

**UCHWAŁA NR 611/XLVIII/22
RADY MIASTA ŻORY**

z dnia 27 października 2022 r.

w sprawie przyjęcia Strategii rozwoju miasta Żory 2030+

Na podstawie art. 10e ust. 1 i art. 10f ust. 4 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jedn. Dz.U. z 2022 r., poz. 559 ze zm.), po przeprowadzeniu konsultacji, o których mowa w art. 6 ust. 3 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (tekst jedn. Dz.U. z 2021 r., poz. 1057 ze zm.) oraz zasięgnięciu opinii Zarządu Województwa Śląskiego

**RADA MIASTA
uchwała:**

§ 1.

Przyjąć Strategię rozwoju miasta Żory 2030+ stanowiącą załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2.

Uchylić uchwałę nr 525/L/14 Rady Miasta Żory z dnia 25 września 2014 roku w sprawie przyjęcia zaktualizowanej Strategii Rozwoju Miasta Żory 2020+.

§ 3.

Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta, który poda jej treść do publicznej wiadomości w sposób zwyczajowo przyjęty na terenie Gminy.

§ 4.

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady
Miasta

Piotr Koszyła

Załącznik Nr 1 do uchwały Nr 611/XLVIII/22
Rady Miasta Żory
z dnia 27 października 2022 r.



Strategia rozwoju
miasta Żory
2030+

Przed nami

Szanowni Państwo,

dokumentem strategicznym, na którym Żory opierały w ostatnich latach swoje dotychczasowe działania rozwojowe była „Strategia rozwoju miasta Żory 2020+”, przyjęta do realizacji przez Radę Miasta Żory we wrześniu 2014 roku. Na jej realizację złożyły się wspólne działania wszystkich podmiotów lokalnych, skłonnych do podjęcia aktywności na rzecz rozwoju naszego miasta. Zadania realizowane były z wielkim zaangażowaniem, zdecydowana większość zamierzeń zapisanych w Strategii została zakończona z pozytywnym skutkiem, co przyczyniło się do obecnej, korzystnej kondycji miasta w jego aspekcie gospodarczym i społecznym. Nie byłoby to możliwe bez konstruktywnej i efektywnej współpracy wszystkich interesariuszy rozwoju lokalnego, która umożliwiła realizację wielu – często kosztownych – inwestycji i przedsięwzięć, wpływających na rozwój Żor. Ważnym celem działań strategicznych jest przede wszystkim dywersyfikacja i stabilizacja źródeł dochodów Gminy poprzez tworzenie sprzyjających warunków dla rozwoju przedsiębiorczości i przyciągania nowych mieszkańców. Należy wspomnieć, że na możliwość realizacji wielu projektów rozwojowych i strategicznych niebagatelny wpływ miały nie tylko konkretne pomysły na rozwiązania w obszarach wymagających interwencji, ale także skuteczne wnioskowanie Gminy o pozyskanie środków z funduszy unijnych oraz krajowych.

Ostatnie dwa lata są dla naszego miasta wyjątkowe z powodu wystąpienia koronawirusa SARS-CoV-2. Panująca pandemia wywarła ogromny wpływ na nasze życie zawodowe i osobiste. W negatywny sposób oddziałuje ciągle na działalność samorządu, nie tylko utrudniając kontakt z mieszkańcami i zmieniając jego formę, ale także w znaczący sposób ograniczając jego możliwości finansowe. Równolegle samorządy muszą radzić sobie zatem z licznymi wyzwaniami, zmuszone zostały także do rozwiązywania wielu

pojawiających się – a nieznanymi wcześniej - trudności i niedogodności. W obliczu obecnych wyzwań i lokalnych problemów nie sposób nie wspomnieć o postępujących zmianach cywilizacyjnych, na które składają się zmiany technologiczne, klimatyczne i demograficzne, a co za tym idzie, stojącym przed nami kluczowym wyzwaniem, jakim będzie transformacja regionu na rzecz gospodarki neutralnej dla klimatu. W tym aspekcie Żory są wyjątkowym miejscem na mapie województwa, ponieważ – zmuszone okolicznościami zewnętrznymi – rozpoczęły trudną drogę transformacji znacznie wcześniej niż większość gmin województwa, więc dzięki temu są w wielu obszarach dalej niż inne miasta. Mogą dzięki temu stać się pionierem transformacji w kierunku wdrażania szeroko rozumianych innowacji gospodarczych i społecznych, co tworzy możliwość realizacji w kolejnych latach na terenie Żor wielu strategicznych przedsięwzięć, wyprzedzających niejako standardowe myślenie i wspierających zarazem proces wielowymiarowo rozumianej transformacji w miastach typowo górniczych objętych wsparciem w ramach Funduszu Sprawiedliwej Transformacji Województwa Śląskiego. Żory mogą zatem stać się unikalnym w skali kraju przykładem „Miasta transformacji 2.0”. Zapisy niniejszej strategii odzwierciedlają to podejście.

Myśląc o rozwoju lokalnym w kolejnych latach, nie sposób zapomnieć o obszarach bezpośrednio wpływających na codzienne życie mieszkańców, takich jak chociażby: edukacja, jakość powietrza, transport publiczny, dostęp do kultury, sportu i rekreacji czy też infrastruktury komunalnej. W tym kontekście nowa Strategia ma stanowić kontynuację procesów zapoczątkowanych już wiele lat temu, które w perspektywie najbliższych lat będą sukcesywnie dostosowywane do postępujących zmian przestrzennych, klimatycznych i demograficznych, coraz bardziej odczuwanych przez mieszkańców naszego miasta, niezależnie od ich wieku.

Jestem przekonany, że tak wyznaczona ścieżka rozwoju pozwoli spełnić wizję dalszego rozwoju Żor jako miasta kreującego, inkluzyjnego, spójnego i proekologicznego. Na tych filarach został oparty niniejszy dokument, a do jego efektywnej realizacji potrzebna jest energia, pomysłowość i współpraca wszystkich interesariuszy życia lokalnego. Z tego względu zapraszam wszystkich mieszkańców, lokalnych liderów, organizacje pozarządowe i przedsiębiorców oraz wszystkich zainteresowanych do wspólnej pracy na rzecz dalszego rozwoju Żor.

Z wyrazami szacunku
Waldemar Socha
Prezydent Miasta Żory

Spis treści

Przed nami	2
Spis treści	5
Proces partycypacyjnego opracowania Strategii	6
Wnioski ze Strategii rozwoju miasta Żory 2020+	9
Synteza diagnozy sytuacji społeczno-gospodarczej	13
Ludzie	13
Gospodarka i administracja	20
Środowisko i przestrzeń	25
Żory w obszarze funkcjonalnym	31
Podsumowanie prac nad aktualnymi dokumentami dziedzinowymi	36
Analiza SWOT	40
Wnioski	45
Postanowienia strategiczne rozwoju Żor 2030+	47
Wizja – Żory 2030	47
Żory do roku 2030 są:	49
Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	49
Cele strategiczne i cele operacyjne	62
Kierunki działań, projekty strategiczne	66
Zgodność postanowień strategicznych	73
System realizacji strategii	77
Zasady operacjonalizacji	77
Zasady monitorowania i ewaluacji	85
Ramy finansowe	92
Ryzyko i zarządzanie ryzykiem	92

Proces partycypacyjnego opracowania Strategii

Strategię opracowano, realizując Uchwałę Rady Miasta nr 445/XXXII/21 z dnia 29 lipca 2021 r. w sprawie określenia szczegółowego trybu i harmonogramu opracowania projektu "Strategii Rozwoju Miasta Żory 2030+", w tym trybu jej konsultacji, o których mowa w art. 6 ust. 3 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju.

W wyniku nowelizacji Ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw, która weszła w życie jesienią 2020 r., przyjęto zestandaryzowaną metodę konstruowania strategii lokalnych i zapewnienia udziału społeczeństwa w tym procesie. Zakres dokumentu strategicznego gminy zdefiniowano w znowelizowanej Ustawie o samorządzie gminnym.

Pierwsza część niniejszej strategii obejmuje podsumowanie realizacji dotychczasowej strategii rozwoju miasta (Żory 2020+) oraz skrót diagnozy sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej z uwzględnieniem układu funkcjonalnego miasta i układu porównawczego. Pełne opracowanie diagnostyczne zostało przygotowane przez Wydział Strategii i Rozwoju Miasta Urzędu Miasta Żory przed rozpoczęciem prac nad głównymi postanowieniami nowej strategii.

Od września do listopada 2021 r. przeprowadzono pięć spotkań warsztatowych z interesariuszami rozwoju miasta. Braли w nich udział: młodzież, radni, pracownicy urzędu miasta i jednostek organizacyjnych gminy, pracownicy organizacji pozarządowych, ośrodków kultury i edukacji oraz przedstawiciele instytucji otoczenia biznesu. Na podstawie zgromadzonych informacji analitycznych i wyników konsultacji na temat kształtowania miasta w perspektywie roku 2030 przeprowadzono analizę SWOT, z której wyników wywiedziono wizję miasta oraz cele, kierunki działań i projekty strategiczne.

W I połowie 2022 r. dokument strategii został poddany konsultacjom społecznym, o których mowa w Ustawie o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz w Ustawie o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie. Dokonano oceny oddziaływania strategii na środowisko oraz ewaluacji trafności, przewidywanej skuteczności i efektywności realizacji.

W procesie konsultacyjnym, oprócz lokalnych interesariuszy, uwzględniono również opinie: sąsiednich gmin i powiatów, Związku Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego, Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska i Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego, a także Zarządu Województwa Śląskiego.



