****

# MEMORANDUM w sprawie programu rządowego dla powiatu lęborskiego, wejherowskiego i puckiego w związku z planowaną budową pierwszej elektrowni jądrowej w Polsce

Data: 17 marca 2023 r.

Status: dokument przekazany Prezesowi Rady Ministrów

## Część i. Uwarunkowania ogólne

### Budowa pierwszej elektrowni atomowej w Polsce /etap decyzyjny/

1. Idea budowy elektrowni jądrowej (EJ) pojawiła się w 2005 r., gdy w przyjętej przez Radę Ministrów Polityce Energetycznej Polski do 2025 r. (PEP) wskazano na konieczność wdrożenia energetyki jądrowej jako narzędzia służącego dywersyfikacji nośników energii pierwotnej. Potrzeba ta została podtrzymana w kolejnych aktualizacjach PEP do 2030 r. i PEP do 2040 r.
2. Zadanie przygotowania procesu inwestycyjnego i pełnienie roli inwestora w projekcie budowy pierwszej elektrowni jądrowej w Polsce w roku 2021 zostało powierzone spółce Polskie Elektrownie Jądrowe Sp. z o. o. (dalej: PEJ), której właścicielem jest Skarb Państwa, a nadzór nad nią sprawuje Pełnomocnik Rządu ds. Strategicznej Infrastruktury Energetycznej.
3. Postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zostało wszczęte w sierpniu 2015 r., zawieszone w czerwcu 2016 r., a w czerwcu 2022 r. ponownie podjęte, po przedłożeniu przez wnioskodawcę Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.
4. Wraz z przekazaniem Raportu PEJ rozpoczął cykl spotkań informacyjnych dla mieszkańców gmin objętych planami inwestycyjnymi oraz spotkań z innymi interesariuszami projektu.
5. Rada Ministrów w dniu 2 listopada 2022 r. uchwałą w sprawie budowy wielkoskalowych elektrowni jądrowych w Rzeczypospolitej Polskiej wybrała technologię opartą na reaktorach AP1000.
6. Rok 2022 to intensyfikacja działań planistycznych, projektowych oraz informacyjnych spółki PEJ oraz innych instytucji centralnych: Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA), PKP Polskich Linii Kolejowych (PKP PLK) i Polskich Sieci Elektroenergetycznych (PSE) w związku z rozpoczęciem prac nad inwestycjami towarzyszącymi budowie elektrowni jądrowej (nowa droga krajowa, linia kolejowa oraz elektroenergetyczne linie przesyłowe).

### Lokalizacja elektrowni jądrowej

1. Na potrzeby dokonania oceny oddziaływania na środowisko wytypowano dwie lokalizacje z województwa pomorskiego – Żarnowiec (gmina Krokowa, gmina Gniewino) oraz Lubiatowo-Kopalino (gmina Choczewo).
2. W dniu 22 grudnia 2021 r. spółka PEJ wskazała Lubiatowo-Kopalino w gminie Choczewo jako lokalizację preferowaną. Dla tej lokalizacji powstają dokumentacje zlecane przez GDDKiA, PKP PLK, PSE. Elektrownia jądrowa z uwagi na skalę inwestycji będzie oddziaływać nie tylko na gminę lokalizacyjną, ale również na inne gminy z powiatu wejherowskiego, puckiego i lęborskiego, a także cały region Pomorski.

### Harmonogram prac

W Raporcie o oddziaływaniu na środowisko (dalej: Raport) przewiduje się rozpoczęcie prac przygotowawczych już w 2023 r. Zakłada się, że łączny czas realizacji przedsięwzięcia w poszczególnych fazach i etapach będzie wynosił:

| Faza budowy | etap prac przygotowawczych: 3 lata |
| --- | --- |
| Faza budowy | etap budowy: 8 lat (łącznie dla wszystkich trzech bloków, planowane rozpoczęcie: 2026/2027) |
| Faza budowy | etap rozruchu: 1 rok dla każdego z bloków |
| Faza eksploatacji | każdy z trzech bloków jądrowych elektrowni co najmniej 60 lat |
| Faza likwidacji | łącznie trzech bloków jądrowych elektrowni 24 lata |

Planuje się rozruch pierwszego z reaktorów w 2033 r.

Zgodnie z założeniami przyjętymi w Raporcie, na podstawową infrastrukturę towarzyszącą składać się będzie:

* konstrukcja morska do rozładunku,
* infrastruktura drogowa (budowa nowych odcinków dróg i przebudowa dróg istniejących),
* infrastruktura kolejowa,
* baza zakwaterowania pracowników,
* linie elektroenergetyczne najwyższych, wysokich i średnich napięć wraz z infrastrukturą,
* infrastruktura wodociągowa i kanalizacyjna,
* sieci telekomunikacyjne i teletechniczne,
* lokalne centrum informacyjne.

Model realizacji zakłada budowę infrastruktury towarzyszącej jako niezależnych przedsięwzięć i w oparciu o odrębne decyzje administracyjne. Nie są one również objęte wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla elektrowni jądrowej.

Harmonogram realizacji inwestycji towarzyszących, zgodnie z informacjami przekazywanymi przez zarządców projektowanej infrastruktury, jest następujący:

* Infrastruktura transportowa:
  + droga krajowa: zgodnie z zakładanym harmonogramem prac *Koncepcja programowa z wariantowaniem przebiegu trasy wraz z materiałami do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach budowy drogi krajowej na odcinku Lubiatowo – droga ekspresowa S6* ma zostać przygotowana w terminie do końca IV kwartału 2023 r., zaś decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji ma być uzyskana w terminie do końca IV kwartału 2024 r. Zarządca zakłada, że do końca IV kwartału 2025 r. zostanie przygotowywany projekt budowlany, a do końca II kwartału 2026 r. uzyska decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Oznacza to, że budowa rozpocznie się najwcześniej w III lub IV kwartale 2026 r. i w zakresie Zadania nr 1: odcinek Lubiatowo – droga wojewódzka nr 213 (11 km) ma zostać zakończona do końca 2027 r., natomiast Zadania nr 2: odcinek droga woj. nr 213 – droga ekspr. S6 (17 km) do końca 2028 r.
  + linia kolejowa: zgodnie z zakładanym harmonogramem prac dokumentacja projektowa pn. *Zapewnienie dostępu kolejowego do elektrowni jądrowej w preferowanej lokalizacji Lubiatowo – Kopalino* oraz uzyskaniedecyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nastąpić ma w I połowie 2024 r., uzyskanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej do końca października 2024 r., zaś do końca 2024 r. inwestor ma uzyskać pozwolenie na budowę. Realizacja inwestycji ma się rozpocząć w 2025 r., a jej zakończenie przewidywane jest na koniec I kwartału 2027 r.
  + konstrukcja morska: oficjalnie nie rozpoczęły się jeszcze prace nad tą inwestycją, zgodnie z harmonogramem ma zostać zakończona do końca czwartego roku fazy budowy EJ;
* Infrastruktura elektroenergetyczna i telekomunikacyjna (sieć 110 kV, 15 kV, sieć TT i telekomunikacyjna) – do początku trzeciego roku fazy budowy EJ;
* Infrastruktura elektroenergetyczna (sieć 400 kV) – do początku dziesiątego roku fazy budowy EJ;
* Pozostałe obiekty infrastrukturalne – (wod.-kan., baza zakwaterowania pracowników, Lokalne Centrum Informacyjne) – do początku czwartego roku fazy budowy EJ.

