

Załącznik 2. Zintegrowana analiza SWOT¹ dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego – cz.1. Jakość życia i usług społecznych w SOM

DETERMINANTY JAKOŚCI ŻYCIA		SILNE STRONY SOM	SŁABE STRONY SOM
W E N E Z R T E N E W	Warunki ekonomiczne	<ol style="list-style-type: none"> 1. Transgraniczny potencjał turystyczny (Zalew Szczeciński, Morze Bałtyckie, Dolina Dolnej Odry, uzdrowisko nadmorskie (Świnoujście), dobre warunki do uprawiania turystyki aktywnej i specjalistycznej); rozwój marin i przystani jachtowych, nabrzeży i przystanków dla żeglugi pasażerskiej, w tym w rejonie węzłów przesiadkowych i komunikacji wodnej; wyposażenie akwenów w tzw. zakątki wodne i kajakowe, turystyczne zagospodarowanie rzek (np. Płonia); 2. Dobre warunki do tworzenia inicjatyw klastrowych, w tym dla funkcjonowania rybactwa śródlądowego; 3. Lokalizacja w SOM ok. 46% firm z ogółu firm w województwie zachodniopomorskim (wytwarzanie ok. 61% PKB województwa); 4. Koncentracja większości terenów przemysłowych i portowych wzdłuż rzeki Odry (Szczecin, Police, Świnoujście); 5. Dywersyfikacja gospodarki obszaru SOM, z dużym udziałem sektora usługowego (sekcje G-T, 68% wartości dodanej brutto), produkcji przemysłowej i budownictwem (sekcje B-F, 30% wartości dodanej brutto); 6. Duże tereny do zagospodarowania na Śródmieziu i wzdłuż Odry oraz w dzielnicy Prawobrzeże; 7. Skupienie funkcji metropolitalnych w centrum Szczecina; 8. Znacząca rola gospodarki morskiej w SOM ze Świnoujściem i Szczecinem jako głównymi ośrodkami; 9. Multimodalny węzeł komunikacyjny na skrzyżowaniu szlaków Pn-Pd, Zach-Wsch., z decydującą rolą portów morskich; 10. Fabryka polimerów i gazoport w Policach; terminal LNG wraz z infrastrukturą w Świnoujściu; 11. Rozwinięty sektor usług w Szczecinie; lokalizacja działalności produkcyjnej poza Szczecinem - parki przemysłowe i specjalne strefy ekonomiczne; 12. Rosnąca liczba osób zatrudnionych w usługach, w tym w usługach świadczonych na rzecz ludności w opiece zdrowotnej i pomocy społecznej oraz w edukacji; 13. Duża liczba MiSP; 14. Potencjał do rozwoju geotermii; 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zachodzące intensywne procesy migracyjne i demograficzne, związane z nimi rosnące obciążenia transportowe, środowiskowe, usługowe (społeczne), przy jednoczesnym braku środków finansowych na modernizację, realizację lub interwencję w celu odwrócenia/zmiany procesów demograficznych; 2. Widoczne różnice pomiędzy poziomem jakości życia w miastach i na wsiach, pomimo niezaprzeczalnych nakładów poniesionych na rozwój obszarów wiejskich; daleko wyższe niż w miastach ryzyko skrajnego ubóstwa na obszarach wiejskich (najwyższe wśród gospodarstw domowych rolników i rencistów); 3. Postępująca w chaotyczny sposób dezagryzacja obszarów wiejskich; niedostateczne zróżnicowanie gospodarki wiejskiej w OF; 4. Miasta OF, potrzebujące nowych strategii i pomysłu na rozwój; niewystarczające dostosowanie rynku pracy w sferze edukacji i naukowo-badawczej; 5. Znaczący spadek stopy życiowej mieszkańców OF; popandemiczne pogorszenie sytuacji na rynku pracy w SOM; 6. Nadmierne rozdrobnienie rynku pracy dużą liczbą małych i średnich przedsiębiorstw, skutkujące niską efektywnością i wysokimi kosztami jednostkowymi ich funkcjonowania; 7. Niezadawalający stan dostępowej infrastruktury transportowej (drogowej, kolejowej, wodnej) do portów w Szczecinie, Policach, Świnoujściu) oraz od strony kraju; 8. Brak środków finansowych na inwestycje lokalne; rosnące ryzyko inwestycyjne; 9. Słabo wykorzystany potencjał regionu zachodniopomorskiego dla przyciągania kapitału zagranicznego do SOM; słabe zainteresowanie inwestorami zewnętrznymi miastem rdzeniowym i OF; 10. Brak silnych wyróżników SOM (ekonomicznych i społecznych); 11. Niezrównoważony bilans popytu na pracę i podaży miejsc pracy; 12. Brak wiodących, dużych przedsiębiorstw mogących być "lokomotywami" wzrostu w miastach średnich OF; 13. Wyczerpujące się zasoby pracy, duży udział populacji niemobilnej pracowników; rosnący deficyt siły roboczej; 14. Spadek liczby zatrudnionych w przemyśle i budownictwie; 15. Dominacja podmiotów mikro i małych, w części powstałych na bazie zlikwidowanych lub sprywatyzowanych zakładów państwowych; 16. Spadek znaczenia ekonomicznego rolnictwa i produkcji rolnej na obszarach wiejskich; 17. Brak rozpoznawalnej specjalizacji SOM (marka obszaru); 18. Pojawiające się zjawisko ubóstwa energetycznego mieszkańców;
