

Załącznik 3. Zintegrowana analiza SWOT dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego – cz.2. Wyzwania i priorytety polityki spójności Unii Europejskiej

PRIORYTETY POLITYKI TERYTORIALNEJ UE		SILNE STRONY SOM	SŁABE STRONY SOM
WEWNĘTRZNE	Inteligentny, zrównoważony i włączający wzrost	<ol style="list-style-type: none"> 1. Intensyfikacja edukacji ekologicznej i rosnąca samoświadomość społeczna dot. ekologii; 2. Zasoby wód geotermalnych jako baza do rozwoju usług i produkcji zielonej energii; 3. Obecność inicjatyw klastrowych, centrów transferu technologii, organizacji gospodarczych; 4. Koncentracja potencjału specjalizacji regionalnych województwa zachodniopomorskiego (biogospodarka, działalność morską i logistyczna, sektor metalowy i maszynowy, usługi oparte na wiedzy, turystyka); 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Słaba identyfikacja SOM jako rynku pracy w TRMS; 2. Słaba rozpoznawalność SOM (nie jest przedmiotem badań, analiz itp. przez ośrodki naukowo-badawcze); 3. Słabe wdrażanie podejścia terytorialnego w rozwoju na obszarach wiejskich; 4. Zanieczyszczenie środowiska naturalnego;
	Harmonijny i zrównoważony rozwój przestrzenny	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dostępność transportowa od strony Europy Zachodniej; 2. Dogodny policentryczny układ rozmieszczenia jednostek urbanistycznych i terenów przemysłowych; 3. Istniejący potencjał demograficzny i wyposażenie w infrastrukturę społeczną; 4. Odzyskiwanie dla miast terenów poprzemysłowych, atrakcyjnych przestrzeni publicznych (Międzyodrze, starówki miejskie); 5. Dostępność terenów cennych przyrodniczo (wodnych i lądowych) dla bezpiecznej rekreacji i wypoczynku; 6. Utrzymywanie struktur przyrodniczych o znaczeniu lokalnym i ponadlokalnym w ramach sieci powiązań miejskich, zachowujących ciągłość z podobnymi obszarami w otoczeniu Szczecina; 7. Dostosowanie skali działań do aktualnie wykształconej struktury przestrzennej i własnościowej w miastach; 8. Rozwój infrastruktury rekreacyjnej dla mieszkańców w powiązaniu z zasobami leśnymi, wodnymi, historycznymi i krajobrazowymi; 9. Dobre warunki do rozwoju różnych form usług społecznych, w tym zdrowia, opieki medycznej i rehabilitacji; 10. Struktura funkcjonalno-przestrzenna SOM dobrze wpisana w system ochrony przyrody; 11. Jakość życia rozumiana szeroko, przede wszystkim przez pryzmat dostępności i jakości usług publicznych oraz usług ekosystemowych; 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Niezadowalająca jakość życia i poziom bezrobocia na obszarach wiejskich; 2. Problemy demograficzne w mieście rdzeniowym, w rdzeniach miast (regionalnych i subregionalnych) i na obrzeżach wiejskich; 3. Wyludnianie się i szybkie starzenie się ludności, w tym m.in. ryzyko wynikające z przeszacowania skali inwestycji w OF; 4. Polaryzacja sieci osadniczej, spadający potencjał rozwojowy miast średniej wielkości w OF (Stargard, Police); 5. Niezadowalający poziom aktywności społecznej mieszkańców i lokalnych interesariuszy w OF; 6. Niski poziom świadomości społecznej dot. gospodarki i rozwoju przestrzennego; 7. Utrzymujące się dysproporcje terytorialne w rozwoju społecznym i gospodarczym obszarów wiejskich; 8. Niedopasowanie funkcjonalno-przestrzenne struktur zarządzających funkcjami publicznymi; 9. Istnienie w przestrzeni miejskiej SOM obszarów zdegradowanych, koncentracji negatywnych zjawisk społeczno-gospodarczych;
	Policentryczność	<ol style="list-style-type: none"> 1. Policentryczny układ osadniczy z miastem rdzeniowym i 7 in. miastami o różnej wielkości i funkcjach; 2. Koncentracja terenów przemysłowych i portowych wzdłuż Odry i Zalewu Szczecińskiego; 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Brak ciągłości infrastruktury (drogi rowerowe, infrastruktura techniczna, in.); 2. Aglomeracja monocentryczna z dominującym Szczecinem; słabość powiązań między strukturami miejskimi w OF; 3. Nieefektywny docelowy układ policentryczny SOM (bez gwarancji stabilnego i trwałego rozwoju z powodu ograniczeń: przygranicznych, środowiskowych i geograficznych [hipsometria i zasoby wód powierzchniowych - estuarium Odry]);