Warsztaty z młodzieżą



Warsztaty strategiczne - grupa społeczna



Warsztaty strategiczne - grupa gospodarczo-środowiskowa



Warsztaty z udziałem radnych Rady Miasta Żory



Wnioski ze Strategii rozwoju miasta Żory 2020+

Strategia Rozwoju Miasta Żory 2020+ , uchwalona w 2014 r., stanowiła podstawę procesu strategicznego zarządzania miastem w latach 2014-2020 z perspektywą na lata kolejne. Raport monitoringu wskaźników Strategii Rozwoju Miasta Żory 2020+¹ podsumowuje najważniejsze osiągnięcia związane z 2 celami strategicznymi i 22 celami szczegółowymi, uwzględniając jednocześnie podjęte działania i poziom realizacji zakładanych wartości dla 72 zdefiniowanych wskaźników.

Strategia została przygotowana z myślą o zapewnieniu: komfortu życia mieszkańców, dogodnych warunków dla rozwoju kapitału ludzkiego i społecznego, korzystnego usytuowania komunikacyjnego i warunków inwestycyjnych oraz nowoczesnego zarządzania miastem. Dzięki skutecznemu aplikowaniu o środki zewnętrzne z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej oraz z programów rządowych miasto Żory zrealizowało szereg działań określonych w strategii, co przelożyło się na osiągnięcie większości zakładanych wartości wskaźników.

Realizując postanowienia strategii, miasto zachęcało zarówno mieszkańców (w ramach konsultacji społecznych i pracy nad projektami w ramach budżetu obywatelskiego), jak i inne podmioty, do włączania się w konkretne przedsięwzięcia. Organizacje pozarządowe były angażowane przy realizacji celów społecznych, aktywizacji mieszkańców oraz w zakresie prowadzenia podmiotów przedsiębiorczości społecznej i aktywizowania osób pozostających bez pracy. Inne organizacje przyczyniały się do

¹ Raport monitoringu wskaźników Strategii Rozwoju Miasta Żory 2020+ Żory – przyjazne miasto, Collect Consulting SA, Żory, 2020 r.

zagadnień takich jak np. inwestycje gospodarcze, tereny inwestycyjne, działalność gastronomiczna, usługi czasu wolnego.

Do istotnych przedsięwzięć zrealizowanych w latach 2014-2020 zaliczyć należy m.in.:

- ❖ rozwój terenów przemysłowych we współpracy z Katowicką Specjalną Strefą Ekonomiczną oraz doprowadzenie do nowych inwestycji przez zarówno nowe przedsiębiorstwa jak i już działające podmioty gospodarcze
- ❖ realizację programu „Z przyszłością w Żorach”, zakładającego powstanie ponad 1 000 nowoczesnych mieszkań czynszowych, oraz inne inicjatywy podjęte przez prywatnych inwestorów w celu poprawy tkanki mieszkaniowej w Żorach
- ❖ wykorzystanie nowoczesnego wzornictwa przy budowie i modernizacji budynków użyteczności publicznej, a tym samym kreowanie architektonicznych wizytówek miasta – zarówno wobec mieszkańców jak osób spoza miasta
- ❖ inwestycje drogowe zapewniające dostęp dzielnic do centrum jak i dostęp pracowników do miejsc pracy w przedsiębiorstwach usytuowanych na terenach przemysłowych i w centrach logistycznych
- ❖ zakończenie inwestycji w ramach rozbudowy infrastruktury wodociągowej i kanalizacyjnej; przedsięwzięcia proekologiczne na rzecz poprawy efektywności energetycznej w budynkach użyteczności publicznej, dotyczące energooszczędnego oświetlenia, a także dotyczące darmowej komunikacji miejskiej.

Miasto dobrze wykorzystało swoje atuty wewnętrzne. Przy realizacji przedsięwzięć w ramach strategii stworzyło warunki do łączenia interesów różnych grup mieszkańców. Skupiło się na kreowaniu synergii między potencjałem samorządu lokalnego a potencjałem podmiotów działających

na terenie miasta. W otwarty i konstruktywny sposób współpracowało z innymi gminami w ramach subregionu zachodniego województwa śląskiego. Zmagano się natomiast z wyzwaniami w zakresie wsparcia rzemiosła i lokalnej przedsiębiorczości, a współpraca gospodarcza z Republiką Czeską nadal pozostaje polem do podjęcia działań. Zmiany, które nastąpiły w gospodarce w wyniku uwarunkowań zewnętrznych – rozwój gospodarki elektronicznej, nowe regulacje prawne i obowiązki prawno-administracyjne z nimi związane oraz pandemia COVID-19 – miały niekorzystny wpływ na kondycję wielu mikro- i małych firm, w tym na zakłady rzemieślnicze.

Nie sposób nie wspomnieć o kilkudziesięciu projektach realizowanych przez miasto i jego partnerów w latach 2014-2020. Niektóre dotyczyły konkretnych inwestycji, zaś inne programów i przedsięwzięć o dłuższym horyzoncie czasowym i szerszym zakresie oddziaływania. Doświadczenia zdobyte przy ich realizacji pozwalają na weryfikację, na ile są one warte przekształcenia w rozwiązania systemowe w polityce miejskiej w latach 2021-2030. W raporcie monitoringu wskaźników Strategii Rozwoju Miasta Żory 2020+ zalecono ponadto poddanie szczegółowej analizie zjawiska migracji osób w wieku produkcyjnym oraz struktury populacji, bowiem, mimo niewielkiego wzrostu liczby mieszkańców, liczba osób w wieku produkcyjnym ciągle spada.

Strategia Rozwoju Miasta Żory 2020+ zawierała właściwe cele na swój czas. Samorządowi lokalnemu udało się przeprowadzić i animować wiele pozytywnych procesów transformacji oraz zapewnić aktywny udział mieszkańców w życiu codziennym swojego miasta. Korzystne usytuowanie Żor w województwie śląskim oraz inwestycje publiczne i prywatne w mieszkalnictwie i w usługach zapewniały w ostatnich latach odpowiednią jakość życia mieszkańców. Cele dotychczasowej strategii zostały osiągnięte, co pozwoliło zamknąć ten etap i w oparciu o diagnozę

stanu na rok 2021 przejść do planowania strategicznego dotyczącego okresu 2022-2030.

Synteza diagnozy sytuacji społeczno-gospodarczej

Niniejsza synteza dotycząca sytuacji społeczno-gospodarczej miasta Żory została sporządzona na podstawie dokumentu pt. „Diagnoza sytuacji społeczno-gospodarczej miasta Żory wraz z wnioskami” przygotowanego przez Wydział Strategii i Rozwoju Miasta Urzędu Miasta Żory w 2021 r.

W dokumencie tym przedstawiono kluczowe informacje o mieście w obszarach: ludzie, gospodarka i administracja oraz środowisko i przestrzeń. Tam, gdzie było to pożądane, informacje diagnostyczne podano w odniesieniu do wybranych miast regionu: Jastrzębia-Zdroju, Rybnika, Tych i Gliwic. Dokonując wyboru grupy porównawczej sugerowano się bliskością dwóch z ww. miast oraz ich pozycją w subregionie zachodnim województwa śląskiego. Natomiast Tychy i Gliwice dołączono do zestawienia ze względów aspiracyjnych, mając na uwadze ich korzystne parametry rozwoju społeczno-gospodarczego.

Informacje do diagnozy zostały pozyskane od marca do września 2021 r. z dostępnych danych statystycznych, raportów branżowych, danych pozyskanych z instytucji zewnętrznych (ZUS, urzędy skarbowe) oraz raportów monitoringowych obejmujących lata 2014-2020. Następnie wnioski z diagnozy skonfrontowano z opiniami i wiedzą uczestników prac warsztatowych realizowanych w październiku 2021 r.

Ludzie

Utrzymuje się pozytywny trend demograficzny i wysoki odsetek osób młodych.

Żory są jedynym miastem ze wskazanej powyżej grupy porównawczej, w którym odnotowuje się wzrost liczby mieszkańców. W 2019 r. wynosiła ona 62 272 osoby. Na koniec roku

2020 Żory liczyły 62 844 mieszkańców, co potwierdza utrzymywanie się pozytywnego trendu demograficznego z poprzednich lat. Utrzymuje się także wysoki odsetek mieszkańców miasta w wieku przedprodukcyjnym. Żory liczą 11 469 osób w wieku 0-17 lat (około 20% mieszkańców). Należy z tym wiązać nadzieję, iż odpowiednio prowadzona polityka ukierunkowana na atrakcyjność miasta może sprawić, że w nadchodzących latach Żory nie zostaną silnie dotknięte depopulacją i w perspektywie roku 2030 uda się utrzymać liczbę mieszkańców na poziomie wyższym niż prognozowane przez GUS 59 243 osób.

Pod względem struktury wiekowej mieszkańców, statystycznie najmłodsze są dzielnice obrzeżne, w których w ostatnich latach silnie rozwinęła się zabudowa jednorodzinna. Należą do nich głównie: Baranowice, Osiny i Rogoźna. Z ich rozbudową wiąże się z kolei wiele charakterystycznych dla polskich miast i obszarów podmiejskich wyzwań związanych z

Młodzi wybierają domki jednorodzinne, osoby starsze pozostają na osiedlach bloków mieszkaniowych.