Szczególnie istotny dla samorządów lokalnych jest etap przygotowawczy, gdzie do przygotowania placu budowy, wybudowania infrastruktury towarzyszącej będzie wykorzystywana istniejąca gminna, powiatowa i regionalna infrastruktura komunalna, w szczególności drogowa. Jest ona nieprzystosowana do obciążeń i ruchu wynikających ze skali zamierzenia inwestycyjnego (zakłada się, że na i z terenu budowy EJ w ciągu doby będzie dojeżdżało ok. 600 samochodów ciężarowych i do 2300 samochodów osobowych). Projektowane linia kolejowa i droga krajowa, wg ww. harmonogramów, zostaną oddane do użytku już w trakcie budowy EJ. Oznacza to potrzebę pilnego uruchomienia finansowania działań podnoszących parametry techniczne istniejącej sieci drogowej, w tym podniesienie nośności dróg przewidzianych do obsługi placu budowy elektrowni do nośności 11,5 t/oś, podniesienia innych parametrów technicznych tych dróg (w tym BRD) w związku z planowanym znacznym natężeniem ruchu. Dotyczy to zwłaszcza dróg woj. nr 213 i nr 218 oraz części dróg powiatowych na obszarze powiatu wejherowskiego i lęborskiego.

Proces inwestycyjny powinien uwzględniać także uwarunkowania wynikające z planów rozwojowych gmin wskazanych w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Należy również podjąć działania minimalizujące uciążliwość robót budowlanych, w szczególności w okresie wzmożonego ruchu turystycznego.

Z obserwacji toczących się prac i rozmów między interesariuszami wynika, że niezbędne jest wskazanie podmiotu koordynującego wszystkie działania w przestrzeni gmin lokalizacyjnych, a kwestie związane z potrzebą wzmocnienia potencjału gminnej infrastruktury nie są w pełni dostrzegane.

Uzasadniona jest rewizja obowiązujących przepisów prawa, w tym odnoszących się do zasad redystrybucji środków pochodzących z mechanizmu korekcyjno-wyrównawczego dochodów jst (tzw. Janosikowe), mająca na celu stworzenie mechanizmu niwelującego potencjalne negatywne konsekwencje dla regionu, w tym szczególnie gmin powiatów: puckiego, wejherowskiego i lęborskiego, wynikające z funkcjonowania EJ.

## CZĘŚĆ II. PROPOZYCJA DZIAŁAŃ PO STRONIE ADMINISTRACJI CENTRALNEJ

1. Trwający od kilkunastu lat i planowany na minimum następne 12 lat proces przygotowań i budowy elektrowni jądrowej stanowią istotne wyzwania dla funkcjonowania gmin lokalizacyjnych i gmin sąsiednich oraz powiatów, na terenie których leżą te gminy. Gminy te borykają się z koniecznością zapewnienia równowagi między utrzymaniem dotychczasowej atrakcyjności osiedleńczej, turystycznej i inwestycyjnej, przekształceniami w sferze społecznej i wizerunkowej, jak również potrzebą realizacji działań przygotowawczych do budowy elektrowni. Ponadto z uwagi na możliwe do wprowadzenia w sąsiedztwie potencjalnej lokalizacji EJ ograniczenia w zabudowie i zagospodarowaniu, działające tam przedsiębiorstwa będą narażone na mniejsze możliwości rozwoju, konieczność zmiany profilu działalności lub jej zaprzestanie i związane z tym straty finansowe.
2. W celu zniwelowania negatywnych konsekwencji wynikających z trwających działań (jak również związanych z nimi opóźnień) dedykowanych budowie elektrowni jądrowej należy przyjąć *Strategiczny Program Rządowy* (SPR) pn. „Wzrost aktywności gospodarczej w zasięgu oddziaływania pierwszej w Polsce elektrowni jądrowej”. Taki program byłby komplementarny w stosunku do planowanego przez rząd *Programu wspierania inwestycji infrastrukturalnych w związku z realizacją kluczowych inwestycji w zakresie strategicznej infrastruktury energetycznej, w tym elektrowni jądrowej, w województwie pomorskim*, w którym to przewiduje się wsparcie finansowe tylko inwestycji infrastrukturalnych planowanych wprost na potrzeby EJ.
3. Podstawa prawna SPR powinna wynikać w szczególności z ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2022 r., poz. 1634), a także być powiązana z ustawą z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2021 r, poz. 1057) oraz tzw. ustawami specjalnymi.
4. Celem ogólnym SPR będzie uruchomienie i optymalne wykorzystanie potencjałów rozwojowych związanych z budową elektrowni jądrowej jako silnym impulsem inwestycyjnym, a następnie skokową zmianą lokalnych warunków życia i prowadzenia działalności gospodarczej, jakie spowoduje realizacja tej inwestycji. Dodatkowo w ramach SPR byłyby koordynowane i wspierane działania związane z rozwojem i wykorzystaniem infrastruktury samorządowej, niepowiązanej bezpośrednio z budową elektrowni, lecz niezbędnej dla funkcjonowania lokalnych społeczności w cieniu trwających prac przygotowawczych i budowlanych.
5. SPR będzie realizowany poprzez kompleksowe działania inwestycyjne i nieinwestycyjne, służące przygotowaniu infrastruktury niezbędnej do budowy i funkcjonowania EJ (niewpisującej się w katalog infrastruktury towarzyszącej), jak również aktywizacji społeczno-gospodarczej w zasięgu jej oddziaływania. SPR obejmie m.in. przedsięwzięcia:
6. administracji rządowej, zwłaszcza w zakresie rozwoju i dostosowania infrastruktury transportowej i gospodarczej;
7. jednostek samorządu terytorialnego z ww. obszaru funkcjonalnego, które będą wspierane m.in. dotacjami celowymi z poziomu rządowego w zakresie realizacji wybranych zadań własnych (w tym budowy, modernizacji i utrzymania infrastruktury technicznej i społecznej).
8. Zasięg oddziaływania SPR powinien objąć jst z powiatów: puckiego, wejherowskiego i lęborskiego, co będzie korelować z treścią *Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030* w zakresie Obszaru Funkcjonalnego Rozwoju Energetyki Jądrowej (OFREJ).



Rysunek 1. Obszar objęty zasięgiem SPR.