	Innowacyjność wprowadzanych procesów i usług	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dynamiczny rozwój usług cyfrowych, infrastruktury informatycznej i kompetencji cyfrowych w związku z pracą i nauką zdalną; 2. Lokalizacja Technoparku w Szczecinie oraz regionalnych centrów innowacji; 3. Dynamiczny rozwój OZE w OF; 4. Inteligentne specjalizacje w OF; 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Niski poziom innowacyjności lokalnej gospodarki, zdominowanej przez tradycyjne sektory, w tym innowacji społecznych (szczeg. na obszarach wiejskich SOM); 2. Niski stopień powiązań kooperacyjnych oraz powiązań nauki z gospodarką; 3. Nadal niewystarczający poziom cyfryzacji usług publicznych; 4. Nierówny dostęp do usług cyfrowych (Internetu) w gminach SOM; 5. Słabe wyniki w zakresie cyfryzacji przedsiębiorstw i cyfrowych usług publicznych; 6. Dostęp do szybkiego Internetu (luki w dostępie); 7. Słabe wykorzystanie technologii IoT/AI do zarządzania systemami miejskimi;
	Przemieszczanie się z miejsca na miejsce	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bardzo dobre warunki do uprawiania sportu i rekreacji, szczególnie atrakcyjne i zróżnicowane akweny; 2. Włączenie SOM do sieci bazowej TEN-T (węzły miejskie); 3. Potencjał infrastruktury szynowej (SKM, tramwaj w mieście rdzeniowym); 4. Uwzględnienie roweru i in. urządzeń transportu osobistego w systemie komunikacji metropolitalnej, w tym służących codziennemu dojazdowi do pracy-szkoły, usług podstawowych; 5. Wdrożenie operacyjne projektu „Budowa SKM”; 6. Realizacja kluczowych obwodnic drogowych (m.in. Gryfina, Warzymice, Polic); 7. Stopniowa wymiana taboru autobusowego na elektryczny/hybrydowy; 8. Rosnąca rola UTO; 9. Bardzo dobre warunki do uprawiania sportu i rekreacji, szczególnie atrakcyjne i zróżnicowane akweny; 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Słaba spójność funkcjonalno-przestrzenna SOM; 2. Deficyt miejsc postojowych w miastach OF (potrzeby parkingowe mieszkańców, usługodawców i usługobiorców); 4. Zaległości w zakresie infrastruktury i dostępności transportowej (plus edukacja i usługi wyższego rzędu, dostęp do ludzi na obszarach wiejskich); 5. Brak ringu rowerowego odciążającego sieć miejską miasta rdzeniowego; 6. Niewykorzystany potencjał rzeki Odry do przemieszczeń drogą wodną w SOM; 7. Niewystarczająca liczba bezpiecznych, doświetlonych przejść dla pieszych oraz stref ruchu uspokojonego; 8. Słaba oferta lotniska regionalnego w Goleniowie (siatka połączeń krajowych i międzynarodowych); 9. Brak jednolitego systemu transportu metropolitalnego; niedostateczny dostęp do komunikacji publicznej na terenach peryferyjnych miast w OF; trudności z dotarciem transportem publicznym do małych miejscowości; 10. Rozbudowany układ sieci drogowej i kolejowej wymagający uzupełnień, zwiększenia przepustowości na drogach i odtworzenia ruchu na nieczynnych liniach kolejowych; 11. Dominacja transportu indywidualnego nad komunikacją publiczną; niskie czynniki jakościowe transportu zbiorowego, w tym niewystarczająca sprawność i zasięg; 12. Braki w infrastrukturze ułatwiającej korzystanie z przejść osobom niewidomym oraz braki w zakresie wyposażenia w infrastrukturę i meble miejskie dla osób ze szczególnymi potrzebami; 13. Brak kolejowego układu obwodowego Szczecina, który umożliwiłby eliminację przewozu ładunków niebezpiecznych (gł. Do/z Polic) przez centrum miasta rdzeniowego; 14. Problemy związane z przepływem towarów w związku z wysokim popytem na usługi magazynowe; uciążliwości w centrach miast przez ruch tranzytowy; 15. Układ sieci drogowej i kolejowej wymagający uzupełnień, zwiększenia przepustowości na drogach i odtworzenia ruchu na nieczynnych liniach kolejowych; 16. Pofragmentowana sieć rowerowa, brak spójnej sieci dróg rowerowych w SOM;
	Proekologiczne rozwiązania w zakresie transportu publicznego	<ol style="list-style-type: none"> 1. Rosnący poziom świadomości ekologicznej mieszkańców OF; 2. Rosnąca rola kolei w transporcie metropolitalnym; 3. Najnowocześniejszy i ekologiczny tabor kolejowy w kraju; 4. Rosnący udział ekologicznego taboru autobusowego; 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ograniczona dostępność infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych; 2. Niewystarczająca liczba ogólnodostępnych stacji ładowania EV i potrzeba ich estetycznego wkomponowania w krajobraz miejski; 2. Hałas i wysokie zanieczyszczenie środowiska generowane przez transport oraz nierównomiernie rozłożoną zieleń tonizującą uciążliwości środowiskowe;

¹ Analiza w trzech obszarach – procesów strategicznych, operacyjnych oraz uczenia się.