	Funkcjonalna integracja obszarów przygranicznych	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wspólna Wizja dla obszaru pogranicza 2030; 2. Warunki do rozwijania współpracy międzynarodowej i transgranicznej; 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Niewykorzystany potencjał współpracy w międzyregionalnych relacjach w RMB i TRMS oraz z aglomeracją berlińską; 2. Brak ciągłości połączeń komunikacyjnych z Berlinem (kolej); 3. Brak działań na rzecz stworzenia jednego transgranicznego rynku pracy;
	Usieciowienie miast	<ol style="list-style-type: none"> 1. Większa otwartość JST w SOM na współpracę i współdziałanie z miastem rdzeniowym; 2. Ugruntowana współpraca JST w ramach SSOM (partnerstwo w realizacji projektów ZIT, INTERREG i in.); 3. Obecność wielu organizacji i instytucji miejskich otwartych na współpracę sieciową, obecność organizacji międzynarodowych w mieście rdzeniowym; 4. Współpraca międzynarodowa uczelni wyższych, wymiana kadry i studentów w ramach programów UE; 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Niewystarczające usieciowienie podmiotów społeczno-gospodarczych SOM; 2. Słabe usieciowienie instytucjonalne miast SOM; brak siedzib lub filii organizacji międzynarodowych, przedstawicielstw firm morskich na obszarze SOM;
	Relacje miasto-wieś (FUA)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ugruntowane partnerstwo miejsko-wiejskie w ramach SSOM; 2. Usieciowienie obszarów wiejskich (KSOW, WIR); 3. Potencjał do rozwoju pod kątem innowacyjności i kultury przedsiębiorczości (dla firm i młodych przedsiębiorców); 4. Zróżnicowana infrastruktura społeczna; 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dotychczasowa strategia rozwoju SOM 2020 słabo oddająca potrzeby obszarów wiejskich; słaba realizacja wyzwań obszarów wiejskich; 2. Nadal widoczne różnice pomiędzy poziomem jakości życia w miastach i wsiach SOM, mimo niezaprzeczalnych nakładów poniesionych na rozwój obszarów wiejskich; wciąż widoczne słabości administracji lokalnej na obszarach wiejskich; 2. Silne skutki wywołane strukturą wieku w obszarach wiejskich, zmianami demograficznymi; 3. Liczne konflikty przestrzenne w otoczeniu Szczecina (w zakresie dostępności do infrastruktury i usług publicznych [zdrowie, transport, dostęp do edukacji]); 4. Brak smart podejścia do wykorzystania potencjałów obszarów wiejskich i miejsko-wiejskich w SOM; 5. Kurczenie się terenów wiejskich; 6. Intensywne migracje ludności miejskiej do wsi i odwrotnie; 7. Słaba innowacyjność obszarów wiejskich w województwie zachodniopomorskim (w tym innowacje społeczne); 8. Degradacja komponentów środowiska (deforestacja, przekształcenia krajobrazu); 9. Nierównowaga we wzajemnym uwzględnianiu potrzeb rozwojowych terenów zurbanizowanych i terenów wiejskich w strategii SOM; 10. Niskie zapotrzebowanie na wykształconą siłę roboczą; 11. Występowanie w SOM miast i obszarów słabszych gospodarczo, zagrożonych trwałą marginalizacją, tracących funkcje społeczno-gospodarcze; 12. Zmiany funkcjonalne obszarów rolniczych związanych z wdrażaniem idei wielofunkcyjnego rozwoju obszarów wiejskich; 13. Deficyty i brak koordynacji polityk publicznych;