1. Część przedsięwzięć ujętych w SPR mogłaby zostać sfinansowana w ramach preferencji bądź odrębnych kopert finansowych z programów i funduszy rządowych, np.: Rządowego Funduszu Polski Ład: Programu Inwestycji Strategicznych, Rządowego Funduszu Inwestycji Lokalnych, Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, czy Krajowego Programu Kolejowego oraz planowanego do ustanowienia przez Radę Ministrów *Programu wspierania inwestycji infrastrukturalnych w związku z realizacją kluczowych inwestycji w zakresie strategicznej infrastruktury energetycznej, w tym elektrowni jądrowej, w województwie pomorskim*.
2. Część zadań proponowanych do ujęcia w ramach SPR powinna być zbieżna z planem współpracy i planem rozwoju - *Porozumienia o współpracy*, podpisanego w dniu 11 lutego 2022 r. w Wejherowie, pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego na rzecz współpracy z Polskimi Elektrowniami Jądrowymi oraz podmiotami i instytucjami z PEJ współpracującymi, w zakresie wszelkich spraw związanych z tą inwestycją. Oba mechanizmy wsparcia OFREJ powinny mieć charakter spójny, przy czym zakres proponowanego SPR jest ze swojej istoty szerszy, wykraczając poza możliwości decyzyjne i realizacyjne stron Porozumienia i wymaga interwencji z poziomu administracji rządowej.
3. Niezależnie od powyższego, szansą na realizację części postulatów wskazanych w SPR oraz „Programie polskiej energetyki jądrowej” jakim jest dążenie do racjonalnej maksymalizacji udziału krajowych podmiotów powinny być regulacje na poziomie ustawowym dotyczące wymogu opracowania przez Inwestora „Planu łańcucha dostaw materiałów i usług” na etapie uzyskiwania pozwolenia na budowę.
4. Niezbędne jest zapewnienie koordynacji pełnego procesu inwestycyjnego obejmującego oprócz elektrowni również infrastrukturę towarzyszącą. Choć przygotowania do ich realizacji są prowadzone we współpracy z PEJ przez zarządców infrastruktury (GDDKiA, PKP PLK, PSE), to jednak wymagają całościowej koordynacji. W proces ten powinni być włączeni przedstawiciele samorządów lokalnych oraz Samorządu Województwa Pomorskiego, ze względu na fakt, że zarządzają oni lokalną i regionalną infrastrukturą, która jest niezbędna do realizacji przedsięwzięcia (szczególnie w fazie przygotowawczej), a także z uwagi na fakt, że w kompetencjach organów gminnych leżą kwestie planowania przestrzennego. Koordynacja ta może nastąpić poprzez rozszerzenie uprawnień PEJ (na wzór Centralnego Portu Komunikacyjnego) lub ustanowienie w strukturach Rady Ministrów pełnomocnika odpowiedzialnego ściśle za to strategiczne przedsięwzięcie we wszystkich jego wymiarach, a nie tylko energetycznym.
5. SPR powinien składać się z następujących pakietów przedsięwzięć o charakterze inwestycyjnym i organizacyjnym:[[1]](#footnote-1)
   1. **Dostępność transportowa** 
      1. Infrastruktura drogowa:
         1. Sporządzenie planu organizacji przewozów ładunków na i z placu budowy (lokalnego planu transportowego), określającego sieć dróg, po których będą przemieszczały się samochody obsługujące plac budowy wraz z określeniem właściwych parametrów technicznych, do których powinny być one dostosowane, uwzględniając prognozowane natężenie ruchu drogowego, tonaż i rodzaj ładunków (wielkość, gabaryty), które będą nimi transportowane, jak i bezpieczeństwo ruchu drogowego. Drogi te powinny zostać przebudowane w ciągu najbliższych lat, poprzedzających rozpoczęcie budowy elektrowni. Środki na ten cel mogą zostać wydzielone w ramach Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg. Analogiczny Plan powinien zostać opracowany również dla etapu funkcjonowania elektrowni.
         2. Jako drogi publiczne wskazane do podniesienia parametrów technicznych w związku z budową EJ oraz inne istotne dla sprawnej obsługi całego zasięgu oddziaływania elektrowni i objętego inwestycjami towarzyszącymi, wskazuje się:
            * przebudowę DW nr 213 na odcinku Wicko - Celbowo (skrzyżowanie z DW nr 216),
            * przebudowę DW nr 218 na odcinku od skrzyżowania z DW nr 224 do m. Krokowa (skrzyżowanie z DW nr 213) wraz z budową obwodnicy m. Krokowej i obwodnicy zachodniej Wejherowa w celu wyłączenia ruchu z zabytkowego śródmieścia,
            * przebudowę drogi wojewódzkiej nr 224 na odcinku Łebno – Wejherowo wraz z budową obwodnicy m. Szemud i obwodnicy m. Przetoczyno,
            * modernizację skrzyżowania DW 218, DP 1412G i DG 151012G we wsi Koleczkowo,
            * przebudowę sieci dróg powiatowych i gminnych służących poprawie dostępności do węzłów na trasie S6 oraz do dróg wojewódzkich, a także dróg dojazdowych na plac budowy elektrowni, w szczególności:

drogi różnych kategorii w gm. Choczewo stanowiących dojazd do EJ,

nr 151012G (Kielno – DW nr 218) łączącej się do węzłem „Koleczkowo”,

nr 1451G (Kniewo – DK nr 6 – Luzino – Łebno),

nr 1454G (Chynowie – Strzebielino – Nawcz),

nr 1458G (Pużyce – Mierzyno),

nr 1318G (Rekowo Lęborskie – Godętowo),

nr 1455G (Łęczyce – Kostkowo),

nr 1438G (Żelazno – Mierzyno – Kostkowo – Bolszewo),

nr 1447G (Perlino – Bychowo) dalej nr 1447G Powiat Pucki (Słuchowo – Prusewo) do DW 213 w Słuchowie,

nr 1436G (Gniewino – Perlino),

nr 1439G (Czymanowo – Gniewino),

nr 1446G (Czymanowo – Nadole – Brzyno),

nr 1442G (Wejherowo – Celbowo),

nr 1432G (Osieki Lęborskie – Lublewko),

nr 1430G (Ciekocino – Biebrowo – Jackowo – Przebendowo),

nr 1429G (Lubiatowo – Choczewo),

nr 1329G (Lębork – Mosty – DK nr 6),

nr 1325G (DK nr 6 – Dziechlino – Małoszyce – Lębork,

nr 1322G (Lębork – Kisewo – Żelazno – DW213),

nr 1312G (DW214 m. Gęś – Łebień – Rekowo Lęborskie),

nr 1310G (DK6 – Chocielewko),

nr 1306G (DW2014 m. Steknica – Sasino – Choczewo),

nr1526G (od DW218 do DW213),

obejście Pierwoszyna,

obejście Luzina,

* + - * + uzupełnienie sieci dróg w zasięgu oddziaływania elektrowni i objętym inwestycjami towarzyszącymi o istotne odcinki poprawiające funkcjonalność sieci drogowej i bezpieczeństwo:

budowa obwodnicy Lęborka od węzła „Lębork Wschód” do drogi wojewódzkiej (DW nr 214),

budowa węzła „Lębork Południe” w ciągu drogi S6 na skrzyżowaniu z DW nr 214 w miejscowości Rybki,

budowa Drogi Czerwonej od węzła „Chylonia” do Terminala Pasażerskiego w Porcie Gdynia oraz modernizacja nowego odcinka DW nr 468 Gdynia-Bożepole Wielkie,

budowa (Via Maris) od węzła „Gdynia Północ” do miejscowości Władysławowo wraz z Obwodnicą Władysławowa oraz północnego obejścia Rumi i Redy, z włączeniem na wysokości Redy do Wejherowa,

budowa nowego połączenia drogowego od węzła „Matarnia” w ciągu Obwodnicy Zachodniej Trójmiasta przez Port Lotniczy Gdańsk do węzła „Miszewo” w ciągu Obwodnicy Metropolitalnej Trójmiasta,

budowa nowego połączenia drogowego (Nowa Kielnieńska) od węzła „Wysoka” w ciągu Obwodnicy Zachodniej Trójmiasta do węzła „Chwaszczyno” w ciągu drogi ekspresowej S6 oraz Obwodnicy Metropolitalnej Trójmiasta,

przebudowa DW nr 215 na odcinku od Władysławowa do Karwi,

budowa i modernizacja drogi dojazdowej do mariny w Pucku – połączenie z drogą 216 bądź nowej drogi w ramach Via Maris,

przebudowa dróg w zakresie projektowanej budowy wiaduktu na terenie miasta Puck w ramach projektu przebudowy i elektryfikacji linii kolejowej nr 213 Reda – Władysławowo – Hel.