		3. Niewystarczające wykorzystanie rozwiązań z zakresu transportu (ostatnia mila) i logistyki miejskiej; 4. Brak wdrażanych rozwiązań typu Smart City oraz Smart Village;
Ekonomia społeczna²	1. Współdzielenie zasobów w ramach SOM; 2. Wdrażanie programów społecznych wspierających odbudowę zdolności osób wykluczonych do pełniejszego uczestniczenia w życiu społecznym i zawodowym; 3. Aktywna działalność podmiotów ekonomii społecznej na obszarze SOM; aktywność licznych podmiotów działających w sferze pożytku publicznego, podmioty sfery gospodarczej utworzone w związku z realizacją celu społecznego;	1. Niski poziom kapitału społecznego i słabe poczucie tożsamości regionalnej; 2. Niewystarczający odsetek zatrudnieni osób niepełnosprawnych w gospodarce; 3. Niski poziom chęci zdobywania umiejętności biznesowych przez mieszkańców, opór wobec łączenia działalności komercyjnej ze społeczną; 4. Niska liczba liderów społecznych; 5. Niski potencjał przedsiębiorstw funkcjonujących w ramach ekonomii społecznej;
Dostępność oraz stan służby zdrowia	1. Rozwinięta sieć placówek ochrony zdrowia; dobra lokalizacja sieci szpitali (11 szpitali); 2. Potencjał medyczny, w tym zw. z Pomorskim Uniwersytetem medycznym; 3. Bliskość uzdrowiska;	1. Niewystarczająca dostępność do infrastruktury i usług publicznych na terenach wiejskich SOM; 2. Niedostateczny i niestabilny poziom finansowania usług zdrowotnych ze środków publicznych; 3. Postępująca gentryfikacja w OF – wzrost zapotrzebowania na usługi opiekuńcze i zdrowotne; 4. Deficytowe specjalizacje medyczne: geriatria, neurologia, nefrologia, zwyrodnienia stawów i kręgosłupa, choroby miażdżycowe, cukrzyca i zdrowie psychiczne; 5. Rosnący niedobór kadry medycznej i ogólnomedycznej w OF zw. ze zmianami demograficznymi; 6. Niska świadomość zdrowotna powiązana z brakiem programów przesiewowych i badań podstawowych (niska wykrywalność chorób); 7. Powiększająca się liczba zgonów w SOM z powodu chorób układu krążenia, chorób nowotworowych, układów oddechowego i trawiennego;
Środowisko miasta rdzeniowego / OF	1. Bogactwo i różnorodność walorów przyrodniczych i wysoka jakość środowiska naturalnego; 2. Obecność krajobrazów priorytetowych, wyróżniających się ze względu na swoje wartości przyrodnicze, kulturowe, historyczne, architektoniczne lub estetyczno-widokowe; 3. Wysoka lesistość w SOM; 4. Występowanie kopaliny pospolitych, wód mineralnych i wód geotermalnych; 5. Gęsta sieć infrastruktury wodociągowo-kanalizacyjnej, dobrze rozwinięta sieć oczyszczalni ścieków; bardzo nowoczesna infrastruktura spalarni odpadów komunalnych w mieście rdzeniowym; 6. Ośrodki miejskie, w tym małe, oferujące lokalną specyfikę jakości życia – odmienną od metropolii;	1. Powolna degradacja środowiska przyrodniczego Puszczy Bukowej; 2. Brak integracji ekologicznej, strefy ekotonowe; 3. Niewystarczająca integracja w zarządzaniu ryzykiem powodziowym (brak wspólnych planów miejscowych); 4. Ochrona i zarządzanie zasobami ponadlokalnymi (np. integracja ekologiczna, ochrona zlewni, podniesienie zdolności retencyjnej, obszary chronione); 5. Porzucanie odpadów w miejscach publicznych (parki, lasy), podrzucanie odpadów z zabudowy jednorodzinnej lub zabudowy rekreacyjnej; 6. Występowanie wysokich stężeń zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego; 7. Niedostateczna edukacja ekologiczna dużej części mieszkańców; 8. Niewystarczająco zintegrowana gospodarka środowiskiem naturalnym; 9. Brak inwentaryzacji usług ekosystemów; 10. Zmiany w strukturze funkcjonalno-przestrzennej w związku z występowaniem terenów zdegradowanych (w tym zajmowanie nowych obszarów pod zabudowę); 11. Występowanie konfliktów przestrzennych na terenach zdegradowanych i wokół; 12. Niewystarczająca współpraca JST i innych podmiotów w zakresie rozwiązywania problemów dot. ochrony środowiska;
Bezpieczeństwo	1. Wzrost atrakcyjności mniejszych ośrodków jako miejsc względnie bezpieczniejszych niż miasto rdzeniowe; 2. Lokalizacja nowej zabudowy w bliskości istniejących osiedli z uwzględnieniem dostępności do infrastruktury (oświetlenie ulic); 3. Siedziba Kwatery Głównej Wielonarodowego Korpusu Pn-Wsch. w mieście rdzeniowym;	1. Wzrost przestępczości drobnej niewykrywalnej; 2. Transport niebezpiecznych środków i produktów na obszarach gęsto zaludnionych; 3. Konieczność modernizacji i rozbudowy systemów wczesnego ostrzegania/alarmowania mieszkańców na obszarze SOM; 4. Niewystarczająca sieć videomonitoringu bezpieczeństwa mieszkańców w OF;
Gospodarka mieszkaniowa	1. Duży zasób struktur zabytkowych;	1. Niezadowalający stan techniczny mieszkaniowych zasobów komunalnych (potrzeba termomodernizacji, remontów itp.); 2. Niedostateczna liczba mieszkań o odpowiednim standardzie; 3. Luka na rynku mieszkań (nierównowaga między liczbą gospodarstw domowych a liczbą mieszkań);
