnie – wciąż istnieje w sezonie letnim zwiększony popyt na siłę roboczą zarówno w sektorze gastronomii, jak i w usługach⁴⁰.

³⁷ *Eadem, Co można z morzem*, „Polityka” 2012, nr 47 oraz J.M. Węśławski, T. Linkowski, *Co można w morzu*, „Polityka” 2012, nr 41.

³⁸ Zob. R. Socha, *Morze betonu*, *op. cit.*

³⁹ Zob. T. Gawiński, *Walka o plażę*, „Angora” 2015, nr 26; R. Socha, *Manna z morza*, *op. cit.*

⁴⁰ Zob. J. Solska, *Pustynia nad morzem*, „Polityka” 2018, nr 28.

Z kolei dysfunkcje społeczne w regionach turystycznych wynikają z konfliktów w relacjach turystów z ludnością miejscową, z patologicznych zachowań turystów w wielkich zbiorowościach, jak również z rozwoju przestępczości sezonowej o charakterze rozproszonym (kradzieże kieszonkowe, kradzieże bagaży, włamania do ośrodków wczasowych)⁴¹. Liczba funkcjonariuszy policji, straży miejskiej, straży pożarnej i innych służb jest wystarczająca dla sprawnego funkcjonowania gmin Półwyspu Helskiego poza sezonem turystycznym, lecz nie w szczycie sezonu letniego. W związku z natężeniem ruchu turystycznego gmina Jastarnia zwiększa sezonowo zatrudnienie strażników miejskich, czasami też funkcjonariuszy policji, celem zwiększenia bezpieczeństwa wczasowiczów.

Istniejące dysfunkcje kulturowe są przede wszystkim efektem nadmiernego konsumpcjonizmu oraz wszechobecności kiczu w przestrzeni miejscowości turystycznych; mowa m.in. o zalewie kiczowatych pamiątek (np. pluszowe foczki na Helu), tandetnych wyrobów na wszechobecnych straganach czy piktografii (zagęszczenie licznych szyldów i reklam) w ograniczonej przestrzeni małych miejscowości. Z drugiej strony rozgrywa się konflikt o charakterze kulturowym, pomiędzy mieszkańcami półwyspu, rybakami i turystami a środowiskiem ekologów, lansujących projekty z zakresu ochrony środowiska mocno ingerujące w dotychczasowy rozwój społeczno-gospodarczy półwyspu i zatoki – chodzi m.in. o kontrowersyjny projekt odtworzenia kolonii fok na polskim wybrzeżu, realizowany od 1992 r. przez Stację Morką Instytutu Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego w Helu. Według założeń najbardziej radykalnej wersji projektu z użytkowania przez ludzi miała być wyłączona część plaż półwyspu poprzez wprowadzenie zakazu wstępu (proponycja WWF), jak również ograniczenie żeglugi w części zatoki. W innych, wstępnych projektach planu ochrony „Natura 2000: Zatoka Pucka oraz Zatoka Pucka i Półwysep Helski” proponowano nasadzenie szuwarów trzcinowych w strefie brzegowej Zatoki Puckiej, co spowodowałoby likwidację dostępu do tego akwenu dla turystów uprawiających sporty wodne. Kolejną inicjatywą ekologiczną w ramach programu Fundacji Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego „Rewitalizacja szaty roślinnej” była propozycja zaprzestania sprzątania plaż z materiałów organicznych (wodorosty, plankton, padlina), usunięcie drzewostanu sosny czarnej, kosodrzewiny i robinii, a także krzewów dzikiej róży, jak również likwidacja płotków faszynowych, stanowiących tradycyjną, nieinwazyjną i nie szpeczącą krajobrazu ochronę wydm przed erozją sztormową. Nic dziwnego, że tego rodzaju utopijne projekty zagrażające turystyce, rybołówstwu oraz bezpieczeństwu brzegu od strony pełnego morza zostały oprotestowane przez wszystkie zainteresowane środowiska wspierane przez władze lokalne oraz kościół, które skupiły się w stowarzyszeniu Ruch Obrony Półwyspu i Obszaru Zatoki Puckiej⁴².