* + 1. Infrastruktura kolejowa:
       1. pakiet inwestycji podnoszących sprawność obsługi transportem kolejowym elektrowni na wszystkich etapach jej funkcjonowania oraz zasięgu jej oddziaływania obejmujący:
          - modernizację linii kolejowej nr 202 wraz z bezkolizyjnymi wiaduktami drogowymi na odcinku Gdynia Chylonia-Lębork-Słupsk, z budową dwóch dodatkowych torów SKM na odcinku Rumia – Wejherowo,
          - odbudowę i przebudowę linii kolejowej nr 229 wraz z doposażeniem i przebudową przejazdów kolejowych na wszystkich kategoriach dróg na odcinku Kartuzy – Sierakowice – Lębork – Łeba – Nabrzeże Usteckie w Porcie Morskim Łeba wraz z elektryfikacją, jako dojazd do elektrowni jądrowej z pominięciem Trójmiasta oraz służącej transportowi pracowników budowy elektrowni ze środkowej części województwa,
          - przebudowę linii kolejowej nr 213 Reda – Władysławowo – Hel (wraz z elementami drogowymi i wiaduktami), jako linii kolejowej służącej transportowi pracowników budowy elektrowni z ośrodków zakwaterowania nad Zatoką Pucką,
          - budowę bocznic kolejowych do rozładunku materiałów budowlanych wraz ze skomunikowaniem ich z układem drogowym,
          - uwzględnienie budowy bezpiecznych przejść i przejazdów kolejowych, w tym zapewnienie przechodu zwierząt hodowlanych;
       2. Współfinansowanie organizacji przewozów kolejowych na dedykowanej budowie elektrowni linii kolejowej nr 230 oraz liniach objętych pakietem inwestycji kolejowych, o których mowa wyżej wraz z zabezpieczeniem środków finansowych w ramach Funduszu Kolejowego na zakup 4-5 Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych.
    2. Infrastruktura morska – przebudowa, rozbudowa i modernizacja portów w Łebie oraz Władysławowie w celu poszerzenia ich funkcjonalności i wykorzystania na potrzeby transportu materiałów i urządzeń do EJ, nie pomijając przy tym elementu obsługi serwisowej planowanych morskich farm wiatrowych.
  1. **Rozwój gospodarczy**
     1. Dedykowane finansowanie dla:
        1. pomorskich agend badawczych w celu identyfikacji i realizacji we współpracy pomorskiego biznesu oraz sektora akademickiego projektów B+R oraz wdrożeń wyposażających pomorskie firmy w technologie i zdolności istotne z punktu widzenia włączenia ich w krajowe oraz międzynarodowe łańcuchy dostaw związane z realizowaną inwestycją,
        2. badań naukowych (w tym w oparciu o umowę o współpracy między PEJ, a uczelniami tworzącymi Związek Uczelni Fahrenheita w Gdańsku) dotyczących nowych rozwiązań w zakresie energetyki jądrowej, poprawy efektywności wytwarzania energii, jej przesyłu i magazynowania oraz obniżania kosztów jej produkcji, jak również rozwoju produkcji środków i preparatów radioaktywnych używanych w medycynie nuklearnej.
     2. Systematyczne działania informacyjne i szkoleniowe dla pomorskich firm, w szczególności w zakresie wymagań i certyfikacji, które będą miały zastosowanie przy realizacji planowanych zamówień w celu ich włączenia w krajowe oraz międzynarodowe łańcuchy dostaw związane z realizowaną EJ.
     3. Stworzenie specjalnego funduszu kompensacyjno-odtworzeniowego dla mikro, małych i średnich przedsiębiorstw zmuszonych w związku z realizacją EJ do zmiany profilu lub lokalizacji prowadzonej działalności gospodarczej.
     4. Rekultywacja terenów po budowie Elektrowni Jądrowej w Żarnowcu z możliwością wykorzystania ich na inne cele inwestycyjne.
     5. Dedykowane wsparcie finansowe dla inwestycji infrastrukturalnych umożliwiających utworzenie, wypromowanie i funkcjonowanie stref inwestycyjnych będących zapleczem dla budowy i funkcjonowania EJ.
     6. Stworzenie i wypromowanie w otoczeniu EJ nowych produktów turystycznych, w tym m.in.:
        1. rozwój dróg rowerowych o charakterze turystycznym, w szczególności w powiązaniu z nadbałtycką trasą rowerową EuroVelo 10 (zwłaszcza w kontekście zmiany jej przebiegu w związku z preferowaną lokalizacją EJ), sieci tras typu „single track”,
        2. marin i pomostów cumowniczych zlokalizowanych wzdłuż brzegów morskich i Zatoki Puckiej, a w szczególności w Łebie, gminie Władysławowo, w ujściowych odcinkach rzek uchodzących do Bałtyku np. Piaśnicy, Czarnej Wodzie oraz nad Jeziorem Żarnowieckim oraz budowa tzw. portu schronienia,
        3. wsparcie sieci stadnin w obszarze powiatów lęborskiego, puckiego i wejherowskiego, jako ogniw kształtowania turystycznych tras konnych,
        4. stworzenie nad Jeziorem Żarnowieckim i Choczewskim kompleksu turystycznego, wraz z mariną, infrastrukturą towarzyszącą i torem wodnym do morza,
        5. stworzenie i wypromowanie oferty turystyki prozdrowotnej (uzdrowiskowej, medycznej, opieki geriatrycznej, SPA & wellness, aquapark) z wykorzystaniem potencjału miejscowości nadmorskich, w tym w zakresie profilaktyki i rehabilitacji,
        6. wsparcie rozwoju innych projektów tematycznych bazujących na produktowych wyróżnikach turystycznych odzwierciedlających atrakcyjność i charakter miejsca.
     7. Rozszerzenie zasięgu badań opinii publicznej monitorujących warunki życia mieszkańców oraz trendy zmian postrzegania wybrzeża Bałtyku jako jednej z podstawowych destynacji turystycznych w Polsce w kontekście planowanej budowy EJ (badania o zasięgu wykraczającym poza gminy lokalizacyjne, uwzględniające m.in. opinie osób odwiedzających powiaty lokalizacyjne).
  2. **Edukacja i rozwój zasobów ludzkich**
     1. Edukacja ogólna: kompleksowy program edukacji i szkoleń dla dzieci oraz młodzieży w zakresie energetyki jądrowej, a także włączenie samorządowych instytucji (np. Pomorskie Centrum Edukacji Nauczycieli w Gdańsku oraz Pomorski Ośrodek Doskonalenia Nauczycieli w Słupsku) w proces podnoszenia wiedzy i kwalifikacji nauczycieli w tym zakresie. Podnoszenie umiejętności językowych (nauka języka polskiego) dla zagranicznych pracowników.
     2. Kształcenie zawodowe: programy nauczania w szkołach średnich, w tym zawodowych, ukierunkowane na kształcenie do pracy przy budowie i eksploatacji elektrowni jądrowej oraz w jej otoczeniu gospodarczym. Modernizacja i rozbudowa infrastruktury edukacyjnej w zakresie kształcenia zawodowego na poziomach technicznym i branżowym.
     3. Opracowanie i wdrożenie systemu motywacji (w tym finansowej) zachęcającej absolwentów szkół wyższych do podjęcia pracy w szkołach ponadpodstawowych kształcących przyszłych pracowników, związanych z przedsięwzięciem budowy i eksploatacji elektrowni jądrowej.
     4. Kształcenie ustawiczne: przygotowanie kadr niezbędnych do budowy oraz eksploatacji elektrowni jądrowej (system szkoleń dotyczących specjalistycznych kompetencji z zakresu energetyki jądrowej oraz współpraca środowisk gospodarczych, w tym przedsiębiorstw energetycznych, z uczelniami wyższymi oraz organami prowadzącymi szkoły średnie, w tym szkoły zawodowe).
     5. Podnoszenie umiejętności językowych dla lokalnych społeczności oraz pracowników instytucji świadczących usługi publiczne, które mogą przyczynić się do niwelowania przyszłych trudności związanych z porozumiewaniem się z pracownikami z innych niż Polska krajów.
     6. Edukacja i badania na poziomie akademickim: programy studiów oraz kursów uzupełniających w zakresie energetyki jądrowej oraz ich prowadzenie w ramach Związku Uczelni Fahrenheita w Gdańsku.
     7. Podnoszenie świadomości społecznej w zakresie reagowania na sytuacje kryzysowe związane z działaniem EJ.
  3. **Warunki życia i atrakcyjność osiedleńcza**
     1. Kontynuacja i zwiększenie skali realizowanego przez Polskie Elektrownie Jądrowe Sp. z o.o. Programu Wsparcia Inicjatyw Społecznych, a także uruchomienie dedykowanego funduszu/programu wsparcia lokalnych organizacji pozarządowych.
     2. Rozbudowa infrastruktury hotelowej jako miejsca lokalizacji pracowników i ich rodzin.
     3. Budowa i rozbudowa lokalnej infrastruktury technicznej w miejscowościach gminy Choczewo i gmin sąsiadujących oraz w innych lokalizacjach, związanych zarówno z funkcjonowaniem podczas budowy i eksploatacji elektrowni jądrowej bazy socjalno-bytowej dla pracowników i ich rodzin, jak również z ewentualną koniecznością zapewnienia alternatywnych kierunków dostaw wody pitnej na skutek zmiany stosunków wodno-gruntowych w związku z budową elektrowni, w tym:
        1. sieci gazowej, wodociągowej, kanalizacji sanitarnej, oczyszczalni ścieków, infrastruktury gospodarki odpadami (w tym również ZZO, instalacji komunalnych i PSZOK),
        2. układu uliczno-drogowego (z drogami rowerowymi i chodnikami) wraz z oświetleniem,
        3. infrastruktury teleinformatycznej;
        4. dystrybucyjnych sieci elektroenergetycznych.
     4. Rozwój lokalnej infrastruktury społecznej (w tym przebudowę, rozbudowę oraz budowę nowych obiektów), w tym:
        1. podstawowej opieki zdrowotnej oraz usług zdrowotnych w zakresie profilaktyki i rehabilitacji,
        2. lokalnej infrastruktury edukacyjnej, opiekuńczej, kulturalnej oraz sportowo-rekreacyjnej i oferty czasu wolnego.
     5. Wsparcie podstawowej i specjalistycznej ochrony zdrowia, w tym zwiększenie liczby miejsc rezydenckich w zakresie medycyny rodzinnej i innych specjalizacji, działania inwestycyjne w obiektach szpitalnych i jednostek służby zdrowia, badania stanu zdrowia mieszkańców, szkolenia personelu w obszarze bezpieczeństwa radiologicznego (w tym postępowania w przypadku skażenia promieniotwórczego i leczenia choroby popromiennej) i wyposażenie szpitali (m.in. komory dekontaminacyjne, mierniki poziomu napromieniowania, wzmocnienie działu ochrony radiologicznej Wojewódzkiej Stacji Sanitarno-Epidemiologicznej i zaplecza na wypadek konieczności podjęcia działań kryzysowych).
     6. Dofinansowanie i doposażenie Ochotniczych Straży Pożarnych, w tym dofinansowanie szkoleń oraz rozbudowa budynków OSP w gminach sąsiadujących z EJ.
     7. W ramach specjalnego funduszu kompensacyjno-odtworzeniowego dedykowana pula środków dla społeczności lokalnej zamieszkującej w bezpośrednim sąsiedztwie elektrowni na zmianę miejsca zamieszkania.
  4. **Infrastruktura elektroenergetyczna**
     1. Powstanie nowych korytarzy wyprowadzających moc z planowanej EJ nie powinno kolidować z rozwojem morskiej energetyki wiatrowej, z którym wiąże się konieczność budowy w rejonie OFREJ nowych linii elektroenergetycznych 400 kV i rozbudowy istniejących stacji 400 kV.
     2. Koncentracja inwestycji elektroenergetycznych w obszarze nadmorskim skutkować może potencjalnymi kolizjami z liczną zabudową i istniejącym zagospodarowaniem oraz obszarami o szczególnych walorach przyrodniczo-kulturowych i krajobrazowych. W celu minimalizacji potencjalnych konfliktów oraz umożliwienia gminom dostosowania swoich kierunków rozwoju, niezbędne jest jak najszybsze wskazanie miejsc lokalizacji nowych elementów infrastruktury elektroenergetycznej. Pożądane jest przy tym oszczędne korzystanie z przestrzeni i stosowanie rozwiązań technicznych niedegradujących krajobrazu (np. skablowanie linii elektroenergetycznych).