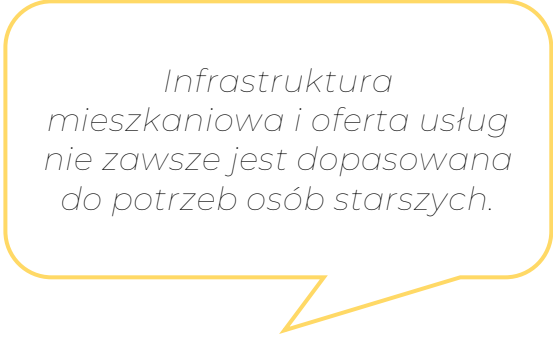
zapewnianiem odpowiedniej skali i jakości usług publicznych na terenach suburbanizacji. Natomiast najmniejsze udziały dzieci i młodzieży w populacji notowane są w dzielnicach, w których dominuje typowo osiedlowa zabudowa wielorodzinna. Żorskie osiedla bloków z wielkiej płyty są dzielnicami, w których w

największej skali występuje efekt powiększania się grupy osób starszych.

Mimo tego, że w Żorach trendy salda migracji osób w wieku produkcyjnym nie są niekorzystne, w latach 2014-2019 można było zaobserwować spadek liczby mieszkańców w wieku produkcyjnym (średniorocznie o około 480 osób). Jednocześnie grupa osób w wieku poprodukcyjnym rośnie, a zatem następuje stopniowe starzenie się populacji.

Analiza danych demograficznych pokazuje, iż dynamika procesów starzenia się mieszkańców Żor jest zróżnicowana w zależności od typu i charakteru (np. geneza i rok powstania) danej dzielnicy. Relatywnie najstarszymi (tj. dzielnicami, w których udział ludności w wieku 70+ i 60-69 jest największy) są dzielnice: Księcia Władysława oraz 700-lecia, gdzie udział osób w wieku 70+ wynosi kolejno 21,16% i 19,93%, zaś udział osób w wieku 60-69 stanowi odpowiednio 20,75% i 19,83% ogółu. W dzielnicach tych ok. 40% mieszkańców to osoby powyżej 60. roku życia. Obszary te wymagają działań zaradczych dotyczących kwestii senioralnych w najkrótszej perspektywie czasu. Natomiast największy odsetek osób w przedziale wiekowym 60-69 występuje w dzielnicach Sikorskiego (23,83%), Pawlikowskiego (20,75%) i Korfantego (19,83%). Są to dzielnice, w których szczególne działania dedykowane osobom starszym będą oczekiwane w latach 2025-2030.

Seniorzy zamieszkują obecnie głównie dzielnice o budownictwie wielomieszkaniowym z infrastrukturą niedostosowaną do ich potrzeb, co zwiększa ryzyko izolacji. Kwestie wsparcia osób starszych mają zatem wymiar strategiczny. Analizując obecną ofertę usług dla seniorów, w tym usługi związane z aktywizacją osób starszych i usługi opiekuńczo-medyczne, warto zauważyć, że zapewniane są one przede wszystkim przez podmioty publiczne, w tym m.in. Miejską Bibliotekę Publiczną im. Ottona Sterna w Żorach, Miejski Ośrodek Kultury w Żorach, Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej w Żorach, Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji w Żorach, Muzeum Miejskie w Żorach, Nowe Miasto sp. z o.o., Dzienny Dom Pobytu „Senior-Wigor” w Żorach, Dom Pomocy Społecznej w Żorach oraz Stowarzyszenie Uniwersytet Trzeciego Wieku



Infrastruktura mieszkaniowa i oferta usług nie zawsze jest dopasowana do potrzeb osób starszych.

w Żorach. Natomiast brak jest w mieście specjalistycznej opieki geriatrycznej.

Z kolei wzmiankowana wcześniej potrzeba prowadzenia polityki ukierunkowanej na atrakcyjność rezydencjalną Żor dla osób relatywnie

*Niedostateczna oferta opieki
dziennej dla najmłodszych
w stosunkowo młodych
dzielnicach.*

młodych związana jest w pierwszej kolejności z dostępnością i jakością systemu opiekuńczego i edukacyjnego dla dzieci. Jednym z najbardziej istotnych obszarów, na który przeznaczana się duża część środków budżetowych, jest oświata i wychowanie. Na terenie gminy

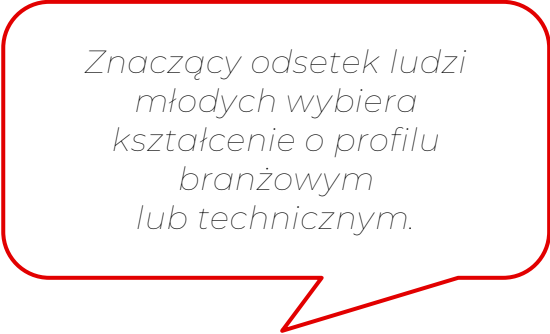
obecnie funkcjonuje 8 żłobków (1 miejski i 7 prywatnych) dysponujących 472 miejscami, z czego 177 miejsc oferuje żłobek miejski. Jak wskazują statystyki przedstawione w „Ocenie zasobów pomocy społecznej w Żorach za rok 2020”, przygotowane przez Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej, stwierdzono deficyt 121 miejsc w stosunku do zgłoszonych potrzeb (średni wskaźnik dla województwa śląskiego wynosi: 31,3 miejsca). Problem braku opieki dla najmłodszych może narastać w dzielnicach z nowo powstałą zabudową, zamieszkaną głównie przez młode rodziny.

Odsetek dzieci w wieku 3-5 lat objętych wychowaniem przedszkolnym (tzw. stopień upowszechnienia edukacji przedszkolnej) w 2020 r. wyniósł w Żorach 92,6%. Przyjmuje się, że istniejąca baza placówek publicznych w wysokim stopniu odpowiada zapotrzebowaniu. W odniesieniu do kolejnego etapu edukacji - w roku szkolnym 2019/2020 w Żorach funkcjonowało 15 publicznych szkół podstawowych i uczyło się w nich łącznie 5 124 uczniów w 281 oddziałach, co daje średnią liczebność klasy szkolnej na dogodnym poziomie 18 osób. Niemniej analiza wyników egzaminu ósmoklasisty z 2021 r. wykazała, że średnie wyniki egzaminów

z języka polskiego i matematyki są w Żorach niższe od średniej wojewódzkiej i większości miast z grupy porównawczej.

Od kilku lat w Żorach zauważalny jest trend, według którego po zakończeniu edukacji na poziomie podstawowym uczniowie częściej wybierają technika niż licea,

stawiając na zdobycie praktycznego zawodu. W 2020 r. 1 593 osoby uczęszczały do technikum, 1 063 wybrały liceum, w tym liceum plastyczne, a 399 szkołę branżową I stopnia. Warto odnotować fakt, że ponad 30%



Znaczący odsetek ludzi młodych wybiera kształcenie o profilu branżowym lub technicznym.

uczniów w żorskich technikach oraz szkole branżowej stanowi młodzież spoza terenu Żor. Tym samym Żory spełniają w tym zakresie rolę ośrodka centralnego. Za pozytywne zjawisko uznaje się również intensyfikację współpracy między szkołami a przedsiębiorstwami, które zapewniają młodzieży staże, szkolenia, kursy i zajęcia dodatkowe. Jednak po raz kolejny w gorszym świetle żorskie szkolnictwo stawiają słabsze niż w miastach z grupy porównawczej uśrednione wyniki egzaminów maturalnych z matematyki, języka polskiego i języka obcego.

Miasta o wielkości i randze zbliżonej do Żor charakteryzują się strukturą społeczną na tyle złożoną, że konieczne staje się aktywne podejście do zagadnień włączenia społecznego i wrażliwości na szczególne potrzeby różnych grup mieszkańców. Z perspektywy samorządu lokalnego istotnym obszarem jest tu pomoc społeczna i polityka społeczna.

W Żorach rokrocznie zwiększa się liczba świadczeń w formie zasiłku pielęgnacyjnego dla dziecka z niepełnosprawnościami – w 2016 r. były to 3 866 świadczenia, a w 2020 r. już 4 520, co z czasem przełoży się na wzrost

*Kompleksowy system
wsparcia osób
z niepełnosprawnościami.*

liczby zasiłków wypłacanych w formie zasiłku pielęgnacyjnego dla osób w wieku powyżej 16. roku życia o znacznym i umiarkowanym stopniu niepełnosprawności. Beneficjentów tego świadczenia w 2020 r. było 10 900. W mieście do problemu niepełnosprawności podchodzi się

całościowo, od narodzin przez rozwój, edukację i rehabilitację oraz tworzenie zakładów pracy chronionej. W ramach Polskiego Stowarzyszenia na rzecz Osób z Niepełnosprawnością Intelektualną (PSONI) działają: Ośrodek Wczesnej Interwencji, Ośrodek Rehabilitacyjno-Edukacyjno-Wychowawczy, Warsztat Terapii Zajęciowej, Świetlica Rewalidacyjno-Rehabilitacyjna oraz mieszkania treningowe. Ośrodek Wczesnej Interwencji realizuje świadczenia opieki zdrowotnej w zakresie rehabilitacji leczniczej dla dzieci z zaburzeniami wieku rozwojowego poprzez wielospecjalistyczną i kompleksową rehabilitację dzieci zagrożonych nieprawidłowym rozwojem psychoruchowym. Natomiast dzieci i młodzież w wieku od 3. do 25. roku życia, które wymagają kompleksowej, wielodyscyplinarnej pomocy rehabilitacyjno-edukacyjnej, świadczonej w odpowiednich warunkach i z opieką dostosowaną do stanu psychofizycznego i wieku, wspierane są w Ośrodku Rehabilitacyjno-Edukacyjno-Wychowawczym. Także Zespół Szkół Specjalnych im. Matki Teresy z Kalkuty zapewnia uczniom posiadającym orzeczenie o niepełnosprawności intelektualnej w stopniu lekkim oraz umiarkowanym i znacznym odpowiednie warunki do realizacji zajęć edukacyjnych i terapeutycznych według indywidualnych potrzeb i możliwości. Samodzielności życiowej osoby z niepełnosprawnością intelektualną uczą się w Warsztacie Terapii Zajęciowej. Natomiast osoby po