Edukacja	1. Rozwinięta baza oraz szeroka oferta edukacyjna szkolnictwa średniego i akademickiego, w tym szkoły unikalne (np. szkolnictwo morskie, medyczne i artystyczne); 2. Oferta kształcenia dwujęzycznego (j. niemiecki od przedszkola);	1. Wyniki nauczania w szkołach podstawowych i szkołach średnich niższe od średniej krajowej (szczególnie na obszarach wiejskich); 2. Ogólnie niska konkurencyjność ośrodka akademickiego w Szczecinie względem ośrodków krajowych; 3. Niewystarczająca infrastruktura cyfrowa szkół i poziom umiejętności cyfrowych uczniów i nauczycieli na wszystkich poziomach kształcenia; 4. Nierównomierne rozmieszczenie sieci obiektów sportu i rekreacji; 5. Niewystarczające dostosowanie rynku pracy w sferze edukacji i naukowo-badawczej;
Poziom demokracji	1. Twórcze i liczne środowisko kultury instytucjonalnej i pozainstytucjonalnej (element klasy kreatywnej SOM); 2. Świadome i aktywne środowisko Trzeciego Sektora; 3. Frekwencja wyborcza w SOM na wyższym poziomie niż średnio w kraju i w WZP; 4. Znaczący zasób kulturowy OF; wielokulturowość wpisana w historię OF; 5. Działające budżety obywatelskie i dojrzałe projekty zgłaszane w ich ramach;	1. Niewykorzystane możliwości mierzenia efektów zarządzania politykami JST; 2. Zbyt niski poziom zaangażowania mieszkańców w procesy konsultacyjne z władzami samorządowymi; 3. Bierne użytkowanie przestrzeni, potrzeby werbalizowane przez instytucje, a nie przez mieszkańców; 4. Słaba aktywność społeczna, aktywistów w OF, którzy kształtowaliby/werbalizowali potrzeby i wspólne cele w obszarze; 5. Brak elit lokalnych, mediów, co przekłada się na bierność w kształtowaniu rozwoju; brak wizji docelowej i myśli o przyszłych pokoleniach (tylko sypialnie);
Relacje międzyludzkie	1. Dobra współpraca samorządów lokalnych i WZP, w tym transgraniczna; 2. Otwartość społeczeństwa na cudzoziemców i imigrantów; 3. Wysoki poziom tolerancji i poszanowania różnorodności, osobistej i zbiorowej autonomii w społeczeństwie (ksenofobie, seksualność, wyznaniowa itd.); 4. Skuteczne wdrażanie Programu „Społecznik”, budującego relacje społeczne; 5. Dbłość o poprawianie warunków życia w gminach, w tym doskonalenie jakości oferowanych mieszkańcom usług; 6. Pozytywne postrzeganie miejsca zamieszkania w OF;	1. Rozpad więzi społecznych i spadek zainteresowania budowaniem długotrwałych relacji międzypersonalnych oraz na lokalnym rynku; 2. Niewystarczająca otwartość na zmiany i nowości w grupach zagrożonych marginalizacją społeczną; 3. W gminach niechęć do/opieszałość do zmian i wspólnych działań, np. planów miejscowych, ograniczeń w transporcie indywidualnym (w gminach i społecznościach lokalnych); 4. Słaba solidarność międzypokoleniowa i integracja społeczna; 5. Niski poziom zaufania do instytucji publicznych (policja, system polityczny, prawny);
Spójność społeczna³	1. Relatywnie duże zainteresowanie i udział mieszkańców w działaniach organizacji pozarządowych; 2. Wysoka aktywność i mobilność społeczna mieszkańców w obszarze transgranicznym (kontakty z sąsiadami zza granicy);	1. Narastająca dysproporcja między potencjałami endogenicznymi stolicy województwa a resztą SOM; 2. Niedopasowanie potrzeb miejsca pracy do osób zagrożonych wykluczeniem społecznym (niepełnosprawni, bezrobotni, seniorzy);

² **Ekonomia społeczna - sfera, w której ekonomiczna działalność służy realizacji celów społecznych:** zatrudnianie i reintegracja osób, które znajdują się w wyjątkowo trudnej sytuacji życiowej i są zagrożone wykluczeniem społecznym (niepełnosprawni, bezrobotni oraz seniorzy). Wśród celów społecznych jest: wspieranie podmiotowości i samodzielności tych osób, odbudowa ich zdolności do pełniejszego uczestniczenia w życiu społecznym i zawodowym; działania na rzecz rozwoju lokalnego. Cele ekonomii społecznej i solidarnej realizowane są przez podmioty ekonomii społecznej (PES), tj. przedsiębiorstwa społeczne (np. spółdzielnie socjalne), które zatrudniają co najmniej połowę osób z grup zagrożonych wykluczeniem społecznym – niepełnosprawnych, bezrobotnych, 30 proc. osób o umiarkowanym lub znacznym stopniu niepełnosprawności; jednostki reintegracyjne, czyli takie, których głównym celem jest ponowna integracja społeczna i zawodowa osób zagrożonych wykluczeniem społecznym (m.in. Zakłady Aktywności Zawodowej, Warsztaty Terapii Zajęciowej czy Centra Integracji Społecznej); podmioty działające w sferze pożytku publicznego takie jak stowarzyszenia, fundacje oraz podmioty sfery gospodarczej utworzone w związku z realizacją celu społecznego – spółki non-profit i spółdzielnie, których celem jest zatrudnienie np. inwalidów i niewidomych. Obecnie w Polsce działa ok. 100 tys. podmiotów ekonomii społecznej.