## Załącznik i. Uwarunkowania lokalne

Lokalizacja elektrowni będzie mieć społeczno-gospodarcze oraz środowiskowe oddziaływanie w szczególności na trzy powiaty regionu: pucki, wejherowski i lęborski.

### Ludność

1. Analizowany obszar, ze względu na położenie, między innymi w strefie oddziaływania Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot, cechuje wysoka atrakcyjność osiedleńcza i turystyczna. Powiaty zlokalizowane są w strefie nadmorskiej, a ich stolice: Puck, Wejherowo i Lębork wykształciły własne funkcje przemysłowe, usługowe i administracyjne, sprawnie obsługując obszar między najważniejszymi biegunami rozwoju regionu: sąsiednim Słupskiem i Trójmiastem. Tym samym stanowią one ważne ośrodki lokalnego wzrostu społeczno-gospodarczego, w tej części województwa, co dodatkowo wzmacnia położenie w strefie oddziaływania drogi ekspresowej nr 6, łączącej Trójmiasto z zachodnią granicą Polski.
2. Obszar trzech wyżej wskazanych powiatów zamieszkuje ponad 380 tys. osób, co stanowi 16% ludności województwa. Notowany jest tu stały wzrost populacji, zachodzący dzięki dodatniemu przyrostowi naturalnemu[[2]](#footnote-2) i saldu migracji[[3]](#footnote-3). Podobnie jak w innych regionach kraju, zauważalny jest tu także proces starzenia się ludności, przejawiający się wzrostem odsetka mieszkańców w wieku poprodukcyjnym oraz spadkiem udziału mieszkańców w wieku produkcyjnym i przedprodukcyjnym względem ludności ogółem, jednak jego dynamika jest znacznie niższa niż w całym kraju. Struktura demograficzna jest jednak korzystniejsza niż średnia w województwie[[4]](#footnote-4).