Biorąc pod uwagę wzrost gospodarczego znaczenia Morza Bałtyckiego i zwiększenie natężenia transportu morskiego (ruch tankowców)⁴³, eksperci podkreślają

⁴¹ A. Lisowska, *Zjawisko przestępczości w destynacjach turystycznych. Przegląd badań*, „Turyzm” 2017, z. 1 (27), s. 33–44.

⁴² Zob. *Jastarnia – Jurata – Kuźnica. Informator Miejski. Bezpłatny Biuletyn Samorządu Lokalnego 2014*, nr 49 (lipiec), oraz ulotki ROP i OZP oraz R. Socha, *Między nami drapieżkami*, „Polityka” 2018, nr 24, eadem, *Kto komu podkłada morświna*, op. cit.

⁴³ Zob. M. Ilnicki, K. Kubiak, P. Mickiewicz, *Morski transport ropy i gazu w warunkach zagrożenia aktami przemocy*, DSWETWP, Wrocław 2006 a także K. Kubiak, P. Mickiewicz, *Wybrane problemy bezpieczeń-*

rosnące prawdopodobieństwo zamachu terrorystycznego lub poważnej katastrofy w tym regionie, choć po realistycznym i racjonalnym przeanalizowaniu ryzyka opinie co do stopnia zagrożenia incydentami terrorystycznymi wydają się przesadzone. Zdaniem Piotra Mickiewicza w Polsce należy liczyć się przede wszystkim z ewentualnością ataku na tzw. infrastrukturę krytyczną, w tym sferę energetyczną (rafinerie, urządzenia portowe, tankowce)⁴⁴. Ekologiczne skutki tego rodzaju uderzenia terrorystycznego lub katastrofy w basenie Morza Bałtyckiego mogłyby w konsekwencji pociągnąć za sobą krach rybołówstwa i turystyki nadmorskiej⁴⁵. Ekosystem naszego morza miałby niewielkie zdolności regeneracyjne po rozległym i poważnym skażeniu. Już przypadki katastrof tankowców „Exxon Valdez”, „Braer” i „Sea Empress” oraz platformy wiertniczej BP w Zatoce Meksykańskiej ukazały skalę tego rodzaju zagrożeń, choć wystąpiły na wodach i w warunkach owocujących mniejszymi zniszczeniami, niż gdyby działo się to w akwenie Bałtyku. Obecna polityka bezpieczeństwa energetycznego RP polega na rozbudowie terminali naftoportu oraz podziemnych kavern do składowania gazu ziemnego – budowa tych ostatnich ma miejsce w Kosakowie na południowym wybrzeżu Zatoki Puckiej naprzeciwko Półwyspu Helskiego. W rejonie Pucka znajduje się ok. 90% rozpoznanych złóż soli potasowych w Polsce, wykorzystywanych jako gotowy i niewymagający żadnych procesów technologicznych produkt w rolnictwie. Eksploatacja polihalitów prowadzona jest metodą wypłukiwania kopaliny zalegającej na głębokości 1000 m pod ziemią, co daje w efekcie skażenie solanką i ściekami płytkich wód zatoki. W dodatku coraz poważniejsze i nieujawniane wcześniej plany inwestycyjne PGNiG (gazociąg wysokich ciśnień i boja rozładunkowa dla gazowców w Mechelinkach) powodują narastanie konfliktu interesów górnictwa i gazownictwa z mieszkańcami i samorządowcami gmin położonych na południowym wybrzeżu zatoki⁴⁶.

Z powyższych względów ochrona komunikacji surowcowej w czasie pokoju i kryzysu jawi się jako jedno z najważniejszych zadań Marynarki Wojennej i Morskiego Oddziału Straży Granicznej. Rozwój morskiego importu surowców energetycznych w ramach polityki uniezależniania się od importu z Rosji i związana z tym budowa i rozbudowa naftoportów oznaczać będzie wzrost zagrożenia ekologicznego Bałtyku⁴⁷. Istotnego znaczenia nabiera więc rozwój systemu zarządzania kryzysowego w pasie nadmorskim i wykorzystanie potencjału wszystkich służb państwowych (militarnych i cywilnych), samorządowych (straż miejska), a także – w większym stopniu niż dotychczas – organizacji pozarządowych w tworzeniu planów reagowania kryzysowego.

stwa międzynarodowego (Bałtycki Kongres Bezpieczeństwa Europejskiego), Wrocław 2006, jak również *Polski Komponent Strategii Rozwoju Euroregionu Bałtyk*, www.eurobalt.org [dostęp: 3.02.2019].