³ Wg. Rady Europejskiej spójność społeczną to „zdolność społeczeństwa do zapewnienia długoterminowego dobrobytu dla wszystkich jego członków, w tym zapewnienia równego dostępu do zasobów, poszanowania godności ludzkiej i różnorodności, osobistej i zbiorowej autonomii oraz odpowiedzialnej partycypacji”.

			<p>3. Problemy z utrzymaniem jakości kapitału społecznego w SOM (wysoka liczba rozwodów i urodzeń pozamałżeńskich, problemów społecznych);</p> <p>4. Istnienie wielu deficytów związanych z zagrożeniem społecznym mieszkańców SOM;</p> <p>5. Utrzymujący się relatywnie wysoki odsetek osób korzystających z pomocy społecznej;</p> <p>6. Brak bieżącego gromadzenia i monitorowania danych dot. SOM;</p> <p>7. Konieczność restrukturyzacji sieci szkół, doposażenia i wsparcia infrastruktury dydaktyczno-rehabilitacyjnej szkół i ośrodków kształcenia specjalnego;</p>
DETERMINANY JAKOŚCI ŻYCIA		SZANSE DLA SOM	ZAGROŻENIA DLA SOM
Z E W N E F T R Z N E	Warunki ekonomiczne	<ol style="list-style-type: none"> 1. Lokowanie w Szczecinie funkcji rangi krajowej i międzynarodowej, wzmocnienie rangi społecznej i politycznej Szczecina w kraju; 2. Dalszy rozwój infrastruktury dostępowej do Szczecina o znaczeniu korytarzowym i rozwój infrastruktury regionu zachodniopomorskiego (kolejowej, lotniczej, drogowej i wodnej); 3. Wzrost znaczenia europejskiego korytarza transportowego Pn-Pd, dzięki pogłębieniu toru wodnego Świnoujście-Szczecin; 4. Skuteczne przełamanie kryzysu pandemicznego i stały wzrost gospodarczy Polski, rosnąca siła polskich przedsiębiorstw; 5. Wzrost znaczenia transportu wodami śródlądowymi do Berlina i na południe; 6. Wzrost zainteresowania inwestorów przemysłowych przenoszeniem produkcji do Polski w związku ze skracaniem łańcuchów dostaw (post pandemiczna gospodarka); 7. Zainteresowanie inwestorów Szczecinem i SOM w związku z realizacją Zielonego Ładu i znacznym zapotrzebowaniem na konstrukcje <i>off-shore</i> i morskie farmy wiatrowe; 8. Wzrost atrakcyjności regionu bałtyckiego i Pomorza Zachodniego jako bezpiecznego i atrakcyjnego miejsca wypoczynku dla turystów zagranicznych (rozwój turystyki, jachtingu i przemysłu czasu wolnego); 9. Możliwość dynamicznego rozwoju i połączenia wypracowanej oferty rekreacyjno-turystycznej SOM z ofertą gmin niemieckich MPP i Brandenburgii; 10. Większe otwarcie rynku niemieckiego na polskie produkty, rosnąca współpraca gospodarcza i wymiana handlowa w regionie bałtyckim; 11. Zmniejszenie liczby małych gospodarstw rolnych poprzez konsolidację gruntów i dywersyfikację wiejskiej gospodarki; 13. Zwiększenie wsparcia dla dywersyfikacji gospodarczej i przedsiębiorczości na obszarach wiejskich; 14. Zwiększenie w portach morskich potencjału przeładunkowego żeglugi śródlądowej; 15. Rozbudowa terminalu LNG oraz lądowej infrastruktury transportowej; 16. Zwiększenie konkurencyjności SOM jako ważnego obszaru usług logistycznych, transportowych; 17. Realizacja krajowych inwestycji w zakresie sieci przesyłowych – budowa pętli zasilającej węzeł szczeciński; 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Postępujący proces depopulacji w Polsce, rosnąca konkurencja pomiędzy miastami o mieszkańców, szczególnie w grupie produkcyjnej, mobilnej; 2. Niewystarczający napływ do Szczecina nowych mieszkańców i pracowników z województwa zachodniopomorskiego; niska dzietność szczecinian; 3. Deficyt pracowników w kluczowych zawodach: nauczyciele szkół podstawowych i ponadpodstawowych, nauczyciele akademicy, lekarze i pielęgniarki, trudność uzupełnienia kadr z zewnątrz (istnienie luki pokoleniowej); 4. Niedostosowanie rynku pracy w otoczeniu do potrzeb gospodarki; 5. Niska mobilność siły roboczej; 6. Skuteczna konkurencja innych metropolii o pracowników, absolwentów szkół wyższych i zawodowych oraz mieszkańców; 7. Konkurowanie niemieckiego obszaru przygranicznego o pracowników w kluczowych zawodach rynkowych i społecznych; 8. Kryzys finansów budżetu centralnego lub wymuszona reorientacja wydatków na cele związane z Europejskim Zielonym Ładem, stopowieniem centralnych obszarów kraju itp.; 9. Niedostateczne