### Gospodarka

1. Północna część województwa pomorskiego charakteryzuje się przeciętnymi wskaźnikami rozwoju społeczno-gospodarczego. Podregiony słupski i gdański, w których skład wchodzą powiaty objęte oddziaływaniem potencjalnej elektrowni jądrowej, w ostatnich dziesięciu latach utrzymywały niezmienny udział w pomorskim PKB, oscylujący w granicach 30%[[5]](#footnote-5), zaś PKB *per capita* stanowiło około 74-78% średniej wojewódzkiej.[[6]](#footnote-6)
2. Liczba pracujących[[7]](#footnote-7) na obszarze analizowanych powiatów systematycznie rośnie. Ponad połowę stanowią pracujący w sektorze usługowym i udział ten w ostatnich latach zwiększał się[[8]](#footnote-8), przy malejącym odsetku osób pracujących w przemyśle i budownictwie oraz rolnictwie. Liczba bezrobotnych i stopa bezrobocia rejestrowanego na przestrzeni ostatnich lat spadły, jednak poziom bezrobocia w każdym z powiatów nadal jest wyższy niż średni w województwie[[9]](#footnote-9). Niższe od średniej krajowej i wojewódzkiej (pomimo znacznego wzrostu w ostatnich latach) jest przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto – w 2021 r. wynosiło w granicach 84-89% przeciętnego wynagrodzenia w regionie[[10]](#footnote-10).
3. Analizowany obszar cechuje wysoka przedsiębiorczość, zarówno w skali województwa jak i kraju[[11]](#footnote-11), co powoduje, że skoncentrowanych jest tu 15,7% zarejestrowanych podmiotów gospodarczych regionu, z czego 97,6% stanowią mikroprzedsiębiorstwa. Znaczący udział w strukturze podmiotów gospodarczych mają firmy związane z usługami hotelarskimi, gastronomicznymi i budowlanymi, co sprawia, że obszar nie jest miejscem dużych inwestycji. W 2021 r. nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach stanowiły tu niecałe 11% ogółu nakładów w regionie. Niewysoka jest też wartość środków trwałych, którymi dysponują firmy – 7,8% środków regionalnych. Obszar ten nie przyciąga wielu zagranicznych inwestorów – skupia jedynie 6,5%[[12]](#footnote-12) podmiotów z kapitałem zagranicznym spośród wszystkich podmiotów w regionie, chociaż działają tu prężne, liczące się w kraju i za granicą firmy oraz istotni eksporterzy z różnych branż.  
   Warto wyróżnić m.in. następujące firmy:
   * branży metalowej – Balex Metal, Redcom, Zoeller Tech Sp. z o.o.,
   * branży budowlanej i przetwórstwa drzewnego – Markisol International, Porta KMI Poland, Korporacja Budowlana Dom, Wikęd, P&P, H+H,
   * branży teletechnicznej i energetycznej –Textel, Eura-Tech, Zakład Wytwórczy Aparatów Elektrycznych Sp. z o.o.,
   * branży drogowej – Wienerberger Lębork,
   * przetwórstwa spożywczego – Dagoma, Thai Union Poland Sp. z o.o., Graal, Farm Frites Poland S.A., Dr. Oetker Polska Sp. z o.o.,
   * przetwórstwa przemysłowego – Alteams Poland, Kupsa Coatings Sp. z o.o.,
   * branży zbrojeniowej – NFM,
   * branży handlowej – Plichta sp. z o.o. s.k.

Inne ważne branże analizowanego obszaru to: turystyka, sport i rekreacja, BPO/SSC, usługi finansowe i biznesowe oraz transport, logistyka i motoryzacja.

Ważnym wyzwaniem dla obszaru bezpośredniego oddziaływania elektrowni jądrowej jest zapewnienie dywersyfikacji struktury gospodarczej, umożliwiającej trwały rozwój tego obszaru, z uwzględnieniem planowanych funkcji energetycznych o strategicznym znaczeniu dla kraju.

1. Stymulującym czynnikiem rozwojowym obszaru jest obecność Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (PSSE), która posiada na terenie analizowanych powiatów dwa tereny inwestycyjne: Żarnowiec Szatniowce i Żarnowiec Silgan, dysponujące łącznie około 1,5 ha[[13]](#footnote-13). PSSE wpływa na potencjalną atrakcyjność inwestycyjną omawianych powiatów, która w skali regionu i kraju jest dość wysoka. Najlepiej wypada powiat pucki, który w rankingu Polskiej Agencji Inwestycji i Handlu z 2017 r. został szczególnie wyróżniony na tle województwa i uzyskał ponadprzeciętną ocenę we wszystkich analizowanych kategoriach (gospodarki narodowej, przemysłu, handlu, usług turystycznych oraz usług profesjonalnych).[[14]](#footnote-14)
2. Mimo, iż dostępność transportowa analizowanego obszaru nadal jest niewystarczająca (niska przepustowość istniejących dróg), w ostatnich latach nastąpiła poprawa w tym zakresie, co sprzyja wzrostowi atrakcyjności lokalizacyjnej i inwestycyjnej. Istotne były inwestycje wojewódzkie poprawiające dojazd do Trójmiasta (np. przebudowa drogi wojewódzkiej nr 218 - dojazd z Wejherowa) oraz poprawa standardów wewnątrz obszaru (np. przebudowana w latach 2010-2012 oraz 2017-2019 droga wojewódzka nr 214 na odcinku Nowa Wieś Lęborska – Wicko – Łeba wraz z wybudowanymi obejściami miejscowości Białogarda, Wicko i Charbrowo). Z kolei dla Półwyspu Helskiego duże znaczenie miała przebudowa drogi wojewódzkiej nr 216 oraz rewitalizacja i modernizacja tzw. „Helskiego Korytarza Kolejowego” (linii kolejowej nr 213 Reda - Hel), które zwłaszcza w sezonie letnim poprawiły dostępność i komfort podróżujących turystów (wymagająca jednak dalszych działań inwestycyjnych zwiększających jej przepustowość). Do poprawy dostępności drogowej obszaru przyczyni się z pewnością realizacja dalszych odcinków drogi ekspresowej S6 pomiędzy Słupskiem a Bożympolem Wielkim. Istotną inwestycją oczekiwaną od lat i znacznie opóźnioną jest również realizacja przez PKP PLK S.A. prac na linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia - Słupsk, w ramach którego mają powstać wydzielone dla ruchu aglomeracyjnego dwa tory na odcinku Rumia - Wejherowo. Warto także wspomnieć o realizacji projektów dokumentacyjnych niezbędnych do realizacji inwestycji kolejowych w perspektywie finansowej 2021-2027 (na liniach 213 Reda - Hel oraz 229 Lębork - Nowa Wieś Lęborska).
3. Dostępność transportowa analizowanego obszaru jest zróżnicowana. W zasięgu 60 minutowej dostępności indywidualnym transportem samochodowym do Trójmiasta znajduje się znaczna część mieszkańców powiatu puckiego i wejherowskiego. Północna część powiatów lęborskiego i wejherowskiego (pas wybrzeża) posiada ograniczoną dostępność do miasta powiatowego[[15]](#footnote-15). Dotyczy to również części powiatu puckiego, zwłaszcza jego obszaru północno-zachodniego oraz Helu.[[16]](#footnote-16)
4. Analizowany obszar jest zróżnicowany pod względem gęstości dróg gminnych i powiatowych o twardej nawierzchni. Najlepiej pod tym względem wypada powiat pucki (88,8 km na 100 km2), a następnie wejherowski (73,1). Gęstość ww. dróg w powiecie lęborskim jest niższa niż średnia w województwie – 54,3 (Pomorskie – 68,0).[[17]](#footnote-17)
5. Na terenie analizowanych powiatów znajduje się pięć portów morskich: w Łebie, Helu, Pucku, Jastarni i Władysławowie, a także liczne przystanie. Port we Władysławowie jest jednym z ważniejszych portów pod względem ilości wyładowywanej ryby, liczby obsługiwanych kutrów rybackich i wyposażenia. Dysponuje doskonałym zapleczem przetwórczym i chłodniczym dla przemysłu rybnego. Pełni również funkcję żeglarskiej mariny. Jednostki pływające mogą zaopatrzyć się w paliwo, prowiant i wodę, dokonać niezbędnych napraw i remontów. Port morski w Łebie pełni funkcję rybacką i turystyczną. Znajdują się w nim przystań jachtowa i nabrzeża rybackie. Porty w Pucku, Helu i Jastarni są portami z przystanią rybacką i mariną jachtową. Stanowią bazy dla floty rybackiej i rozwijającej się żeglugi turystycznej, są także ośrodkami sportów wodnych.