	Konkurencyjność	<ol style="list-style-type: none"> 1. Potencjał rozwojowy związany z transgranicznym i nadmorskim położeniem SOM; rozwinięta branża turystyczna; rosnące zainteresowanie produktami turystycznymi: obiekty kultury, nauki; szerokie spektrum krajobrazów i sportów wodnych; 2. Zasoby surowcowe i przyrodniczo-krajobrazowe w branżach specjalizacji regionalnych; 3. Korzystne warunki środowiskowe, krajobrazowe oraz bogate dziedzictwo kulturowe; 4. Potencjał gospodarki morskiej - porty morskie jako element multimodalnych sieci transportowych i zaplecze surowców energetycznych; 5. Silna tradycja i vitalność podmiotów działających w branży morskiej, firmy żeglugowe, brokerskie, crewingowe itp., operujące na rynku globalnym; 6. Potencjał ośrodków naukowych, szczególnie PUM i PMS, stwarzający doskonałą bazę do wzmocnienia transformacji gospodarki związanych z rozwojem usług oraz rozwojem parków przemysłowych i technologicznych; 7. Wysoko rozwinięta kreatywność/innowacyjność, aktywna długowieczność, uniwersalny indywidualizm, permanentne kształcenie; relatywnie wysoka przedsiębiorczość mieszkańców OF; 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ogólnie relatywnie niski poziom innowacyjności w regionie zachodniopomorskim; 2. Niezadowalająca dynamika rozwoju portów morskich - dostępność morską i lądową; 3. Brak wspólnej strategii PR dla SOM, brak zidentyfikowanego <i>Unique Selling Product</i> (USP) dla SOM i dla miast indywidualnie; słaba oferta czasu wolnego dla mieszkańców; 4. Słaba wiedza nt. funkcjonalnych powiązań m. sektorami gospodarki (rolnictwo i produkcja, publiczny i prywatny sektor usług); 5. Konieczność dostosowywania lokalnych inicjatyw/projektów do wymagań łagodzenia lub adaptacji do zmiany klimatu; 6. Niska świadomość celów rozwojowych SOM i priorytetów w JST; 7. Niewykorzystany potencjał produkcyjny ze względu na dużą liczbę drobnych gospodarstw rolnych i niską wydajność pracy; 8. Niezadowalająca mobilność kapitału i ludzi; 9. Niewielka liczba „zielonych” miejsc pracy; 10. Luki kompetencyjne w ocenie uczniów, studentów, nauczycieli i wykładowców; niedostosowanie kompetencji nauczycieli do zmieniających się potrzeb; 11. Niska powszechność uczenia się przez całe życie;

		<p>8. Dostępność terenów inwestycyjnych (przemysłowe, składowe, tereny usług, zabudowa mieszkaniowa itd.);</p> <p>9. Warunki do zwiększenia znaczenia Szczecina jako węzła logistycznego w sieci bazowej TEN-T;</p> <p>10. Koncentracja usług o szerokim spektrum, siedziby instytucji samorządowych, kultury, szkolnictwa wyższego, usługi ogólnomiejskie;</p> <p>11. Wysoka koncentracja terytorialna RIS związanych z gospodarką morską w mieście rdzeniowym;</p> <p>12. Rozwijająca się baza logistyczna i składowo-magazynowa;</p> <p>13. Rosnące znaczenie usług w gospodarce, w tym przyspieszenie rozwoju usług niezbędnych w okresie pandemii;</p> <p>14. Współpraca gmin SOM – rozwiązywanie konfliktów przestrzennych i funkcjonalnych, ułatwianie mieszkańcom korzystania z oferty poszczególnych gmin, obniżających koszty oferowanych usług publicznych;</p> <p>15. Potencjał rozwojowy geotermii;</p>	
	Nasylenie sieciami infrastruktury i połączeniami	<p>1. Wysoki poziom powiązań międzynarodowych poprzez porty morskie w Szczecinie i Świnoujściu;</p> <p>2. Istniejąca i rozwijana infrastruktura dostępowa do portu i obszarów gospodarczych, skomunikowana z infrastrukturą transportową krajową i europejską;</p> <p>3. System codziennego transportu publicznego: silne dążenie do integracji transportu w OF, lepsze dostosowanie usługi komunikacyjnej do faktycznych potrzeb transportowych mieszkańców i łatwiejsza koordynacja z innymi systemami transportowymi działającymi w OF;</p> <p>4. Dostępność lotniska w Goleniowie i Heringsdorf;</p> <p>5. Dostęp do wewnętrznych wód morskich i śródlądowych wód (potencjał przyjmowania zróżnicowanych jednostek pływających morskich i śródlądowych, pasażerskich – indywidualnych, sportowych);</p> <p>6. Kontynuacja budowy dróg o zasięgu metropolitalnym (Trasa Północna, obwodnica Śródmieścia Szczecina, Zachodnie Drogowe Obejście Szczecina, tunel pod Świną, obwodnica Warzymic);</p>	<p>1. Niedostateczne wykorzystanie żeglowności