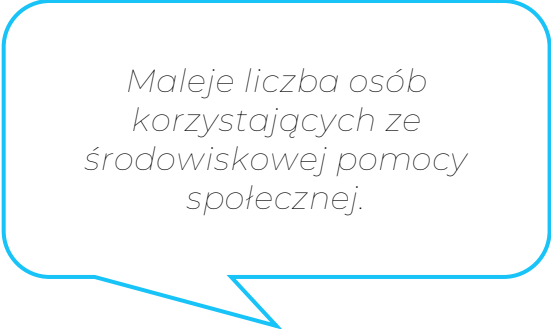
25. roku życia, z orzeczoną głęboką niepełnosprawnością intelektualną, są przejmowane przez placówkę PSONI, tj. Świetlicę Rewalidacyjno-Rehabilitacyjną. Zakład Aktywności Zawodowej „Wspólna Pasja” zapewnia osobom z niepełnosprawnościami możliwość zdobycia umiejętności zawodowych oraz oferuje im pracę w ramach swoich działalności gastronomicznych i usług ogrodniczych. Miasto posiada w swoich zasobach 8 mieszkań chronionych, w których jest 26 miejsc. Oferta mieszkań chronionych w Żorach jest niedostateczna i nie zapewnia osobom z niepełnosprawnościami odpowiedniego komfortu życia.

Zgodnie z danymi GUS liczba beneficjentów środowiskowej pomocy społecznej na 10 tys. ludności w mieście Żory w 2020 r. wynosiła 161 (Rybnik:

280 osób; Jastrzębie-Zdrój: 211 osób;

Tychy: 215 osób; Gliwice 239 osób).

Ogólna tendencja spadkowa w latach 2017-2020 może być związana z realizacją rządowego programu „Rodzina 500+” oraz ze stopniowym podniesieniem minimalnego wynagrodzenia.



Maleje liczba osób korzystających ze środowiskowej pomocy społecznej.

Liczba ta nadal jest niższa niż w grupie porównawczej, niemniej w 2020 r. 767 osób skorzystało ze wsparcia w ramach systemu pomocy społecznej. Trzeba również mieć na uwadze, że podane dane odnoszą się w głównej mierze do okresu charakteryzującego się wysoką koniunkturą gospodarczą i niską inflacją, podczas gdy obecnie sytuacja w tym zakresie jest o wiele mniej stabilna.

Ostatnim istotnym aspektem diagnostycznym w kwestiach społecznych jest zauważalna tendencja do coraz większego zróżnicowania społeczności lokalnej pod względem etnicznym i kulturowym. Oprócz obywateli Ukrainy, którzy stanowią ok. 10% żorzan, w mieście osiedlają się także Koreańscy, Białorusini, Rosjanie, Kazachowie, Gruzini oraz przedstawiciele innych

narodowości. Głównym motywem przyjazdu do Żor jest oferta lokalnego rynku pracy, jednak coraz częściej obcokrajowcy chcą związać się z miastem na stałe i sprowadzają tu swoje rodziny. Wpływa to pozytywnie na potencjał gospodarczy, ale także stawia przed miastem szereg wyzwań związanych z działaniami inkluzyjnymi i integracją.

Gospodarka i administracja

Żory leżą w południowej części województwa śląskiego, nieopodal granicy z Czechami i Słowacją, a także w pobliżu atrakcyjnych terenów rekreacyjnych Beskidu Śląskiego i Żywieckiego. Pod względem komunikacyjnym miasto

położone jest na szlaku autostrady A1, łączącej północ Polski z południem kraju, w niedużej odległości od miast: Katowice (36 km), Bielsko-Biała (44 km), Ostrawa (49 km), Kraków (114 km) czy Opole (119 km).

Korzystne położenie miasta przy istniejących i przyszłych strategicznych szlakach komunikacyjnych.

Specyfika lokalizacji Żor sprawia, iż w promieniu 120 km od miasta mieszka około 10 mln ludzi. Dzięki temu miasto uwzględniane jest również w planach związanych z istotnymi z punktu widzenia regionu czy kraju inwestycjami strategicznymi podejmowanymi w związku z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego (projekt kolei dużej prędkości – tzw. „szprycha” nr 7) czy też planowanymi do realizacji w ramach programu „Kolej+”. W granicach miasta zaplanowano również wstępny przebieg planowanej drogi wodnej łączącej Wisłę z Odrą (tzw. „Kanał Śląski”) oraz korytarzy ruchu rowerowego o znaczeniu lokalnym i ponadlokalnym.

Lokalizacja, polityka mieszkaniowa miasta oraz polityka wobec terenów inwestycyjnych sprawiają, iż miasto pozostaje atrakcyjnym miejscem dla

nowych inwestorów, a także dla kolejnych projektów inwestycyjnych przedsiębiorstw już działających na terenie miasta.

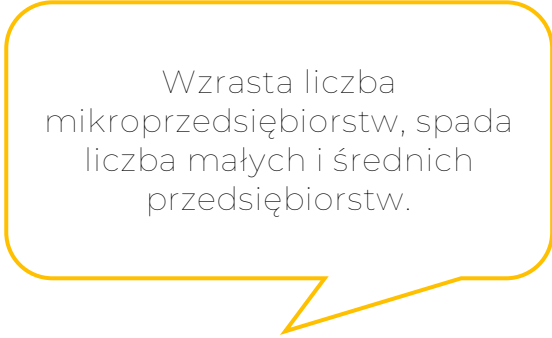
Do największych pracodawców w Żorach zalicza się firmy produkcyjne, głównie z branży motoryzacyjnej, maszynowej i tworzyw sztucznych, mające swoje siedziby na terenach Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, które w Żorach znajdują się na Polu Warszowice, Polu Wygoda oraz Polu Osiny. Działające tam firmy zatrudniały na koniec 2020 r. ponad 3 500 osób. Status dużego pracodawcy przypisać można również hipermarketowi Auchan oraz instytucjom publicznym (Miejskie Zakłady Opieki Zdrowotnej w Żorach sp. z o.o., Urząd Miasta Żory). Przez lata ważnym pracodawcą lokalnym była Kopalnia Węgla Kamiennego „Żory”. Obecnie, pozostałe po jej działalności tereny przemysłowe i poprzemysłowe wymagają rewitalizacji i włączenia w struktury nowoczesnej gospodarki subregionu zachodniego województwa śląskiego.

Według danych GUS ogólna liczba podmiotów gospodarczych w Żorach systematycznie wzrasta, jednak przy podziale na wielkość zatrudnienia wzrost widoczny jest jedynie

w grupie mikroprzedsiębiorstw zatrudniających poniżej 10 osób. Liczba małych i średnich przedsiębiorstw w ostatnich latach

zmaląła. Pierwsze ze zjawisk jest najprawdopodobniej wynikiem zauważalnego w całym kraju

trendu uelastycznienia form zatrudnienia i wchodzenia coraz większej grupy osób w relacje z pracodawcami w tzw. formule *business to business*, czyli podwykonawstwa przez osoby prowadzące jednoosobowe działalności gospodarcze. Z drugiej strony, malejąca liczba MŚP pokazuje, że ta sfera gospodarki ma już za sobą zarówno fazę dynamicznego rozwoju, jak i restrukturyzacji.



Wzrasta liczba mikroprzedsiębiorstw, spada liczba małych i średnich przedsiębiorstw.

W ekosystemie wsparcia lokalnej przedsiębiorczości znajdują się organizacje takie jak: Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości S.A., Górnośląski Akcelerator Przedsiębiorczości Rynkowej Sp. z o.o. (w ramach Żorskiego Parku Przemysłowego), Powiatowy Urząd Pracy, Katowicka Specjalna Strefa Ekonomiczna S.A. (w tym w ramach centrum kreatywności, innowacyjności i przedsiębiorczości KSSNON), Żorska Izba Gospodarcza oraz Cech Rzemiosł Różnych.

W odniesieniu do rynku pracy warto zauważyć, że średni poziom bezrobocia w Żorach w 2020 r. (4,6%) nieznacznie przekraczał wartości

Naturalna stopa bezrobocia stanowi potencjalny hamulec rozwoju.

przyjmowane dla bezrobocia naturalnego (zwykle 2-4%), wynikającego z normalnych ruchów na rynku pracy. 26% bezrobotnych to osoby długotrwale bezrobotne, czyli pozostające bez pracy powyżej 12 miesięcy. W strukturze bezrobotnych według płci od lat

zdecydowanie przeważają kobiety, na koniec 2020 r. było to 61% ogółu bezrobotnych. W grudniu 2020 r. stopa bezrobocia w Żorach wynosiła 4,8% i była zbliżona do poziomu bezrobocia w Rybniku (4,4%) i Jastrzębiu-Zdroju (5,7%). Niższy wynik w ustalonej grupie porównawczej zanotowano w Gliwicach i Tychach – odpowiednio 3,2 i 3,0%. Z perspektywy mieszkańców takie parametry rynku pracy oznaczają duże bezpieczeństwo zatrudnienia. Jednocześnie, z punktu widzenia firm, notowana od kilku lat dość niska stopa bezrobocia powoduje trudności w znalezieniu odpowiedniej kadry przez pracodawców oraz zwiększa wymagania płacowe i pozapłacowe pracowników. Wywołuje również zapotrzebowanie na pracowników przybywających do Żor spoza obszaru funkcjonalnego miasta, w tym z zagranicy. Imigracja zarobkowa zwiększa potencjał ludnościowy miasta, ale też stawia przed wspólnotą samorządową

wyzwania związane z zapobieganiem wykluczeniu społecznemu i integracją cudzoziemców.