⁴⁴ P. Mickiewicz, *Polska a zagrożenie terroryzmem*, „Dziś” 2004, nr 11.

⁴⁵ K. Rokiciński, *Geograficzna hydrometeorologiczna charakterystyka morza Bałtyckiego jako obszaru prowadzenia działań asymetrycznych*, „Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej” 2007, R. XLVIII, nr 1(168), s. 65–82.

⁴⁶ Zob. R. Socha, *Przeciąganie rury*, „Polityka” 2015, nr 22; *eadem*, *Puckie skarby*, „Polityka” 2014, nr 47; *eadem*, *Gorzkie żale przy soli*, „Polityka” 2014, nr 8.

⁴⁷ P. Miller, *Bałtyk tonie*, „Angora” 2018, nr 38; L. Nowakowski, *Zanieczyszczenia Bałtyku*, „Aura” 1994, nr 7; M. Ilnicki, K. Kubiak, P. Mickiewicz, *op. cit.*

Podsumowanie

1. Zagrożenia turystyki w rejonie Półwyspu Helskiego mają przede wszystkim charakter dysfunkcji ekologicznych, o charakterze trwałym i systematycznie narastającym. Do najpoważniejszych wyzwań należy zaliczyć stan środowiska naturalnego zagrożonego nadmiernym przeciążeniem ruchem turystycznym.
2. Do dysfunkcji ekologicznych zalicza się także działania skutkujące negatywnymi zmianami dla estetycznych wartości krajobrazu oraz długoterminowej równowagi hydrologicznej. Najpoważniejszym zagrożeniem dla przyszłego stanu środowiska naturalnego oraz nadmorskiego krajobrazu są przede wszystkim działania ze strony lobby budowlanego, urzędów, grup kapitału i części władz lokalnych, które za wszelką cenę dążą do realizacji kosztownych projektów przy wykorzystaniu unijnych środków finansowych. W ich motywacji i działaniach nie widać racjonalnych przesłanek tych inwestycji (poza doraźnymi i partykularnymi korzyściami finansowymi), jak w przypadku pomysłu wybudowania betonowego muru odgradzającego plażę od wód zatoki w Kuźnicy. Tego rodzaju inicjatywy stanowią największe zagrożenie dla przyrody i turystyki w regionie, grożąc trwałym oszpecceniem krajobrazu i nieodwracalnymi zniszczeniami środowiska naturalnego.
3. Widoczny jest brak spójnej polityki rozwoju w odniesieniu do specyficznego obszaru i ekosystemu Półwyspu Helskiego. Istniejące regulacje prawne odnoszące się do ochrony przyrody są przez inwestorów zręcznie omijane, czego przykładem jest architektoniczny koszmar pomostu spacerowego nad plażą w Helu.
4. Koncepcja budowy parkingu we Władysławowie, będąca efektem natężenia ruchu drogowego w sezonie letnim, jest nieprzemysłana, nieracjonalna i skazana *a priori* na porażkę. Inwestycja taka jest urbanizacyjnie niemożliwa do zrealizowania, jest bowiem spóźniona co najmniej o dwie dekady.
5. Pomimo postępującego zróżnicowania form turystyki uprawianej na Półwyspie Helskim, odróżniającego ten region od innych części polskiego wybrzeża, dominującym wzorcem jest nadal tradycyjna, pasywna turystyka wypoczynkowa oparta na biernym plażowaniu (tzw. model 3S).
6. Poziom zagrożenia bezpieczeństwa osób wypoczywających na Półwyspie Helskim, jest stosunkowo niski w świetle statystyk wypadków nad wodą, wypadków drogowych oraz udzielanej pomocy medycznej, pomimo znacznego, sezonowego obciążenia demograficznego miejscowości półwyspu.
7. Potencjalnym źródłem największego zagrożenia bezpieczeństwa środowiska naturalnego nie jest bynajmniej natężony ruch turystyczny, ale zanieczyszczenia wód Bałtyku, pochodzące z rolnictwa i przemysłu, groźba katastrofy ekologicznej spowodowanej wyciekami niebezpiecznych substancji z wraków oraz rozwijający się przemysł naftowy. Jakakolwiek katastrofa gazowca lub infrastruktury przesyłowej wywołałaby dalekosiężne i tragiczne skutki dla całego ekosystemu płytkiej Zatoki Puckiej oraz Półwyspu Helskiego, a w konsekwencji doprowadziła do redukcji turystyki w tym rejonie wybrzeża.