rzeki Odry; niezadowalający stan techniczny infrastruktury dróg wodnych;</p> <p>2. Brak ciągłości sieci infrastruktury technicznej;</p> <p>3. Brak ciągłości linii kolejowej SKM z Goleniowa do Świnoujścia; lotnisko, Kołbaskowo, granica państwowa (PL_DE);</p> <p>4. Brak ciągłości komunikacyjnej między Policami a Goleniowem i innymi gminami [odcięcie Polic od krajowego/europejskiego rynku];</p> <p>5. Deficyt przestrzeni w miastach dla infrastruktury podziemnej w pasach drogowych i jej nieuregulowany stan właścicielski;</p> <p>6. Brak kolejowego układu obwodowego Szczecina, umożliwiającego przewóz ładunków niebezpiecznych (głównie do/z Polic) przez gęsto zaludnione rejony miasta;</p> <p>7. Brak spójnego systemu tras rowerowych w SOM;</p> <p>8. Ograniczone wykorzystywanie możliwości transportowych Odry;</p>
	Ochrona i wartości dziedzictwa kulturowego i naturalnego	<p>1. Wdrażanie gminnych programów rewitalizacji; realizacja projektów rewitalizacyjnych;</p> <p>2. Obecność układów urbanistycznych o szczególnych wartościach przestrzennych, architektonicznych, krajobrazowych i kulturowych (wpis do rejestru zabytków, obszary zabytków archeologicznych);</p> <p>3. Ochrona krajobrazu kulturowego w OF;</p> <p>4. Obecność ikon architektury współczesnej, obiektów wizerunkowych SOM (miasto rdzeniowe, Stargard, Świnoujście);</p> <p>5. Utrzymana oryginalna i atrakcyjna sylweta miast w SOM, z prawidłową ekspozycją historycznych dominant krajobrazowych i kulturowych;</p> <p>6. Stan środowiska naturalnego - jedno z najniższych w Polsce zapylenie powietrza, wysoka jakość życia;</p>	<p>1. Powolna degradacja cennych obszarów (Puszcza Bukowa, Międzyodrze);</p> <p>2. Duży udział powierzchni zabudowy i utwardzonych nawierzchni, w tym brukowych (w tym wynikających z ochrony konserwatorskiej);</p> <p>3. Wszystkie place staromiejskie jako przestrzenie publiczne wymagające rewaloryzacji, odbudowy;</p> <p>4. Niezadowalający stan ochrony zabytkowych obiektów w OF poza dużymi miastami; brak ochrony współczesnych dóbr kultury;</p> <p>5. Ślad węglowy budynków użyteczności publicznej;</p> <p>6. Brak rezerw i ograniczenia parametryczne zabudowy (ochrona konserwatorska) w miastach dla nowych terenochłonnych inwestycji usług publicznych;</p> <p>7. Transformacja przestrzeni obszarów wiejskich bez racjonalnego gospodarowania zasobami agroekosystemu w myśl zasad zrównoważonego rozwoju;</p> <p>8. Brak kompleksowej i spójnej polityki gospodarowania wodami opadowymi i roztopowymi w OF w zlewniach; zależność Szczecina od stanu gospodarowania wodami w gminach sąsiednich i odczuwanie jego skutków;</p>
	WYZWANIA POLITYKI TERYTORIALNEJ UE	SZANSE DLA SOM	ZAGROŻENIA DLA SOM
Z E W N Ę T R Z N E	Różnice międzyregionalne (konwergencja¹ vs. dywergencja)	<p>1. Pogłębianie współpracy naukowej i badawczo-rozwojowej, rozwijanie współpracy w zakresie polityki innowacyjnej w Regionie Morza Bałtyckiego;</p> <p>2. Promowanie współpracy między JST SOM w celu osiągnięcia lepszej synergii i identyfikacji wspólnych wyzwań rozwojowych;</p> <p>3. Wzrost nakładów na kulturę wysoką, naukę i sport, wsparcie talentów;</p> <p>4. Dalsza poprawa warunków w zakresie wymiany współpracy międzynarodowej ze strony partnerów przygranicznych (Euroregion Pomerania), wzrost zainteresowania współpracą sieciową w regionie transgranicznym;</p> <p>5. Lokowanie w Szczecinie funkcji rangi krajowej i międzynarodowej, wzmocnienie rangi społecznej i politycznej Szczecina w kraju;</p> <p>6. Budowanie odporności OF na inne zjawiska kryzysowe, m.in. poprzez rozwój kompetencji cyfrowych i odpowiedniej infrastruktury, poprawę kompetencji cyfrowych społeczeństwa, umożliwiającą wielu grupom aktywne funkcjonowanie w wymiarze społecznym i na zdalne wypełnianie obowiązków obywatelskich i korzystanie z posiadanych praw;</p> <p>7. Dokończenie budowy infrastruktury