### Infrastruktura i warunki życia

1. Na omawianym obszarze występują korzystne warunki dla rozwoju energetyki odnawialnej, w tym szczególnie energetyki wiatrowej, chociaż w ostatnich miesiącach obserwuje się zwiększenie dynamiki rozwoju energetyki fotowoltaicznej. Na koniec 2021 roku, spośród zainstalowanej mocy instalacji OZE w województwie pomorskim, 22% znajdowało się w analizowanych trzech powiatach. Udział ten znacząco się jednak zwiększył po zakończeniu w powiecie wejherowskim (w ostatnim kwartale 2022 roku) budowy jednej z największych w Europie farm fotowoltaicznych o mocy przekraczającej 200 MW. Na koniec 2021 r. zdecydowaną większość instalacji stanowiły turbiny wiatrowe. W analizowanych powiatach generowały 94% całkowitej zainstalowanej mocy ze wszystkich źródeł OZE łącznie. Stanowiło to 23% zainstalowanej mocy pochodzącej z energii wiatrowej w całym regionie[[18]](#footnote-18). W powiecie lęborskim funkcjonuje czwarta co do wielkości w regionie (i ósma w kraju) farma wiatrowa generująca moc 94,5 MW oraz jedna z dwóch w województwie instalacja OZE wykorzystująca biomasę. W powiecie wejherowskim poza wspomnianą instalacją fotowoltaiczną, znajduje się trzecia w pomorskim rankingu biogazownia, a w puckim dwie istniejące biogazownie przekraczają łącznie swoją mocą największą biogazownię w regionie – zlokalizowaną w Gdańsku. Ponadto w powiecie wejherowskim działa największa w Polsce elektrownia szczytowo-pompowa Żarnowiec o mocy 716 MW w trybie pracy turbinowej, tj. podczas produkcji energii elektrycznej. W odróżnieniu od klasycznych OZE pełni ona funkcję stabilizującą system elektroenergetyczny, polegającą na łagodzeniu krzywej dobowego obciążenia Krajowego Systemu Elektroenergetycznego oraz pokrywania nagłych ubytków i przyrostów poboru mocy występujących w tym systemie.
2. Dostęp do komunalnych usług sieciowych jest w powiatach zróżnicowany. Pod względem dostępu do sieci wodno-kanalizacyjnej zdecydowanie pozytywnie wyróżnia się powiat pucki, w którym odsetek ludności przyłączonych do sieci jest wyższy od średniego w województwie i plasuje powiat na 5-6. miejscu wśród pomorskich powiatów. Powiat lęborski i wejherowski cechują niższe wskaźniki w tym względzie niż średnie w województwie. Powiat pucki z kolei, charakteryzuje się relatywnie niskim odsetkiem osób przyłączonych do sieci gazowej (nieco ponad 34%). Odsetek ten jest znacznie niższy od średniego w województwie, ponadto stanowi jedynie połowę wartości charakteryzującej najlepszy w rankingu powiatów ziemskich powiat gdański. W dwóch pozostałych powiatach odsetek osób korzystających z sieci gazowej oscyluje wokół średniej dla województwa[[19]](#footnote-19). Mieszkańcy powiatu puckiego są też bardziej proekologiczni niż mieszkańcy większości pozostałych powiatów, gdyż udział odpadów zbieranych selektywnie w stosunku do ogólnej masy odpadów jest tu wyższy niż średni w województwie[[20]](#footnote-20). W powiecie lęborskim natomiast wskaźnik nie osiąga średniej wojewódzkiej[[21]](#footnote-21).
3. Obszar skupia 12% szkół ponadpodstawowych[[22]](#footnote-22) w skali regionu. Ze względu na bliskość uczelni w Słupsku i Trójmieście nie ma tu ważnych ośrodków naukowych. Jedyne uczelnie wyższe w omawianej okolicy to Kaszubsko-Pomorska Szkoła Wyższa w Wejherowie (kierunki w zakresie nauk społecznych, ekonomii, ochrony środowiska oraz zdrowia i opieki społecznej) oraz filia gdyńskiej Wyższej Szkoły Administracji i Biznesu im. E. Kwiatkowskiego w Lęborku (kierunki w zakresie zarządzania i bezpieczeństwa). Na obu uczelniach kształci się ponad 600 studentów[[23]](#footnote-23), z czego 74% stanowią kobiety. Odsetek absolwentów tych uczelni to niespełna 1% absolwentów wszystkich uczelni wyższych w województwie pomorskim[[24]](#footnote-24). Na uwagę zasługuje też Kaszubski Uniwersytet Ludowy (KUL) zajmujący się sprawami oświaty i kultury regionu Kaszub. W Starbieninie k. Choczewa (powiat wejherowski) znajduje się filia KUL, w której mieści się m.in. Ośrodek Edukacji Ekologicznej i pracownie rzemiosła artystycznego.
4. Ze względu na bliskość Trójmiasta i Słupska, pod względem dostępu do infrastruktury i kadry medycznej analizowany obszar wypada statystycznie gorzej niż całe województwo. W 2021 r. na 10 tys. mieszkańców przypadało tu prawie 21 łóżek w szpitalach ogólnych (wobec 33,5 w regionie), 4,2 przychodnie (4,9 w województwie). Słaba jest też dostępność do miejscowej kadry medycznej – 14 lekarzy (22,1 w Pomorskiem) i 25 pielęgniarek i położnych (prawie 43 w regionie)[[25]](#footnote-25). Warto jednak zaznaczyć, że realna dostępność do usług medycznych mieszkańców obszaru jest wyższa, gdyż korzystają oni z oferty usług medycznych (głównie specjalistycznych) w większych sąsiadujących ośrodkach (w Słupsku i Trójmieście).
5. Walory przyrodnicze obszaru (Nadmorski Park Krajobrazowy, szerokie piaszczyste plaże, klify, długa linia brzegowa wraz z zatoką) oraz kulturowe (liczne obiekty kultury, w tym muzea, rozwinięta kultura kaszubska z interesującym rzemiosłem ludowym, architekturą i dziedzictwem kulinarnym) stanowią silną podstawę dla rozwoju turystyki (zwłaszcza wodnej – żeglarstwa i windsurfingu). Turystyka jest jedną z najważniejszych dziedzin gospodarki tego obszaru, mimo że cechuje ją silna sezonowość. Istniejąca baza noclegowa stanowi znaczną część pomorskiej oferty nad tzw. „otwartym morzem”. Dotyczy to zwłaszcza powiatu puckiego z Półwyspem Helskim, który jest jednym z najchętniej odwiedzanych miejsc w Polsce – zajmuje 14. lokatę w kraju wśród powiatów pod względem liczby turystów korzystających z noclegów na 1000 mieszkańców[[26]](#footnote-26). Obszar analizowanych trzech powiatów dysponuje znaczącą bazą noclegową koncentrując 32,5%[[27]](#footnote-27) turystycznych miejsc noclegowych regionu. W 2021 r. z noclegów skorzystało tu ponad 488 tys. turystów (21% turystów w regionie), podczas gdy w 2019 r. (przed pandemią COVID-19) było to prawie 638 tys. osób. Zainteresowanie turystów wypoczynkiem w tej części Polski nieustannie rośnie, o czym świadczy ponad 80-cio procentowy wzrost liczby turystów korzystających z noclegów w latach 2010-2019. Do największych ośrodków ruchu turystycznego należą Władysławowo, Łeba, Jastarnia, Krokowa i Hel.