Bibliografia

- Arendt A., *Bałtyk. Historie zza parawanu*, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań 2018.
- Bendyk E., *Taki mamy klimat*, „Polityka” 2017, nr 35.
- Borkowski R., Zwierzyna J., *Ratownictwo wodne w systemie zarządzania kryzysowego w trudno dostępnych gminach nadmorskich (studium przypadku Mierzei Helskiej)*, [w:] *Grupy dyspozycyjne wobec zagrożeń bezpieczeństwa państwa*, red. J. Maciejewski, M. Stochmal, Z. Ludziejewski, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław 2016.
- Durydiwka M., Duda-Gromada K., *Wpływ turystyki na rozwój przestrzenny miejscowości nadmorskich. Wybrane aspekty*, „Turyzm” 2014, nr 2/1.
- Froese W., *Historia państw i narodów Morza Bałtyckiego*, przeł. M. Dorna, E. Płomińska-Krawiec, PWN, Warszawa 2007.
- Gawiński T., *Walka o plaże*, „Angora” 2015, nr 26.
- Grzeszak A., *Riviera nad Bałtykiem*, „Polityka” 2018, nr 34.
- Ilnicki M., Kubiak K., Mickiewicz P., *Morski transport ropy i gazu w warunkach zagrożenia aktami przemocy*, DSWETWP, Wrocław 2006.
- Krawczyk Z., *Dysfunkcje turystyki*, [w:] *Bariery kulturowe w turystyce*, red. Z. Krawczyk, E. Lewandowska-Tarasiuk, J.W. Sienkiewicz, Almamer, Warszawa 2007.
- Krawczyk Z., *O turystyce i rekreacji. Studia i Szkice*, Almamer WSE, Warszawa 2007.
- Kruczek Z., *Polska. Geografia atrakcji turystycznych*, Proksenia, Kraków 2007.
- Lisowska A., *Zjawisko przestępczości w destynacjach turystycznych. Przegląd badań*, „Turyzm” 2017, z. 1 (27).
- Łomniewski K., Mańkowski W., Zaleski J., *Morze Bałtyckie*, PWN, Warszawa 1975.
- MacCannell D., *Turysta. Nowa teoria klasy próżniaczej*, przeł. E. Klekot, A. Wieczorkiewicz, Muza, Warszawa 2002.
- Merski J., *Turystyka kwalifikowana*, WSE, Warszawa 2002.
- Merski J., Warecka J., *Turystyka kwalifikowana – turystyka aktywna*, Almamer, Warszawa 2009.
- Mickiewicz P., *Polska a zagrożenie terroryzmem*, „Dziś” 2004, nr 11.
- Miller P., *Bałtyk tonie*, „Angora” 2018, nr 38.
- Molga T., *Chude dorsze i mizerne flądry*, „Angora” 2016, nr 34.
- Nowakowski L., *Zanieczyszczenia Bałtyku*, „Aura” 1994, nr 7.
- Palmer A., *Północne sąsiedztwo. Historia krajów i narodów Morza Bałtyckiego*, przeł. E. Możejko, KiW, Warszawa 2008.
- Pielechaty M., *Mokra śmierć*, „Polityka” 2019, nr 38.
- Pietrasik Z., *Plażing*, „Polityka” 2015, nr 34.
- Podgórska O., *Cicha woda*, „Polityka” 2015, nr 32.
- Połom M., Górny J., *Rola pasażerskiej żeglugi przybrzeżnej na Zatoce Gdańskiej w rozwoju turystyki*, [w:] *Turystyka i turysta nad Bałtykiem*, red. M. Szymkowska, t. 2, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2017
- Rabij M., *Ile nas kosztuje plażowy patriotyzm?*, „Newsweek”, 11–17.08.2014.
- Rokiciński K., *Geograficzna hydrometeorologiczna charakterystyka morza Bałtyckiego jako obszaru prowadzenia działań asymetrycznych*, „Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej” 2007, R. XLVIII, nr 1(168).
- Różycki P., *Zarys wiedzy o turystyce*, Proksenia, Kraków 2006.
- Socha R., *Bajania o Dubajach*, „Polityka” 2016, nr 34.