Istotną częścią gospodarki miasta jest również sfera komunalna. Z jednej strony pozycjonuje ona Żory na mapie atrakcyjności polskich miast;

z drugiej jednak strony skala

możliwości samorządu lokalnego

jest pochodną dynamiki ludności

i kondycji gospodarczej w mieście.

Stąd też istotnym czynnikiem, który wiele mówi o trajektorii rozwoju Żor,

jest struktura budżetu miasta.

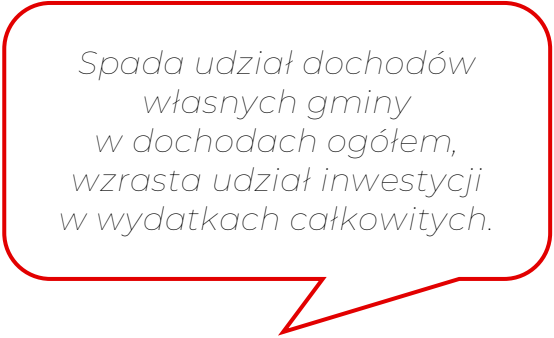
Odnotowuje się systematyczny

wzrost udziału wydatków inwestycyjnych w stosunku do ogółu wydatków budżetu miasta Żory. W 2019 r. (tj. według danych sprzed pandemii COVID-19) udział ten wyniósł niemal 20% i był wyższy niż w sąsiednim Jastrzębiu-Zdroju, jednak niższy niż w pozostałych miastach grupy porównawczej.

Należy zauważyć, że wskaźnik we wszystkich miastach w grupie porównawczej w analizowanym 2019 r. był wyższy od średniej krajowej (17,5%) i średniej wojewódzkiej (16,2%), co świadczy o ich wysokiej aktywności inwestycyjnej. Z drugiej strony zaś zauważalny jest spadek udziału dochodów własnych gminy w dochodach ogółem – w 2019 r. wyniósł on 48,03% (dla porównania w 2016 r. wynosił on 63,3%).

Kształtowanie się kwestii dochodów własnych względem innych źródeł dochodów będzie w nadchodzących latach odbiegało od znanych z wcześniejszych lat wzorców, ze względu na zmiany rozwiązań systemowych przyjętych w tym zakresie na poziomie krajowym.

Samorządy miast na prawach powiatu realizują ustawowo wyznaczony pakiet zadań własnych. Pod tym względem – z perspektywy strategicznej – trudno jest doszukiwać się szczególnych wyróżników kompetencyjnych i organizacyjnych nie tylko w grupie porównawczej, ale także i w całym



Spada udział dochodów własnych gminy w dochodach ogółem, wzrasta udział inwestycji w wydatkach całkowitych.

kraju. Bez wątplenia Żory są rozpoznawalne ze względu na wdrożony w mieście system Bezpłatnej Komunikacji Miejskiej (szerzej omówiony w kolejnej części).

Do innych atutów związanych z zarządzaniem gminą niewątpliwie zalicza się wykorzystanie technologii informacyjno-komunikacyjnych. W gminie

Proces cyfryzacji zasobów oraz usług publicznych odpowiada ogólnym standardom.

funkcjonuje Żorska Infrastruktura Informacji Przestrzennej (ZIIP), zbudowana w oparciu o System Informacji o Terenie – jest to zbiór danych przestrzennych zawierających wybrane dane z Powiatowego Zasobu Geodezyjnego i Kartograficznego

oraz innych baz Gminy Miejskiej Żory. Dzięki systemowi użytkownik może ograniczyć koszty pozyskiwania danych i skrócić czas realizacji działań administracyjnych związanych z obsługą nowych inwestycji tam, gdzie działania te wymagają dostępu do zintegrowanych informacji o przestrzeni. Natomiast w zakresie cyfryzacji innych usług publicznych na podkreślenie zasługuje system komunikacji z mieszkańcami dotyczący gospodarki odpadami – EcoHarmonogram. Osoby, które mają trudności w dostępie do różnego rodzaju zasobów cyfrowych mogą skorzystać z infrastruktury Miejskiej Biblioteki Publicznej wyposażonej w różne urządzenia informatyczne, w tym służące rozrywce. MBP wprowadziła także wiele cyfrowych ułatwień w korzystaniu ze zbiorów. Informatyzacja procedur na linii samorząd – mieszkaniec postępuje w rytmie zgodnym z wdrażaniem kolejnych usług na poziomie państwa w ramach szeroko rozumianego pakietu mObywatel. Obserwowany w Żorach poziom zastosowania technologii informacyjno-komunikacyjnych w zarządzaniu sferą komunalną jest standardem w miastach na prawach powiatu.

Środowisko i przestrzeń

Żory liczą piętnaście dzielnic: Baranowice, Kleszczów, Kleszczówka, Księcia Władysława, Powstańców Śląskich, 700-lecia Żor, Sikorskiego, Korfantego, Pawlikowskiego, Osiny, Rogoźna, Rowień-Folwarki, Rój, Śródmieście oraz Zachód.

Jak wskazano powyżej, obserwowanym od kilku lat zjawiskiem zachodzącym w mieście jest suburbanizacja, czyli wyludnianie się centrum

Stopniowe wyludnianie centrum miasta przy wzroście liczby mieszkańców w dzielnicach obrzeżnych.

(w przypadku Żor osiedli zabudowy wielomieszkaniowej, w szczególności os. Sikorskiego, os. Powstańców Śląskich, os. Księcia Władysława oraz Śródmieście) i rozwój stref podmiejskich (dzielnic obrzeżnych, w szczególności: Rogoźna, Baranowice, Osiny).

Stanowi to istotne wyzwanie w aspekcie układu funkcji w przestrzeni. Z jednej strony powoduje konieczność dostosowania infrastruktury mieszkalnej w strefie śródmiejskiej do potrzeb osób w starszym wieku, z drugiej strony generuje nakłady na rozwój infrastruktury edukacyjnej i komunalnej w strefie podmiejskiej oraz zapewnienie połączalności tych obszarów z centrum. Skutkiem suburbanizacji jest również wzrastająca presja na środowisko związana z większym zużyciem wody, energii elektrycznej, gazu oraz większym wytwarzaniem ścieków, zanieczyszczeń powietrza czy odpadów.

W odniesieniu do dostępności terenów mieszkaniowych do ważnych obiektów i instytucji na terenie miasta, szczegółowe analizy wykazały, że historyczne centrum Żor – czyli pierścień zabytkowej Starówki – na tle pozostałych obszarów miasta cechuje się wysoką dostępnością do różnego typu aktywności kulturalnych. Natomiast wśród dzielnic, które nie posiadają

obiektów kultury są te, cechujące się w ostatnich latach najintensywniejszym wzrostem liczby mieszkańców, czyli Rogoźna i Baranowice. Utrudniony dostęp do kultury cechuje również Kleszczów, Rowień-Folwarki, Zachód czy Osiny. Z kolei tereny zlokalizowane w dzielnicy Zachód, wschodnia część dzielnicy Baranowice i północno-wschodnia część Kleszczowa oraz południowa część Rogoźnej pozbawione są obiektów sportowych. Jednocześnie warto zauważyć, że alternatywne możliwości rekreacji w pobliżu zlokalizowanych tam obszarów mieszkaniowych wynikają z sąsiedztwa terenów zielonych.

Niedostateczna oferta usług publicznych w obszarze sportu i kultury w dzielnicach obrzeżnych.

Charakterystyka funkcjonalno-przestrzenna Żor ma związek z istotnym zasygnalizowanym już wyzwaniem dla miasta na kolejne lata, którym jest

Niekorzystny poziom emisji zanieczyszczeń, w tym pyłem PM10 w obszarach zabudowy jednorodzinnej.

ograniczenie emisji zanieczyszczeń ze źródeł punktowych, liniowych i powierzchniowych. Na przestrzeni ostatnich lat odnotowuje się przekroczenia dopuszczalnych norm PM10, PM2,5, B(a)P, ozonu oraz ponadnormatywny poziom emisji B(a)P w okresie grzewczym.

Biorąc pod uwagę źródła emisji pyłów, największy udział w wielkości emisji pyłu PM10 ma emisja powierzchniowa – ponad 67% - jest to wartość najwyższa wśród miast Aglomeracji Rybnickiej i znacząco przewyższa średni udział dla całej Aglomeracji. Największe natężenie pyłu PM10 zidentyfikowane zostało w obszarach zabudowy jednorodzinnej, w dzielnicach zlokalizowanych w północnej, zachodniej i północno-zachodniej części Żor, w szczególności: Rogoźnej, Roju i Rowniu, ale także

w dzielnicach Zachód i Kleszczów. Najkorzystniejsza sytuacja była na przestrzeni ostatnich lat na osiedlu Sikorskiego, Powstańców Śląskich i w Baranowicach.

Miasto prowadzi szereg działań na rzecz poprawy jakości powietrza m.in. w ramach Programu Ograniczenia Niskiej Emisji oraz programu „Czyste

Znacząca aktywność samorządu w obszarze przeciwdziałania niskiej emisji i działań proekologicznych.