nakłady na utrzymanie infrastruktury dostępu do portów i obszaru metropolitalnego Szczecina; słabnąca pozycja konkurencyjna portów w Szczecinie i Świnoujściu w skali globalnej; 10. Ograniczenia dostępne do portu w Świnoujściu na niemieckich wodach terytorialnych i w związku z przebiegiem <i>Nord Stream</i>; 11. Niedostateczna przepływność korytarzy transportowych (<i>bottle neck</i>); 12. Zmniejszenie finansowania R&D z funduszy UE, Polska płatnikiem netto; zanieczyszczenie Bałtyku ograniczające zainteresowanie turystyką nadmorską i jachtingiem; 13. Ograniczenia w dostępie do energii elektrycznej, w związku z nierównowagą rozmieszczenia źródeł i stanem infrastruktury; 14. Wobec braku wymagań prawnych słaba współpraca klastrów i organizacji gospodarczych, słabe wykorzystywanie efektów skali działania; 15. Dalsza marginalizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej; 16. Brak środków na uzbrojenie terenów inwestycyjnych, w tym wewnętrznego układu komunikacyjnego; 17. Obniżenie dotychczasowych poziomów innowacyjności MiSP; 18. Słaba współpraca klastrów i organizacji gospodarczych, słabe wykorzystanie efektów skali działania; 19. Peryferyzacja przestrzeni w SOM, w tym utrata ludności przy jednoczesnym pogarszaniu się warunków ekonomicznych;
	Innowacyjność wprowadzanych procesów i usług	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wysoki popyt na określone typy usług (m.in.: zdrowotnych, kulturalnych, sportowych, rekreacyjnych, usług dla ludności itp.) dla klientów z Niemiec, Skandynawii i in. krajów UE; 2. Rozwój technologii informatycznych i ich wykorzystanie w systemach zarządzania miastem (<i>Smart Cities</i>) i obszarami wiejskimi (<i>Smart Villages</i>); 3. Wzmocnienie powiązań pomiędzy instytucjami badawczymi a przedsiębiorstwami, w tym na obszarach wiejskich; 4. Poszerzanie możliwości skutecznego zarządzania JST na podstawie wiarygodnych danych i interpretacji trendów; 5. Rozwój zielonych technologii; 6. Zmiana nawyków konsumpcyjnych mieszkańców; 7. Wdrażanie technologii AI i IoT do zarządzania systemami miejskimi; 8. Rozwój energetyki opartej na OZE; 9. Rozwój technologii recyklingu i odzysku odpadów; 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Peryferyzacja SOM jako obszaru mniej atrakcyjnego w porównaniu z innymi metropoliami w Polsce; 2. Rosnąca dysproporcja w poziomie życia po obu stronach granicy, wykorzystywanie przewagi zamiast współpracy;
	Przemieszczanie się z miejsca na miejsce	<ol style="list-style-type: none"> 1. Umocnienie trendu powrotów do miasta rdzeniowego, zmniejszające społeczno-ekonomiczne skutki rozpraszania zabudowy; 2. Rozwój przez gminy SOM dostępowej infrastruktury komunikacyjnej do centrum Szczecina; 3. Wybudowanie Drogowego Obejścia Zachodniego Szczecina i przeprawy Police-Święta; 4. Postęp technologiczny i coraz wyższy odsetek osób korzystających z urządzeń mobilnych ułatwiający wdrożenie nowoczesnych i łatwych w obsłudze systemów transportowych (odcinek ostatniej mili); 5. Wprowadzenie rozwiązań prawnych i finansowych ułatwiających integrowanie różnych form transportu w ramach SOM; 6. Możliwość budowy i promocji nowych produktów turystycznych opartych o system transportowy; 7. Podniesienie standardu i rangi lotniska w Szczecinie Dąbiu; 8. Wykorzystanie potencjału terenów w obszarze węzłów logistycznych, centrów przesiadkowych i przystanków zintegrowanych; lokowanie tam funkcji uzupełniających i podstawowych; 9. Wsparcie i realizacja szybkich i bezpośrednich połączeń kolejowych Berlin-Szczecin oraz Berlin-Świnoujście; 10. Budowa zachodniej kolejowej obwodnicy Szczecina; 11. Utworzenie wodnego połączenia Szczecin-Świnoujście oraz Nowe Warpno-Świnoujście (połączenie promowe) w systemie „Parkuj i płyn” (Park&Ferry) jako alternatywnego połączenia komunikacyjnego w obrębie zachodniej części SOM; 12. Połączenie wsi podmiejskich z ośrodkami miejskimi/węzłami przesiadkowymi/dojazdowymi trasami rowerowymi z uwzględnieniem uwarunkowań „ostatniej mili” dla ruchu turystycznego i towarowego; 13. Utworzenie w miastach hierarchicznego układu transportowego