## Sygnatariusze memorandum

W tabeli zamieszczonej poniżej, w formie tekstowej, zawarte zostały informacje na temat jednostek samorządu terytorialnego oraz osób reprezentujących te jednostki, którzy podpisali przedmiotowe memorandum. Materiał został przygotowany w oparciu o oryginał dokumentu, którego skan znajduje się na [Portalu Samorządu Województwa Pomorskiego](https://pomorskie.eu/wp-content/uploads/2023/05/Memorandum-EJ.pdf)   
[https://pomorskie.eu/wp-content/uploads/2023/05/Memorandum-EJ.pdf]

| **Lp.** | **Jednostka samorządu terytorialnego** | **Podpis sygnatariusza memorandum** |
| --- | --- | --- |
| 1. | Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego w Gdańsku | Marszałek Województwa  Mieczysław Struk |
| 2. | Gmina Łęczyce | Wójt Gminy Łęczyce  Piotr Wittbrodt |
| 3. | Gmina Luzino | Wójt Gminy Luzino  inż. Jarosław Wejer |
| 4. | Gmina Choczewo | Wójt Gminy Choczewo  Wiesław Gębka |
| 5. | Gmina Linia | Wójt Gminy Linia  Bogusława Engelbrecht |
| 6. | Miasto Wejherowo | Zastępca Prezydenta Miasta Wejherowa  Beata Rutkiewicz |
| 7. | Gmina Szemud | Wójt Gminy Szemud  Ryszard Kalkowski |
| 8. | Miasto Rumia | Zastępca Burmistrza Miasta Rumi  Ariel Sinicki |
| 9. | Gmina Gniewino | Wójt Gminy Gniewino Zbigniew Walczak |
| 10. | Gmina Wejherowo | Wójt Gminy Wejherowo  Przemysław Kiedrowski |
| 11. | Gmina Miasta Reda | Zastępca Burmistrza Miasta Reda  Halina Grzeszczuk |
| 12. | Powiat Wejherowski | Starosta  Gabriela Lisius |
| 13. | Powiat Pucki | Starosta  Jarosław Białk |
| 14. | Gmina Krokowa | Wójt Gminy Krokowa  Adam Śliwicki |
| 15. | Gmina Kosakowo | Wójt Gminy Kosakowo  Marcin Majek |
| 16. | Gmina Miasta Puck | Burmistrz Miasta Puck  Hanna Pruchniewska |
| 17. | Miasto Władysławowo | Burmistrz Władysławowa  Roman Kużel |
| 18. | Miasto Hel | Burmistrz Helu  Mirosław Wądołowski |
| 19. | Gmina Puck | Wójt Gminy Puck  Tadeusz Puszkarczuk |
| 20. | Powiat Lęborski | Starosta  Alicja Zajączkowska |
| 21. | Gmina Miejska Łeba | Burmistrz  Andrzej Strzechmiński |
| 22. | Gmina Cewice | Wójt Gminy Cewice  Jerzy Bańka |
| 23. | Gmina Nowa Wieś Lęborska | Wójt Gminy Nowa Wieś  Lęborska Zdzisław Chojnacki |
| 24. | Miasto Lębork | Burmistrz Miasta Lęborka  Witold Namyślak |
| 25. | Gmina Wicko | Wójt Gminy Wicko  Dariusz Waleśkiewicz |
| 26. | Gmina Jastarnia | Burmistrz Jastarni  Tyberiusz Narkowicz |

1. Realizacja części z przedsięwzięć ujętych w pakietach powinna nastąpić przed rozpoczęciem budowy EJ. [↑](#footnote-ref-1)
2. Odpowiednio: powiat lęborski (jako jedyny z obszaru ujemny przyrost naturalny) -2,01, powiat pucki 0,26, powiat wejherowski 0,85. Dane za 2021 rok, GUS BDL. [↑](#footnote-ref-2)
3. Saldo migracji 12,79 osób na 1000 mieszkańców wobec 2,02 dla całego województwa w 2021 r. Dane GUS BDL. [↑](#footnote-ref-3)
4. 19% wobec 17% w grupie osób w wieku przedprodukcyjnym i 18% wobec 21% w wieku poprodukcyjnym. Dane GUS BDL na 2021 rok. [↑](#footnote-ref-4)
5. W 2020 r. PKB łącznie w podregionie słupskim i gdańskim osiągnęło30,9% PKB województwa; dane GUS BDL. [↑](#footnote-ref-5)
6. W 2020 r. PKP na 1 mieszkańca wyniosło 75,3% łącznie w podregionie słupskim i wejherowskim, wobec 146,5% w podregionie trójmiejskim; dane GUS BDL. [↑](#footnote-ref-6)
7. Bez podmiotów gospodarczych o liczbie pracujących do 9 osób, duchownych i pracujących w jednostkach budżetowych działających w zakresie obrony narodowej i bezpieczeństwa publicznego. Dane łącznie z rolnictwem indywidualnym i pracującymi w organizacjach, fundacjach, związkach (SOF), według faktycznego miejsca pracy i rodzaju działalności. [↑](#footnote-ref-7)
8. Z 52,1% w 2010 r. do 57,8% w 2021 r.; dane GUS BDL. [↑](#footnote-ref-8)
9. Wśród analizowanych trzech powiatów, na koniec 2021 r. najwyższą stopę bezrobocia notował powiat lęborski – 10,7%, zaś najniższą wejherowski – 5,5%; średnia dla województwa – 5,2%. [↑](#footnote-ref-9)
10. W 2021 r. przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w województwie pomorskim wynosiło 5 994,33zł, dla powiatu lęborskiego - 5 316,30zł; puckiego - 5 205,94 zł; wejherowskiego - 5 056,01 zł; dane GUS BDL. [↑](#footnote-ref-10)
11. Wysoki odsetek osób fizycznych w wieku produkcyjnym prowadzących działalność gospodarczą – wyższy w stosunku do regionu i kraju; w 2021 r. przewaga analizowanych powiatów w stosunku do średniej krajowej przedstawiała się następująco: 5,8 p.p. w lęborskim, 9,5 p.p w wejherowskim, 11,1 p.p. w puckim. [↑](#footnote-ref-11)
12. Dane GUS na 2020 r. [↑](#footnote-ref-12)
13. Dane na podstawie: [informacji zamieszczonych na stronie internetowej Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej](http://mapa.strefa.gda.pl/#zoom=10&lat=7288161.66337&lon=2031241.64901&layers=B000FFFFFTTTT) (stan na styczeń 2023 r.). [http://mapa.strefa.gda.pl/#zoom=10&lat=7288161.66337&lon=2031241.64901&layers=B000FFFFFTTTT] [↑](#footnote-ref-13)
14. Na podstawie: Atrakcyjność inwestycyjna regionów 2017: województwo pomorskie, PAIH, Warszawa, 2017. [↑](#footnote-ref-14)
15. Powyżej 30 minut dostępności indywidualnym transportem samochodowym. [↑](#footnote-ref-15)
16. Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji, Uchwała nr 842/381/22 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 30 sierpnia 2022 r. [↑](#footnote-ref-16)
17. Dane GUS dla 2021 r. [↑](#footnote-ref-17)
18. 258,2 MW spośród 1,1 GW zainstalowanej mocy w województwie. Dane URE wg staniu z 31 grudnia 2021. [↑](#footnote-ref-18)
19. Dane GUS BDL dla 2021 r. [↑](#footnote-ref-19)
20. W 2021 r. 47,2%, wobec średniego w województwie 44,0%. Dane GUS BDL [↑](#footnote-ref-20)
21. Wynosi 43,3%. Dane GUS BDL [↑](#footnote-ref-21)
22. Szkoły ponadpodstawowe, ponadgimnazjalne i policealne ogółem, dane za 2020 rok GUS BDL [↑](#footnote-ref-22)
23. Odpowiednio dla Lęborka 162 studentów, Wejherowa 501 studentów dane za 2021 rok GUS BDL [↑](#footnote-ref-23)
24. Dane za 2021 rok, GUS BDL [↑](#footnote-ref-24)
25. Personel pracujący wg podstawowego miejsca pracy. Obliczenia własne na podstawie danych GUS. [↑](#footnote-ref-25)
26. Wskaźnik ten w 2021 r. wynosił 3350 osób, przy czym w województwie powiat pucki wyprzedza tylko Sopot (7312) i powiat nowodworski (3802). Dane GUS. [↑](#footnote-ref-26)
27. Na podstawie danych GUS z VII 2022 roku. [↑](#footnote-ref-27)