Powietrze”. Jednocześnie należy wskazać, że w Żorach jedynymi terenami cechującymi się dostępem do ciepła sieciowego są osiedla mieszkaniowe w centrum miasta wraz z obszarem Śródmieścia. Stanowi to barierę dla walki miasta z problemem niskiej emisji

w dzielnicach obrzeżnych i na chwilę obecną ogranicza pulę alternatyw dla zlokalizowanych tam gospodarstw domowych wyłącznie do innych indywidualnych rozwiązań grzewczych, bez możliwości stosowania infrastruktury systemowej. Samorząd lokalny prowadzi także inne działania ukierunkowane na zwiększanie efektywności i wprowadzenie ekologicznych rozwiązań w gospodarce komunalnej. Między innymi od kilku lat (w dużej mierze przy wykorzystaniu środków zewnętrznych) dokonuje wymiany systemów oświetlenia ulicznego. Usprawnia także gospodarkę odpadami. W ostatnich latach obserwuje się wzrost odsetka śmieci zbieranych w sposób selektywny w stosunku do ogółu zbieranych odpadów komunalnych. W 2020 r. w Żorach niemal 50% odpadów było zbieranych w sposób selektywny, co jednak nie przekłada się na osiągnięcie wymaganych przepisami prawa poziomów recyklingu oraz – ze względu na duży udział odpadów zanieczyszczonych – przygotowania do ponownego użycia i odzysku niektórych frakcji (papieru, metali, tworzyw sztucznych oraz szkła).

Do zagadnień mających wymiar środowiskowy i przestrzenny należy zaliczyć także zrównoważoną mobilność, która dodatkowo ma istotny wpływ na jakość życia mieszkańców i korzystanie z prawa do swobodnego przemieszczania się. Ważna jest więc rola organów samorządowych w zakresie m.in. prowadzenia właściwej polityki transportowej, uwzględniającej bieżące potrzeby komunikacyjne społeczeństwa.

Od 2014 r. w Żorach funkcjonuje Bezpłatna Komunikacja Miejska (BKM), która stanowi wyróżnik miasta w skali kraju. Układ sieci autobusowej funkcjonującej w ramach BKM ma charakter promienisto-średnicowy,

a wspólnym odcinkiem, po którym kursują pojazdy wszystkich ośmiu linii jest ul. Męczenników Oświęcimskich (obwodnica Starówki) z centralnym punktem, jakim jest oddane do użytku w 2019 r. centrum przesiadkowe. Linią cieszącą się największym

Funkcjonowanie Bezpłatnej Komunikacji Miejskiej rodzi oczekiwania mieszkańców wobec jej dostępności i jakości.

zainteresowaniem mieszkańców Żor (zarówno w dni robocze, jak i soboty) jest linia nr 5. Jest to linia obsługująca jedne z największych dzielnic obrzeżnych zlokalizowanych na terenie miasta – łącząca Rój i Rogoźną ze Śródmieściem. Świadczy to o znaczeniu BKM dla mieszkańców obszarów najbardziej oddalonych od centrum miasta. Z drugiej strony pojawia się również obraz ograniczonej dostępności BKM dla mieszkańców intensywnie rozwijającej się zabudowy jedno- i wielorodzinnej w tych dzielnicach. Terenami najbardziej oddalonymi od przystanków (tj. gdzie odległość od przystanku wynosi powyżej 1 000 metrów) są tereny zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanej w dzielnicach: Rogoźna (m.in. „Osiedle Europejskie”, ul. Wysoka), Rój (tereny położone w pobliżu ul. Skrzeczkowickiej, ul. Kaczeńców, ul. Świerklańskiej), ale też Kleszczów

(w pobliżu ul. Złotej), Baranowice (część ul. Szoszowskiej), Zachód (ul. Szczekowicka).

Ze względu na położenie Żor na szlakach tranzytowych, ale także z uwagi na przyzwyczajenia komunikacyjne mieszkańców, BKM nie jest w stanie

Wzrasta natężenie ruchu pojazdów i związany z nim poziom hałasu drogowego.

rozwiązać wszystkich problemów miasta w obszarze zrównoważonej mobilności. W ostatnich latach zauważalny jest wyraźny wzrost natężenia ruchu pojazdów w godzinie szczytu na drogach posiadających funkcję rozprawdzającą i tranzytową, jak

i na drogach w centrum miasta. Badania natężenia ruchu przeprowadzone w 2020 r. wykazały, iż określona w 2017 r. wartość prognoz w odniesieniu do ruchu pojazdów w porach szczytu dla roku 2030 (tj. 900 pojazdów na godzinę w porach szczytu) została już przekroczona w 2020 r. – wyniosła 1 000 pojazdów). Wzrost natężenia ruchu pojazdów przekłada się również na hałas drogowy, obejmujący swoim oddziaływaniem rejonny wszystkich głównych arterii komunikacyjnych i powodujący największe przekroczenia poziomów dopuszczalnych hałasu w środowisku (przekraczające 65 dB). Wysoką ekspozycją na hałas objęte są rejonny głównych ciągów komunikacyjnych, m.in. drogi krajowej nr 81, dróg wojewódzkich nr 924, 932 i 935, a także al. Jana Pawła II.

W aspekcie dostępności wewnątrzmięskiej, „Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla miasta Żory” wskazuje, że najważniejszym ograniczeniem dla sprawnego poruszania się po mieście za pomocą roweru jest brak ciągłości tras, zarówno w centrum jak i w pozostałych dzielnicach oraz konieczność przejeżdżania jednośladem przez miejsca niebezpieczne, o ograniczonej widoczności czy wąskim pasie jezdni lub bez szerokiego pobocza. W kolejnych latach kluczowym zadaniem będzie zatem

zapewnienie użytkownikom rowerów dostępu do spójnej sieci dróg rowerowych łączących poszczególne dzielnice miasta.

Obraz połączeń zewnętrznych Żor z innymi ośrodkami może ulec znaczącej zmianie w związku z planowanymi inwestycjami kolejowymi. Obecnie w kraju trwają prace nad uszczegółowieniem dwóch projektów inwestycyjnych obejmujących Żory, o których mowa jest w kolejnym podrozdziale.

Dbłość o przestrzeń i środowisko na obszarach miejskich to nie tylko optymalizowanie gospodarowania na terenach przekształconych przez człowieka. Istotne jest również zapewnianie tzw. usług ekosystemowych,



Świadome zarządzanie zielono-niebieskim ekosystemem w mieście.

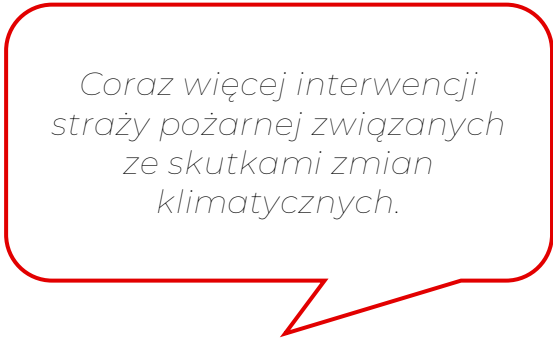
głównie przez racjonalne kształtowanie zieleni śródmiejskiej oraz wykorzystanie obszarów cennych przyrodniczo. W Żorach ponad 1 500 ha (niemal 1/4 powierzchni miasta) zajmują lasy, parki i zieleńce. Przykładem udanego przedsięwzięcia

podnoszącego rangę terenów zielonych w mieście jest zagospodarowanie i ciągłe uatrakcyjnianie Parku Cegielnia. W perspektywie strategicznej kolejne zmiany przyniosą zaplanowane na najbliższe lata działania rewitalizacyjne w obrębie Starówki, w którą silnie wpisano tworzenie stref pieszych i zielonych.

Natomiast w odniesieniu do obszarów cennych przyrodniczo, uwagę zwraca fakt, że w Żorach zaczynają się granice Parku Krajobrazowego „Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich”. W Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2030” wskazano Żory jako składową obszar strategicznej interwencji „obszary cenne przyrodniczo”. Samorząd lokalny upatruje w zasobach przyrodniczych potencjał dla zapewnienia

jakości życia mieszkańcom. Stąd też, między innymi, w 2019 r. przeprowadzono na zlecenie Urzędu Miasta „Inwentaryzację obszaru źródłiskowego rzeki Rudy ze szczególnym uwzględnieniem okolicy stawu Śmieszek, tj. terenów położonych przy ulicach. Leśnej i Wodnej”. W ramach prac nad dokumentem zaproponowano: tworzenie systemu ścieżek edukacyjnych, tematycznych i kulturowych, chatowni ornitologicznej, łowiska szkolnego, a także uporządkowanie terenu i zaplanowanie nowych funkcji.

Szeroko rozumiana polityka przestrzenna i środowiskowa Żor ma i będzie miała coraz większy wpływ na zdolność miasta do reagowania na wyzwania klimatyczne. Obecnie Żory coraz częściej mierzą się z uciążliwymi zjawiskami pogodowymi, takimi jak na przykład: deszcze nawalne (relatywnie krótkie opady o dużej i bardzo dużej intensywności), długotrwałe upały i okresy bezwietrzne, burze śnieżne w okresie wiosennym, trąby powietrzne i huragany latem. Spośród wszystkich interwencji Państwowej Straży Pożarnej w Żorach związanych z miejscowymi zagrożeniami 43% dotyczy interwencji związanych ze zmianami klimatycznymi (tj. silne wiatry, przybory wód, opady śniegu, opady deszczu).



Coraz więcej interwencji straży pożarnej związanych ze skutkami zmian klimatycznych.