z liniami podstawowymi i uzupełniającymi oraz zintegrowanymi węzłami przesiadkowymi i parkingami z uwzględnieniem uwarunkowań „ostatniej mili” dla ruchu turystycznego i towarowego; 14. Integracja powiązań transportowych w ramach OF, poprawa dostępności w tym dla transportu publicznego obszarów obecnej i przyszłej zabudowy; 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Stały trend wzrostowy transportu indywidualnego i spadek liczby użytkowników transportu publicznego; 2. Uwarunkowania prawne nieuwzględniające w pełni specyfiki działania transportu na żądanie (np. wątpliwości czy jest to regularna czy okazjonalna usługa transportowa); 3. Brak koordynacji przez gminy SOM budowy infrastruktury komunikacyjnej i technicznej w obszarach przygranicznych; 4. Zmieniająca się polityka i legislacja transportowa (mogące pojawić się ograniczenia dotyczące sposobu działania usługi, np. likwidacja dopłat do przejazdów ulgowych); 5. Dalsze utrzymanie braku powiązań sieciowych w obszarze transgranicznym; 6. Zaprzestanie działań na rzecz kształtowania ładu komunikacyjnego wokół miasta rdzeniowego; 7. Redukcja liczby połączeń kolejowych i lotniczych m. Szczecinem a Warszawą; 8. Brak rezerw terenów pod inwestycje strategiczne (kolejowe, drogowe, infrastrukturalne itp.);

	16. Rozwój infrastruktury transportowej nowej generacji;	
Proekologiczne rozwiązania w zakresie transportu publicznego	1. Udrożnienie dróg wodnych dla transportu śródlądowego i morskiego; 2. Rozbudowa systemów dróg rowerowych z uwzględnieniem połączeń transgranicznych; 3. Zmiana nawyków komunikacyjnych mieszkańców; 3. Rozbudowa systemu Park&Ride / Bike&Ride w węzłach komunikacyjnych w strefach podmiejskich i strefach peryferyjnych miast; 4. Budowa systemów ITS; 5. Przygotowanie infrastruktury transportowej pod kątem wykorzystania pojazdów autonomicznych;	1. Ograniczenia dochodu rozporządzalnego w związku z regulacjami UE w sprawie emisji, CO ₂ , wymuszone duże nakłady na wymianę systemów ogrzewania, eliminację samochodów z silnikiem diesla;
Ekonomia społeczna	1. Zwiększenie roli edukacji, redukującej zakres pomocy społecznej i zwiększającej szanse społeczne i zawodowe osób nią objętych; 2. Rozwój edukacji zwiększającej szanse społeczne i zawodowe osób objętych pomocą społeczną; 3. Rozwój rynku pracy poprzez wspieranie aktywności zawodowej kobiet i osób po 50. roku życia; napływ obywateli innych państw oraz krajowe przepływy ludności do miast z mniejszych ośrodków i obszarów wiejskich w OF; 4. Stwarzanie warunków dla rozwoju białej i srebrnej gospodarki oraz ekonomii społecznej;	1. Pogłębianie się trendów migracyjnych i odpływ utalentowanych mieszkańców z obszaru SOM;
Dostępność oraz stan służby zdrowia	1. Wsparcie krajowe rodzin i osób niepełnosprawnych i osób w wieku poprodukcyjnym; 2. Wzrost nakładów na służbę zdrowia i służby związane z ochroną bezpieczeństwa i mienia; 3. Wsparcie instytucjonalne w opiece nad osobami starszymi;	1. Pogłębiająca się niewydolność systemu zdrowia i ubezpieczeń społecznych w Polsce;
Środowisko miasta rdzeniowego/OF	1. Rozwój i sieciowanie infrastruktury sportu, rekreacji weekendowej i wypoczynku w ramach OF i regionu; 2. Wzmocnienie działań ochronnych dotyczących środowiska przyrodniczego i ochrony gruntów rolniczych w otoczeniu Szczecina; 3. Zapewnienie rezerw terenowych dla realizacji zadań ponadlokalnych; 4. Zahamowanie spadku pojemności retencyjnej Międzyodrza; 5. Wdrożenie wspólnego planu gospodarowania wodami opadowymi w OF, rozwoju błękitno-zielonej infrastruktury; 6. Utrzymanie ciągłości obszarów zieleni (puszcze) wokół Szczecina i wskazanie terenów do uzupełnienia metropolitalnego systemu przyrodniczego; 7. Preferencja dla recyklingu terenów zdegradowanych w OF (<i>brownfields</i>); 8. Umiejętne wykorzystanie usług ekosystemów i potencjału przyrodniczego, zapewniające stabilną podstawę dla dalszego zrównoważonego rozwoju OF; 9. Podnoszenie jakości środowiska przyrodniczego, zrównoważony rozwój, tworzenie ośrodka uporządkowanego urbanistycznie, przestrzennie, redukującego „rozlewanie się” tkanki miejskiej; 