sieci szerokopasmowych, cyfryzacja gospodarki, administracji i usług;</p> <p>8. Rozwój przemysłów wysokiej techniki i kreatywnych, których znaczenie będzie w kolejnych dekadach decydować o szansach rozwojowych regionów;</p> <p>9. Utrzymanie istniejących i zapewnienie nowych wysokiej jakości miejsc pracy – nowoczesnej oferty produktowo-usługowej i wzrost stopy zwrotu z zainwestowanego kapitału; rozbudowa potencjału produkcyjnego i jego realokacja w kierunku najlepiej rozwijających się branż i przedsiębiorstw;</p> <p>10. Wzmocnienie spójności społecznej na obszarze SOM;</p> <p>11. Dalsze angażowanie społeczeństwa w zmianę dotychczasowego modelu konsumpcji surowców, wody, żywności oraz gospodarowania przestrzenią;</p> <p>12. Włączenie inteligentnych specjalizacji do polityki rozwoju OF (transformacja oparta na innowacjach);</p> <p>13. Zwiększenie w portach morskich potencjału przeładunkowego żeglugi śródlądowej;</p> <p>14. Rozbudowa terminalu LNG wraz z lądową infrastrukturą transportową;</p> <p>15. Rozbudowa infrastruktury portowej i okołoportowej w portach morskich i w ich otoczeniu; poprawa dostępności do portów;</p> <p>16. Rozwój innowacyjnych gałęzi przemysłu i usług w branżach inteligentnych specjalizacji;</p> <p>17. Budowa nowych przepraw mostowych i pełne włączenie transportu wodnego w system transportowy OF;</p> <p>18. Otwarcie się na migracje zarobkowe z różnych kierunków świata;</p> <p>19. Kształcenie kadr dla gospodarki przyszłości;</p>	<p>1. Spadek znaczenia Szczecina i miast subregionalnych w hierarchii osadniczej kraju;</p> <p>2. Niedostateczne nakłady finansowe na utrzymanie dostępu do portów i SOM;</p> <p>3. Rosnąca dysproporcja w poziomie życia po obu stronach granicy; wykorzystywanie przewagi zamiast współpracy;</p> <p>4. Zwiększona presja inwestycyjna na zagospodarowanie terenów niezabudowanych w OF;</p> <p>5. Brak wsparcia dla przedsiębiorstw, branż, klastrów, instytucji gwarantujących tworzenie odpornych systemów kooperacji w układach regionalnych, krajowych i europejskich;</p> <p>6. Rosnąca polaryzacja społeczna;</p> <p>7. Zagrożenie ubóstwem dochodowym, energetycznym i mieszkaniowym;</p>

¹ Konwergencja – zbliżenie się poziomu gospodarczego państw członkowskich UE. Dywergencja – zwiększanie się różnic.

	<p>20. Powiązanie efektywności rolniczej z bioinżynierią i rozwiązaniami środowiskowymi;</p> <p>21. Intensyfikacja procesów metropolizacyjnych w Polsce;</p> <p>22. Rozwój rynku pojazdów autonomicznych i branż powiązanych;</p> <p>24. Rozwój infrastruktury transportowej nowej generacji;</p>	
Niekontrolowana suburbanizacja	<p>1. Poprawa spójności funkcjonalno-przestrzennej SOM, wzmocnienie powiązań między strukturami miejskimi;</p> <p>2. Przewycięzanie fragmentacji i nieefektywnych działań wynikających z granic administracyjnych, zapewnienie bardziej skoordynowanych działań w SOM;</p> <p>3. Rzeczywiste procesy integracyjne w ramach obszarów funkcjonalnych i pomiędzy obszarami funkcjonalnymi Pomorza Zachodniego oraz efektywne partnerstwo miejsko-wiejskie w tym zakresie;</p> <p>4. Wdrożenie w SOM wspólnych zasad prowadzenia polityki przestrzennej, ograniczanie skutków suburbanizacji;</p> <p>5. Zapewnienie rezerw terenowych dla realizacji zadań ponadlokalnych;</p>	<p>1. Koncentracja problemów społecznych i przestrzennych w osiedlach przy granicach miasta rdzeniowego;</p> <p>2. Niekorzystne zmiany w przeznaczeniu i użytkowaniu gruntów rolnych (niekontrolowana suburbanizacja na tych gruntach);</p> <p>2. Rozlewanie się zabudowy mieszkaniowej w sposób chaotyczny, bez dostosowania jej do infrastruktury komunikacyjnej (wokół miasta rdzeniowego i Stargardu);</p> <p>3. Kontynuacja zabudowy blokującej rozwój infrastruktury komunikacyjnej;</p> <p>4. Suburbanizacja bez wyposażenia terenów mieszkaniowych w infrastrukturę społeczną;</p> <p>5. Wzrost urbanizacji, rosnąca klasa średnia;</p>