Żory w obszarze funkcjonalnym

Żory znajdują się na obszarze nazwanym w XX wieku Rybnickim Okręgiem Węglowym. Są członkiem Związku Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego, w skład którego wchodzi 28 gmin i powiatów z obszaru subregionu zachodniego. Miasto sąsiaduje m.in. z gminami Suszec i Pawłowice (powiat pszczyński) oraz z gminą Orzesze

(powiat mikołowski), które wchodzą w skład Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego.

W miesiącach sierpień-wrzesień 2021 r. samorząd lokalny skonsultował z gminami sąsiadującymi potencjalne obszary współpracy strategicznej. Zgłosiły one między innymi:

- ❖ projekty drogowe odpowiadające na trend rozwoju działalności przemysłowych i logistycznych, w tym potrzebę udrożnienia ruchu drogowego przy autostradzie A1 poprzez budowę bezpośredniego zjazdu/wjazdu z autostrady A1 na drogę regionalną DW935,
- ❖ projekty związane z budową dróg rowerowych i kreowaniem turystycznych tras rowerowych (w tym system wypożyczalni rowerów),
- ❖ działania na rzecz przywrócenia połączeń kolejowych, wspólne konsultacje w związku z pracami nad koncepcją infrastruktury kolejowej w ramach projektu Centralnego Portu Komunikacyjnego oraz działania w ramach Programu Kolej+,
- ❖ rozbudowę publicznego transportu zbiorowego (autobusy miejskie) między gminami,
- ❖ projekty w zakresie zarządzania odpadami oraz wspólne inicjatywy na rzecz przeciwdziałania niskiej emisji,
- ❖ lepsze wykorzystanie terenów na granicy gmin do celów rekreacyjnych i wypoczynkowych (w tym zrównoważony rozwój Parku Krajobrazowego Cysterskich Kompozycji Krajobrazowych Rud Wielkich),
- ❖ uzgadnianie polityki przestrzennej na styku gmin, wspólne koncepcje wobec terenów zdegradowanych i obiektów pogórnich,
- ❖ wspólne przedsięwzięcia na rzecz szkolnictwa branżowego i adaptacyjności pracowników sektorów podlegających przeobrażeniom,
- ❖ wspólną promocję gospodarczą skierowaną do inwestorów.

Z punktu widzenia powiązań funkcjonalnych ważne okazało się również zbadanie rynku pracy pod kątem przemieszczania się pracowników, a tym samym identyfikacja głównych kierunków dojazdu do miejsc pracy. Według danych lokalnych urzędów skarbowych, statystycznie najbardziej dominującym wśród zamieszkałych w Żorach kierunkiem dojazdów o charakterze zawodowym jest miasto Jastrzębie-Zdrój, gdzie w 2020 r. pracowało 3 111 mieszkańców Żor, czyli 8,53% ogółu mieszkańców w wieku produkcyjnym. Popularnym kierunkiem dojazdów do pracy jest Rybnik – w 2020 r. pracowało tam 1 978 osób, czyli 5,42% mieszkańców w wieku produkcyjnym oraz Pszczyna (1 638 osób, 4,49%). Spora grupa żorzan pracuje na terenie miast, które wchodzą w skład metropolii – są to głównie Katowice (2 329, czyli aż 6,39%, co daje drugą lokatę) oraz Gliwice (1 044 osoby, 2,44%). Relatywnie duża grupa mieszkańców pracuje na terenie Wodzisławia Śląskiego – 846 osób (2,32%).

Sporą grupę dojeżdżających do pracy w kierunku odwrotnym, czyli do Żor, stanowią mieszkańcy Jastrzębia-Zdroju (w roku 2020 było to ponad 2 000 osób, czyli blisko 4% mieszkańców Jastrzębia-Zdroju w wieku produkcyjnym), Gminy Suszec (ponad 2,5% mieszkańców gminy w wieku produkcyjnym), Gminy Pawłowice i Świerklany (kolejno 2,34% i 2,53%).

Codziennie dojazdy do pracy stanowią kluczowe zagadnienie z perspektywy (omawianej wcześniej w układzie wewnętrznym miasta) zrównoważonej mobilności. W funkcjonalnym ujęciu ponadlokalnym, zarówno kolejowy jak i autobusowy zbiorowy transport pasażerski z Żor do miast Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii jest ograniczony. Brak jest połączeń bezpośrednich do Katowic i Gliwic. Transport autobusowy do Katowic realizują przewoźnicy prywatni. Natomiast obsługiwane są bezpośrednie połączenia kolejowe do Rybnika, Raciborza, Pszczyny i Bielska-Białej. Ze względu na małą liczbę kursów dziennych pociągów, mieszkańcy zdecydowanie bardziej preferują komunikację autobusową lub samochodem prywatnym.

Część kursów linii nr 5 Bezpłatnej Komunikacji Miejskiej w Żorach obejmuje granice administracyjne Rybnika (KWK Jankowice) i Świerklan, zaś kilka kursów linii nr 3 obejmuje swoim zasięgiem sąsiadujące z dzielnicą Osiny

Słabo rozwinięta sieć publicznego transportu zbiorowego w układzie subregionalnym i regionalnym.

sołectwo Krzyżowice. Połączenia te wynikają głównie z powiązań funkcjonalnych związanych z miejscem pracy (KWK Jankowice) czy też z dojazdem do szkół (połączenia linii nr 3 są dopasowane godzinowo do kursów Komunikacji Lokalnej Gminy Pawłowice).

Ważnym elementem szkieletu transportu publicznego wykraczającego poza granice administracyjne miasta są od lat połączenia z Jastrzębiem-Zdrojem, Pawłowicami, Suszcem, Czerwionką-Leszczyny, Rybnikiem, Mikołowem i Pszczyną. W odniesieniu do trzech pierwszych gmin są to linie obsługiwane przez Międzygminny Związek Komunikacyjny. W przypadku podróży transportem publicznym do Rybnika pasażerowie mogą skorzystać z obsługiwanej przez ZTZ Rybnik linii 52 oraz połączeń prywatnych przewoźników, zaś w kierunku Pszczyny kursują autobusy w ramach autobusowej komunikacji powiatowej organizowanej przez Powiat Pszczyński.

Międzygminna infrastruktura drogowa nie jest dostosowana do przyjęcia coraz to większej liczby rowerzystów oraz użytkowników innych urządzeń transportu osobistego z sąsiadujących gmin (Jastrzębie-Zdrój, Pawłowice, Suszec, Świerklany, Rybnik). Odczuwalny jest brak ponadgminnej infrastruktury rowerowej. Wychodząc naprzeciw zdiagnozowanym potrzebom Miasto Żory we współpracy z pozostałymi gminami zidentyfikowało trzy flagowe inicjatywy dotyczące budowy dróg rowerowych: połączenie Żor z Jastrzębiem-Zdrojem, Żor z Rybnikiem oraz Żor z Suszcem. Dwa ostatnie przedsięwzięcia wpisują się w przygotowaną

Infrastruktura drogowa dla rowerzystów jest niedopasowana do trendów, jednak w planie jest jej rozwój.

przez Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego „Koncepcję sieci regionalnych tras rowerowych (ujęcie korytarzowe)”. Miasto prowadzi także rozmowy z Gminą Miastem Czerwionka-Leszczyny dotyczące budowy drogi rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 924. Ponadto

wspólnie z sąsiednimi gminami oraz innymi miejscowościami Subregionu Zachodniego i Centralnego miasto prowadzi prace koncepcyjne związane z projektem zakładającym powstanie regionalnej trasy rowerowej, która połączy docelowo Racibórz z Pszczyną.

W dłuższej perspektywie czasu, powiązania Żor transportem zbiorowym ulegną prawdopodobnie zmianie w wyniku ogólnopolskich projektów kolejowych. Będą one miały dla miasta znaczenie wykraczające poza jego bezpośredni obszar funkcjonalny. Pierwszą ze strategicznych dla Żor inwestycji rządowych jest budowa linii kolejowej, która ma powstać w ramach projektu Centralnego

Żory uwzględnione w planach budowy linii kolejowej CPK oraz linii kolejowej między Jastrzębiem-Zdrojem a Katowicami.

Portu Komunikacyjnego (CPK), tzw. "szprycha", która ma zapewnić dojazd m.in. do Jastrzębia-Zdroju i dalej do Ostrawy. Planowana trasa jest częścią wspólnej inwestycji kolejowej krajów Grupy Wyszehradzkiej między Warszawą, Brnem (z łącznikiem do Pragi), Bratysławą i Budapesztem. Według przedstawianego przez CPK harmonogramu dokonanie wyboru wariantu inwestorskiego ma nastąpić z końcem 2022 r., wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę planowane jest na przełom 2025 i 2026 r.,

natomiast cały odcinek linii łączący Katowice z Ostrawą zostanie oddany do użytku przed końcem 2030 r.

Drugą z przygotowywanych do realizacji w perspektywie najbliższych 10 lat inwestycji o charakterze strategicznym jest przedsięwzięcie związane z projektem pn. „Uzupełnienie sieci kolejowej o połączenie kolejowe Jastrzębia-Zdroju z Katowicami”, który jest planowany do realizacji w ramach „Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej Kolej+ do 2028 roku”. Ideą tej inwestycji jest utworzenie połączenia kolejowego Katowice – Jastrzębie-Zdrój, którego przebieg będzie obejmował także Żory. W listopadzie 2021 r. Województwo Śląskie w partnerstwie z Żorami, Jastrzębiem-Zdrojem, Czerwionką-Leszczyny oraz Pawłowicami wspólnie zaakceptowało wariant realizacji inwestycji po tzw. "starym śladzie" kolejowym.