Wyzwania i zagrożenia dla turystyki na Półwyspie Helskim w XXI wieku

- Socha R., *Co można z morzem*, „Polityka” 2012, nr 47.
- Socha R., *Dorsz towarzyski*, „Polityka” 2009, nr 41.
- Socha R., *Gorzkie żale przy soli*, „Polityka” 2014, nr 8.
- Socha R., *Krew zalewa*, „Polityka” 2016, nr 50.
- Socha R., *Kto komu podkłada morświna?*, „Polityka” 2014, nr 22.
- Socha R., *Manna z morza*, „Polityka” 2014, nr 24.
- Socha R., *Między nami drapieżcami*, „Polityka” 2018, nr 24.
- Socha R., *Morze betonu*, „Polityka” 2012, nr 29.
- Socha R., *Morze bez widoku*, „Polityka” 2011, nr 30.
- Socha R., *Morze pieniędzy w piasek*, „Polityka” 2015, nr 29.
- Socha R., *Patroszenie złotej rybki*, „Polityka” 2015, nr 32.
- Socha R., *Plaża z klasą*, „Polityka” 2017, nr 33.
- Socha R., *Przeciąganie rury*, „Polityka” 2015, nr 22.
- Socha R., *Puckie skarby*, „Polityka” 2014, nr 47.
- Solska J., *Pustynia nad morzem*, „Polityka” 2018, nr 28.
- Strategia adaptacji Polski do zmian klimatycznych*, <http://www.ecce.org.pl/files/file/strategia.pdf> [dostęp 24.06.2019].
- Szewczyk R., *Perły Bałtyku*, Muza, Warszawa 2006.
- Szulc A., *Najazd Hunów*, „Newsweek”, 1–7.08.2016.
- Tumiłowicz B., *Co ukrywa Bałtyk*, „Przegląd” 2019, nr 27.
- Turystyka zrównoważona*, red. A. Kowalczyk, WN PWN, Warszawa 2010.
- Uwarunkowania i kierunki rozwoju turystyki w województwie pomorskim*, Gdańsk 2004, www.woj.pomorskie.pl/dowloads/ekspertyza [dostęp: 3.02.2019].
- Walat T., *Patrzcie, dorsz!*, „Polityka” 2011, nr 29.
- Winiarski R., Zdebski J., *Psychologia turystyki*, Wydawnictwa Akademickie i Profesjonalne, Warszawa 2008.
- Wiśniewska I., *Głosy płytkiego morza*, „Polityka” 2016, nr 45.
- Włodarczyk B., *Procesy kształtujące przestrzeń turystyczną*, „Turyzm” 2011, nr 21/1–2.

Wyzwania i zagrożenia dla turystyki na Półwyspie Helskim w XXI wieku

Streszczenie

Celem artykułu jest refleksja nad stanem rozwoju turystyki na Półwyspie Helskim w pierwszych dekadach obecnego stulecia. Półwysep Helski zaliczany jest do największych atrakcji turystycznych Polski jako wyjątkowy ekosystem, łączący walory przyrodnicze, krajobrazowe, klimatyczne oraz historyczne. Ogromna atrakcyjność obszaru przyciąga w sezonie letnim znaczną liczbę turystów uprawiających rozmaite formy turystyki i rekreacji, poczynając od wypoczynkowej i tematycznej, na turystyce kwalifikowanej i ekstremalnej kończąc. Niekontrolowany napływ turystów i inwestycje lokalnej ludności w bazę noclegową powodują jednak zagrożenie ekologiczne i przeciążenie chłonności turystycznej tej części Nadmorskiego Parku Krajobrazowego. Inicjatywy środowisk ekologów wyłączenia wstępu na część terenów nadmorskich mają z kolei charakter projektów utopijnych, radykalnych i oderwanych od realiów społecznych. Największym zagrożeniem walorów turystycznych

półwyspu są wszakże plany inwestycji budowlanych, często zupełnie zbędne, mogące zniszczyć krajobraz w sposób nieodwracalny.