Rozwój obszarów specyficznych	<p>1. Wzrost aktywności inwestorów zewnętrznych, w szczególności średnich i dużych podmiotów gospodarczych;</p> <p>2. Rozwój innowacyjności i internacjonalizacji przedsiębiorstw, w szczególności poprzez eksport innowacji;</p> <p>3. Odbudowa frontów rzecznych z przebudową nabrzeży; budowa przepraw pieszo-rowerowych;</p> <p>4. Udrożnienie dróg wodnych dla transportu śródlądowego i morskiego (kanały Międzyodrza);</p> <p>5. Zahamowanie spadku pojemności retencyjnej Międzyodrza;</p>	<p>1. Słabnąca pozycja konkurencyjna portów w Szczecinie i w Świnoujściu;</p> <p>2. Rezygnacja z realizacji inwestycji strategicznych dla OF (Budowa SKM, przepraw mostowych; brak regularnych środków na utrzymanie i inwestycje w suprastrukturę portową - pogłębianie toru wodnego Świnoujście-Szczecin);</p> <p>3. Wypływanie Międzyodrza, zagrażające wzrostem ryzyka powodziowego;</p>
Gospodarcze skutki podziału na centrum i peryferie	<p>1. Rozwój sieciowania przedsiębiorstw i inicjatyw klastrowych;</p> <p>2. Szerokie wykorzystanie mechanizmu partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP);</p> <p>3. Skrócenie łańcuchów logistycznych (wartość dodana), zmiany potoków transportowych i popytu na obsługującą je nowoczesną infrastrukturę;</p> <p>4. Rozwój podmiotów ekonomii społecznej;</p>	<p>1. Oderwanie komunikacyjne Szczecina od centrum gospodarczo-decyzyjnego kraju;</p> <p>2. Utrzymanie trendu migracyjnego i drenażu mózgow;</p> <p>3. Skuteczna konkurencja innych metropolii o pracowników, absolwentów szkół wyższych i zawodowych oraz mieszkańców;</p> <p>4. Wzrost migracji klimatycznych i zarobkowych;</p>
Peryferyjność	<p>1. Dalsze kształtowanie ładu komunikacyjnego wokół Szczecina, w tym budowa Zachodniego Drogowego Obejścia Szczecina i obejścia kolejowego;</p> <p>2. Rozszerzenie oferty połączeń lotniska Szczecin-Goleniów;</p> <p>3. Ukończenie tunelu pod Świną i poprawa skomunikowania Świnoujścia z resztą kraju;</p> <p>4. Rozwój i sieciowanie infrastruktury rekreacyjno-sportowej, rekreacji weekendowej i wypoczynku w ramach OF i regionu zachodniopomorskiego;</p> <p>5. Przeciwdziałanie utrwalaniu się peryferii wewnętrznych, głównie na styku gmin i OF;</p> <p>6. Wspieranie przedsięwzięć poprawiających dostępność w układach transregionalnych (infrastruktura i usługi transportowe), dalsza integracja sieci TEN-T (bazowej i kompleksowej) z sieciami lokalnymi;</p> <p>7. Rewizja Dyrektywy TEN-T i stworzenie zintegrowanych korytarzy transportowych w ramach sieci TEN-T dla rozwoju transportu intermodalnego i zwiększenia udziału kolei w przewozach ładunków w Europie;</p> <p>8. Wdrażanie celów i kierunków działań TRMS;</p>	<p>1. Nieskuteczność działań integrujących obszary funkcjonalne skutkująca dryfem rozwojowym i zagrażającą spójności regionu polaryzacją rozwojową, marginalizacją obszarów problemowych;</p> <p>2. Peryferyzacja SOM jako obszaru mniej atrakcyjnego w porównaniu z innymi metropoliami w Polsce;</p> <p>3. Marginalizacja znaczenia korytarzy transportowych Polski Zachodniej, w tym Odrzańskiej Drogi Wodnej;</p> <p>4. Postępująca peryferyzacja przestrzeni w Polsce, w tym kurczenie się miast (utrata ludności przy jednoczesnym pogarszaniu się warunków ekonomicznych);</p>