10. Wzrost zapotrzebowania na rozwój badań naukowych w dziedzinie ochrony środowiska, rekultywacji i zagospodarowania terenów zdegradowanych; 11. Transformacja do gospodarki w obiegu zamkniętym; 12. Aktywna regeneracja ekosystemów w celu zahamowania procesów utraty bioróżnorodności;	1. Wypływanie Międzyodrza zagrażające wzrostem ryzyka powodziowego i postępująca eutrofizacja akwenów; 2. Niewystarczająca ochrona zasobów środowiska (leśnych, wodnych itp.); 3. Suburbanizacja bez wyposażenia terenów mieszkaniowych w infrastrukturę społeczną; 4. Zabudowa terenów w zlewni rzeki Bukowa, skutkująca wzrostem ryzyka podtopień i powodzi w Szczecinie; 5. Kontynuacja zabudowy blokującej rozwój infrastruktury komunikacyjnej; 6. Spadek różnorodności biologicznej na wszystkich poziomach (ekosystemowym, gatunkowym, genetycznym) w wyniku degradacji siedlisk; 7. Utrata usług ekosystemowych; 8. Rosnące znaczenie gatunków inwazyjnych w środowisku;
Bezpieczeństwo	1. Wybudowanie elektrowni gazowej w regionie zachodniopomorskim, podniesienie poziomu bezpieczeństwa energetycznego; 2. Budowa systemów videomonitoringu bezpieczeństwa mieszkańców w OF;	1. Globalne skutki zmian klimatycznych związane z gwałtownymi zjawiskami pogodowymi, wyspami ciepła itp.; 2. Malejące bezpieczeństwo żywnościowe (pogarszające się warunki uprawy i hodowli w związku ze zmianami klimatycznymi, deficyt dostępności wody w Polsce);
Gospodarka mieszkaniowa	1. Dalsza realizacja projektów związanych z efektywnością energetyczną budynków mieszkalnych, modernizacji i remontów infrastruktury technicznej; 2. Rozwój budownictwa społecznego (TBS) i senioralnego;	1. Degradacja tkanki mieszkaniowej – brak remontów;
Edukacja	1. Kontynuacja kształcenia i studiowanie w Szczecinie osób z SOM i regionu zachodniopomorskiego; 2. Wzrost nakładów na naukę i badania; 3. Wzrost nakładów na kulturę wysoką oraz sport, wsparcie dla talentów; 4. Wzrost znaczenia kształcenia zawodowego zgodnego z oczekiwaniami rynku pracy;	1. Znacznie wyższa atrakcyjność oferty szkół wyższych z tradycjami, działających w większych od Szczecina ośrodkach metropolitalnych, konkurowanie o studentów;
Poziom demokracji	1. Zwiększenie zaangażowania obywatelskiego, partycypacji społecznej; 2. Większa otwartość gmin w SOM na współpracę i współdziałanie z miastem rdzeniowym, koordynowanie współpracy w obszarze polityk społecznych;	1. Skupienie się samorządów sąsiedzkich i metropolitalnych na własnych potrzebach, słaba współpraca samorządów i społeczności lokalnych; 2. Utrzymanie niekorzystnych rozwiązań w prawie o zagospodarowaniu przestrzennym;
Relacje międzyludzkie	1. Dalsze doskonalenie jakości oferowanych mieszkańcom usług; 2. Budowanie zaufania do instytucji publicznych; poprawa komunikacji na linii samorząd terytorialny – mieszkańcy OF;	1. Degradacja dotychczasowych wartości związanych z rodziną, wychowaniem i tożsamością regionalną/lokalną; 2. Dalsze pogłębianie się rozwarstwienia i nierówności społecznych; 3. Słabe poczucie tożsamości regionalnej; 4. Niekontrolowany rozwój Internetu Rzeczy (IoT), świata wirtualnego i jego negatywnego wpływu na przestrzeń i relacje społeczne;
Spójność społeczna	1. Prognozowana na zbliżonym poziomie populacja ludności w województwie zachodniopomorskim i w gminach SOM; 2. Poprawa kapitału ludzkiego i społecznego, zatrudniania i przedsiębiorczości w miastach i na wsi; 3. Poprawa warunków życia na obszarach wiejskich i ich dostępności przestrzennej, zwiększanie bezpieczeństwa żywnościowego, zwiększanie wydajności i konkurencyjności sektora rolno-spożywczego, wspieranie ochrony środowiska i adaptacji do zmian klimatycznych na obszarach wiejskich;	1. Znaczny spadek dostępności środków z funduszy UE, Polska staje się płatnikiem netto; 2. Wzrost konkurencji o zasoby ludzkie między ośrodkami krajowymi; 3. Niska gęstość zaludnienia na obszarach wiejskich województwa zachodniopomorskiego; depopulacja i spadek potencjału gospodarczego; 4. Brak zintegrowanego systemu zarządzania rozwojem w układzie gmina-województwo-kraj; 5. Znaczny spadek dostępności środków z funduszy UE;