Słowa kluczowe: Półwysep Helski, Nadmorski Park Krajobrazowy, bezpieczeństwo turystyki, chłonność turystyczna, dysfunkcje turystyki, zagrożenia ekologiczne, turystyka aktywna

Challenges and Threats to Tourism on the Hel Peninsula in the 21st Century

Abstract

The goal of the paper is to reflect on the state of the development of tourism on the Hel Peninsula in the first decades of this century. The Hel Peninsula is one of the biggest tourist attractions in Poland and a unique ecosystem that combines natural, landscape, climatic and historical values. The huge attractiveness of the area attracts a significant number of tourists in the summer season who indulge in various forms of tourism and recreation, ranging from leisure, thematic to qualified and extreme tourism. The uncontrolled inflow of tourists and investments of the local population in the accommodation base, however, cause an ecological threat and overload of tourist absorption of this part of the Seaside Landscape Park. Initiatives of environmentalists to exclude admission to some coastal areas, in turn, have the character of utopian projects, radical and detached from social realities. However, the greatest threat to the tourist attractions of the peninsula are the construction investment plans that are often unnecessary and pose the threat of destroying the local landscape irreversibly.

Key words: Hel Peninsula, Seaside Landscape Park, tourism safety, carrying capacity, tourism dysfunctions, ecological threats, active tourism

Herausforderungen und Bedrohungen für den Tourismus auf der Halbinsel Hel im XXI. Jahrhundert

Zusammenfassung

Das Ziel des Artikel ist die Reflexion über den Zustand der Entwicklung des Tourismus auf der Halbinsel Hel in den ersten Jahrzehnten dieses Jahrhunderts. Die Halbinsel Hel zählt zu den größten touristischen Attraktionen Polens als ein einzigartiges Ökosystem, welches die Natur-, Landschafts-, Klima- und historische Werte vereint. Die großzügige Attraktivität der dieses Gebiets zieht in der Sommersaison viele Touristen an, die verschiedene Formen des Tourismus und der Erholung treiben, wie Erholungs- und Thementourismus oder sogar qualifizierten und Extremtourismus. Ungehemmter Touristenstrom und die mit der Unterkunft verbundenen Investitionen der örtlichen Bevölkerung stellen ein Risiko für die Umwelt und Überlastung der touristischen Kapazität in diesem Teil des Küstenlandschaftsparks dar. Die Initiativen der Umweltbewegungen, Zutritt zu manchen Gebieten der Küste zu verbieten haben den Charakter utopischer, radikaler Projekte, die soziale Erwartungen missachten. Die größte Bedrohung für die touristischen Werte der Halbinsel sind jedoch Bauvorhaben, die oft entbehrlich sind und Risiko der umkehrbaren Zerstörung der Landschaft mit sich bringen.

Schlüsselwörter: Die Halbinsel Hel, Küstenlandschaftspark, touristische Sicherheit, touristische Kapazität, Funktionsstörungen im Tourismus, ökologische Gefahren, Aktivtourismus

Вызовы и угрозы для туризма на полуострове Хель в XXI веке

Резюме

В статье приведены размышления над состоянием развития туризма на полуострове Хель в первых десятилетиях XXI века. Полуостров Хель считается одной из крупнейших туристических достопримечательностей Польши, отличается уникальной экосистемой, сочетающей природные, ландшафтные, климатические и исторические достоинства. Летом, регион привлекает многих туристов, занимающихся различными видами туризма и отдыха, начиная от досуга и заканчивая тематическим и экстремальным туризмом. Однако, неконтролируемый поток туристов и инвестиции местного населения в рынок гостиничных услуг, создают экологическую угрозу для находящегося здесь Приморского ландшафтного парка. В свою очередь, инициативы экологов, касающиеся запрета доступа в некоторые прибрежные районы, носят характер утопических, радикальных, антисоциальных проектов. Наибольшая угроза для туристических достопримечательностей полуострова исходит от планов инвестиции в строительстве, зачастую совершенно ненужных, способных необратимо разрушить ландшафт.

Ключевые слова: полуостров Хель, Приморский ландшафтный парк, безопасность туризма, возможность приема туристов (загрузка туристского маршрута), туристические дисфункции, экологические угрозы, активный туризм