Ochrona dziedzictwa naturalnego i kulturowego	<p>1. Koncentracja działań w obszarach specjalizacji regionalnych, w szczególności na niebieskiej i zielonej gospodarce;</p> <p>2. Rozwój turystyki kulturowej i tematycznej;</p> <p>3. Wzmocnienie działań ochronnych dotyczących środowiska przyrodniczego i ochrony gruntów rolniczych w otoczeniu bezpośrednim Szczecina;</p> <p>4. Podjęcie działań rewitalizacyjnych (OSI), w tym historycznych frontów wodnych (zespoły przemysłowe);</p> <p>5. Ochrona przed degradacją istniejących i rozwój nowych błękitno-zielonych terenów w OF;</p> <p>6. Poprawa jakości terenów mieszkaniowych poprzez zapewnienie określonej ilości i jakości BZI;</p> <p>7. Kształtowanie struktury agrarnej i poprawa organizacji gospodarstw na terenach wiejskich;</p>	<p>1. Postępująca degradacja tkanki miejskiej i infrastruktury;</p> <p>2. Spowolnienie procesów rewitalizacji i zagrożenie wykluczeniem społecznym;</p> <p>3. Niewystarczająca ochrona zasobów środowiska (leśnych, wodnych itp.);</p> <p>4. Zabudowa terenów w zlewni rzeki Bukowa, skutkująca wzrostem podtopień i powodzi w Szczecinie;</p> <p>5. Niepodejmowanie działań zintegrowanych w zakresie zarządzania wodami opadowymi (działania zapobiegawcze, strukturalne, adaptacyjne);</p> <p>6. Wzrost antropopresji środowiskowej w wyniku nasilonych migracji społecznych;</p>
Zagrożenia i zmiany demograficzne	<p>1. Poprawa sytuacji demograficznej województwa zachodniopomorskiego;</p> <p>2. Budowa odporności na zjawiska kryzysowe (covid19 i in.);</p> <p>3. Upowszechnienie działań w obszarze usług e-zdrowie i nowoczesnych technologii w medycynie;</p> <p>4. Cyfryzacja systemu ochrony zdrowia;</p> <p>5. Wzrost wielokulturowości społeczeństwa polskiego, integracja imigrantów;</p>	<p>1. Pogłębianie się niekorzystnych zmian w strukturze demograficznej społeczeństwa, rezygnacja z dotychczasowego modelu rodziny; wzrost wskaźnika obciążenia demograficznego; brak integracji ludności napływowej i migrantów zagranicznych;</p> <p>2. Niedostateczny i niestabilny poziom finansowania usług zdrowotnych ze środków publicznych;</p> <p>3. Utrzymujące się wysokie koszty utrzymania infrastruktury społecznej;</p> <p>4. Odpyływanie stałych mieszkańców z terenów SOM (zwłaszcza wiejskich); dalszy ubytek mieszkańców z centr miast;</p> <p>5. Postępujący proces depopulacji w Polsce, rosnąca konkurencja pomiędzy miastami o mieszkańców szczególnie w grupie produkcyjnej, mobilnej;</p> <p>6. Luka pokoleniowa pracowników w kluczowych zawodach i dalsze negatywne tendencje w strukturach osiedli mieszkaniowych;</p> <p>7. Degradacja dotychczasowych wartości związanych z rodziną, wychowaniem, tożsamością;</p> <p>8. Procesy depopulacyjne w OF, przyrost tempa suburbanizacji i odpływu mieszkańców (migracje zagraniczne);</p> <p>9. Dalsze niedostosowanie polityk publicznych do zjawisk demograficznych;</p> <p>10. Nasilające się migracje ludności (klimatyczne, zarobkowe, energetyczne);</p> <p>11. Rozwój świata wirtualnego i jego wpływ na przestrzeń i relacje społeczne;</p>
Wzrost cen energii	<p>1. Zasobooszczędność i współpraca w ramach zakupu energii;</p> <p>2. Dostępność źródeł energii, ze szczególnym uwzględnieniem źródeł odnawialnych (geotermia, energia wiatrowa i wodna, energia z biomasy);</p> <p>3. Rozwój rynku paliw alternatywnych;</p>	<p>1. Niekontrolowany wzrost cen energii i rosnący popyt na energię; perturbacje na rynku energetycznym w związku z niestabilną sytuacją polityczną na świecie;</p> <p>2. Utrzymujące się wysokie koszty utrzymania infrastruktury technicznej;</p> <p>3. Rosnąca konsumpcja energii elektrycznej i niedostosowanie infrastruktury w miastach;</p> <p>4. Rosnące zjawisko ubóstwa energetycznego mieszkańców;</p> <p>5. Zmiana struktury zapotrzebowania na energię, w tym wzrost zapotrzebowania na energię do chłodzenia w związku z falami upałów;</p>
Zmiany klimatu	<p>1. Konsekwentne budowanie odporności na zmiany klimatu w OF;</p> <p>2. Włączenie wielofunkcyjnych miejskich terenów zieleni jako kluczowych dla zrównoważonego rozwoju przestrzennego do polityk sektorowych JST (MPA, POŚ, mieszkalnictwo, mobilność, efektywność energetyczna, rekreacja, edukacja, zdrowie);</p> <p>3. Wdrożenie wspólnego planu gospodarowania wodami opadowymi, rozwoju błękitno-zielonej infrastruktury w OF;</p>	<p>1. Występowanie niekorzystnych zjawisk pogodowych mających wpływ na rolnictwo, żywienie, jakość życia w miastach i na obszarach wiejskich;</p> <p>2. Niepodejmowanie działań zintegrowanych w zakresie zarządzania wodami opadowymi (działania zapobiegawcze, strukturalne, adaptacyjne);</p> <p>3. Intensyfikacja występowania zjawisk pogodowych (miejskie wyspy ciepła, susze); występowanie gwałtownych zjawisk pogodowych [zmiany klimatu];</p>

		<p>4. Kontynuacja zadań dużej i małej retencji, regeneracja obszarów zasklepionych; podniesienie naturalnych zdolności retencyjnych w OF;</p> <p>5. Realizacja kompleksowych inwestycji podnoszących bezpieczeństwo mieszkańców lub redukujących skutki ekstremalnych zjawisk pogodowych;</p> <p>6. Upowszechnianie rozwiązań z zakresu niskoemisyjnej gospodarki obiegu zamkniętego;</p> <p>7. Rosnące zainteresowanie żywnością wysokiej jakości, żywnością funkcjonalną (leczniczą), tradycyjną, produkowaną w sposób nieobciążający środowiska;</p> <p>8. Rozwój infrastruktury błękitno-zielonej w OF;</p> <p>9. Rozwój innowacji w zakresie adaptacji do zmian klimatu;</p> <p>10. Innowacje z zakresu uprawy i rolnictwa (GMO, miejsca uprawa żywności, hydroponika itp.);</p>	<p>4. Globalne skutki zmian klimatycznych związane z gwałtownymi zjawiskami pogodowymi, wyspami ciepła itp.;</p> <p>5. Malejące bezpieczeństwo żywnościowe;</p> <p>6. Zmniejszenie powierzchni obszarów objętych produkcją rolniczą;</p> <p>7. Wzrost zmian w rolnictwie wywołanych klimatem;</p> <p>8. Zmiany w strukturze gospodarki rolno-żywnościowej i zatrudnienia w sektorze;</p> <p>9. Utrata zasobów przyrodniczych wykorzystywanych gospodarczo – w rolnictwie, turystyce;</p>
	Zarządzanie	<p>1. Wybór modelu zarządzania SOM ułatwiającego organizację i skuteczne wdrażanie polityki przestrzennej na poziomie ponadlokalnym (OF);</p> <p>2. Zwiększenie potencjału internacjonalizacji SOM (współpraca transgraniczna i nadbałtyckie położenie, Euroregion Pomerania, placówki dyplomatyczne, uczelnie wyższe (studenci, profesorowie zagraniczni);</p> <p>3. Dalszy rozwój technologii informatycznych i ich wykorzystanie w systemach zarządzania w JST SOM;</p> <p>4. Jasne, sprecyzowane cele rozwojowe w OF, współfinansowane przez JST i samorząd województwa;</p> <p>5. Koordynatorzy odpowiedzialni za proces planowania rozwoju na każdym szczeblu administracji publicznej;</p> <p>6. Zwiększenie sprawności organizacyjno-zarządczej OF;</p> <p>7. Promowanie wiedzy o JST i SOM oraz o realizowanych zadaniach, projektach;</p> <p>8. Zintegrowane planowanie strategiczne;</p> <p>9. Podniesienie poziomu zaangażowania mieszkańców i innych interesariuszy (NGOs, przedsiębiorcy) w procesy decyzyjne, planowanie i wdrażanie;</p> <p>10. Przeznaczenie części budżetów obywatelskich na projekty zieleni miejskiej/adaptacji do zmian klimatu;</p> <p>11. Technologie AI i IoT w zarządzaniu systemami miejskimi;</p>	<p>1. Dalsze wstrzymywanie przez rząd legislacji dot. obszarów metropolitalnych w Polsce;</p> <p>2. Brak zintegrowanego systemu zarządzania rozwojem w układzie gmina-województwo-kraj;</p> <p>3. Kryzys finansów publicznych i niestabilność systemu legislacyjnego w Polsce;</p> <p>4. Brak prawnych i ekonomicznych instrumentów do zintegrowanego zarządzania obszarem metropolitalnym;</p> <p>5. Stały deficyt środków inwestycyjnych w gminach;</p> <p>6. Niska podatność mieszkańców na regulacje (niechęć do zmian);</p> <p>7. Skupienie się samorządów lokalnych na własnych potrzebach, słaba współpraca samorządów i społeczności lokalnych;</p> <p>8. Brak wsparcia politycznego i finansowego z budżetu krajowego w porównaniu z innymi ośrodkami, skutkującego wizerunkowym spadkiem znaczenia Szczecina i OF;</p> <p>9. Utrzymanie się relatywnie niskiego potencjału dochodowego gmin SOM i ograniczonych możliwości generowania wolnych środków przez samorządy lokalne;</p> <p>10. Postępujący kryzys demokracji i nowe modele rządzenia;</p>