Podsumowanie prac nad aktualnymi dokumentami
dziedzinowymi

Miasto Żory realizuje kilka programów dziedzinowych, część z nich wynika z przepisów prawa, a część została opracowana na bazie zidentyfikowanych lokalnych potrzeb.

Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Żory do 2023 roku **przyjęty został** uchwałą Rady Miasta Żory nr 362/XXX/17 z 30 marca 2017 r. Program ma na celu pobudzanie i wykorzystywanie energii i pomysłowości mieszkańców Żor na rzecz rozwoju osobistego, wspólnot lokalnych i całego miasta. Działania realizowane w ramach programu mają przyczynić się do: stworzenia aktywnych, samoorganizujących się społeczności lokalnych zintegrowanych wokół tradycji i wspólnych celów, powszechnej dostępności udogodnień i usług publicznych wspierających samodzielność mieszkańców i wyrównujących szanse ich rozwoju oraz wysokiej estetyki i funkcjonalności przestrzeni publicznych, ożywianych przez inicjatywy

mieszkańców i dostarczających możliwości twórczego spędzania czasu wolnego. Konsultacje społeczne były prowadzone na przełomie marca i kwietnia 2016 r. W ramach konsultacji zorganizowano spotkanie z lokalnymi przedsiębiorcami, w którym wzięli udział przedstawiciele Cechu Rzemiosł Różnych, Żorskiej Izby Gospodarczej, przedsiębiorcy prowadzący działalność w obszarach rewitalizacji, a także przedstawiciele samorządu. W 2019 r. został powołany Komitet Rewitalizacji, w skład którego wchodzi 15 osób, w tym przedstawiciele mieszkańców obszarów rewitalizacji oraz podmiotów publicznych i prywatnych.

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla miasta Żory został przyjęty uchwałą Rady Miasta Żory nr 376/XXXI/17 z dnia 27 kwietnia 2017 r. Plan ten określa wizję miasta względem aspektów związanych z mobilnością w mieście. W tym kontekście kładzie się nacisk na: obniżenie emisji dwutlenku węgla ze środków transportu, ograniczenie emisji hałasu z komunikacji do 65dB, zapewnienie udziału komunikacji rowerowej w ruchu miejskim na poziomie co najmniej 15%, zmniejszenie liczby zdarzeń drogowych z udziałem pieszych i rowerzystów ze skutkiem śmiertelnym do zera, integrację podsystemów rowerowych, kolejowych i autobusowych zarówno wewnątrz miasta jak i z systemami na poziomie subregionu zachodniego i w układzie regionalnym, zwiększenie dostępności terenów zielonych dla ruchu niezmotoryzowanego, ograniczenie ruchu samochodowego na obszarze Starówki, ograniczenie i uspokojenie ruchu samochodowego w mieście, zapewniając podstawowe usługi w pobliżu miejsca zamieszkania oraz zwiększenie dostępności przestrzeni publicznej dla pieszych i osób o ograniczonej mobilności. Na etapie tworzenia dokumentu realizowane były warsztaty z mieszkańcami. Konsultacje społeczne projektu dokumentu prowadzone były w lutym 2017 r.

Strategia rozwoju elektromobilności w mieście Żory została przyjęta uchwałą Rady miasta Żory nr 397/XXVIII/21 z dnia 25 marca 2021 r. Strategia

ta ma na celu stworzenie warunków do rozwoju elektromobilności w zgodności z Planem zrównoważonej mobilności miejskiej dla miasta Żory. Zakłada się m.in.: realizację zadań publicznych z wykorzystaniem pojazdów elektrycznych, współpracę z sektorem nauki i biznesu dla rozwoju elektromobilności, wdrażanie elementów smart city w transporcie publicznym, przestrzeni miejskiej i zarządzaniu miastem, rozwój środków transportu zbiorowego opartego na napędzie elektrycznym, rozwój w obszarze ekologicznego transportu indywidualnego, rozwój alternatywnych źródeł energii, realizację zadań edukacyjnych i promujących elektromobilność, transport zrównoważony i ekologię oraz budowę sieci dialogu między mieszkańcami, miastem Żory a inwestorami.

Założenia do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla miasta Żory zostały zaktualizowane w 2019 r. i przyjęte uchwałą Rady Miasta Żory nr 141/X/19 z dnia 29 sierpnia 2019 r. W dokumencie przedstawiono kwestie dotyczące zapotrzebowania na ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe do roku 2033 oraz strategiczne kierunki rozwoju, którymi są: zapewnienie zrównoważonego rozwoju miasta w oparciu o wiodący sektor produkcyjno-usługowy, poprawienie, a następnie utrzymanie odpowiedniej jakości powietrza atmosferycznego na terenie miasta, poprawa efektywności wykorzystania energii finalnej, ograniczenie szkodliwego oddziaływania pojazdów spalinowych poprzez poprawę infrastruktury komunikacyjnej, działania promocyjne i edukacyjne skierowane do społeczności lokalnej, umożliwienie dostępu do sieci gazowej jak największej ilości mieszkańców oraz rewitalizacja zabudowań i historycznych dzielnic miasta.

Program Ograniczenia Niskiej Emisji dla miasta Żory na lata 2022-2025 został przyjęty uchwałą nr 474/XXXV/21 Rady Miasta Żory z dnia 28 października 2021 r. w celu ograniczenia występowania przekroczeń

poziomów dopuszczalnych substancji szkodliwych w powietrzu na terenie miasta.

Zasady udzielania dotacji celowej z budżetu Miasta Żory na inwestycje związane z ochroną środowiska oraz tryb postępowania w sprawie udzielenia dotacji i sposobu jej rozliczania są obecnie regulowane Uchwałą nr 362/XXV/20 Rady Miasta Żory z dnia 23 grudnia 2020 r. Zawiera ona postanowienia dotyczące m.in.: modernizacji systemów grzewczych, podłączenia budynków do sieci ciepłowniczej, budowy przydomowych oczyszczalni ścieków, likwidacji przydomowych oczyszczalni ścieków i podłączenia budynków do sieci kanalizacji sanitarnej, modernizacji pokryć dachowych lub elewacji obiektów budowlanych zawierających azbest. Uchwała ta przewiduje, iż instrument wsparcia obowiązywać będzie do 30 czerwca 2024 r.

Program Ochrony Środowiska dla Miasta Żory na lata 2019-2022 z perspektywą na lata 2023-2026 został przyjęty uchwałą Rady Miasta Żory nr 157/XI/19 z dnia 26 września 2019 r. Zakres czasowy został podzielony na okres operacyjny (2019-2022), zdefiniowany poprzez cele krótkoterminowe i konieczne do podjęcia konkretne działania oraz okres perspektywiczny (2023-2026), który został powiązany z celem długoterminowym dla każdego z obszarów interwencji, tj.: klimat i powietrze, klimat akustyczny, pole elektromagnetyczne, zasoby i jakość wód, gospodarka wodno-ściekowa, zasoby geologiczne, gleby, gospodarka odpadami i zapobieganie powstawaniu odpadów, zasoby przyrodnicze, adaptacja do zmian klimatu i nadzwyczajne zagrożenia środowiska, działania edukacyjne (działanie horyzontalne), monitoring środowiska (działanie horyzontalne).

Uchwałą Rady miasta Żory nr 234/XV/20 z dnia 30 stycznia 2020 r. w sprawie przyjęcia *Miejskiego Programu Wspierania Rodziny dla miasta Żory na lata 2020-2022* przewiduje się kontynuację budowy lokalnego systemu wspierania rodzin mających trudności w wypełnianiu swoich

funkcji opiekuńczo-wychowawczych oraz przywrócenie im zdolności do wypełnienia tych funkcji poprzez pracę z rodziną oraz zapewnienie jej pomocy w opiece i wychowaniu dzieci. Program realizowany jest przez Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej w Żorach.

Referat Zdrowia w Wydziale Polityki Społecznej realizuje w trybie ciągłym liczne programy polityki zdrowotnej. Wśród nich prowadzone są przedsięwzięcia związane z profilaktyką chorób oczu i słuchu, przeciwdziałaniem otyłości i próchnicy oraz zwiększaniem poziomu zaszczepienia dzieci.

Dokumenty dziedzinowe, które zostały zrealizowane oraz zakończone w roku 2021 lub w latach wcześniejszych i podlegają aktualizacji, a także nowe dokumenty dziedzinowe, które dopiero powstaną, będą bazowały na ustaleniach ujętych w niniejszym dokumencie strategii.

Analiza SWOT

Poniższa analiza najważniejszych z perspektywy strategii cech miasta Żory (tj. silnych i słabych stron) oraz szans i zagrożeń mogących w kolejnych latach oddziaływać na miasto została wykonana na podstawie wyników diagnozy sytuacji, obserwacji trendów oraz rozmów z interesariuszami podczas spotkań warsztatowych.

Silne strony miasta Żory

- ❖ Duży odsetek ludzi młodych w strukturze demograficznej miasta (wysoki odsetek osób w wieku przedprodukcyjnym).
- ❖ Korzystne położenie geograficzne miasta względem miejsc pracy i wypoczynku w województwie śląskim atutem dla młodych rodzin.
- ❖ Wysoki odsetek cudzoziemców zamieszkujących na stałe w Żorach, uzupełniających zasoby lokalnego rynku pracy.
- ❖ Kompleksowa polityka mieszkaniowa gminy, realizowana w szczególności poprzez program „Z przyszłością w Żorach” oraz realizację projektów zwiększających zasób mieszkań socjalnych oraz chronionych.
- ❖ Kompleksowy system wsparcia skierowany do osób ze szczególnymi potrzebami – osób starszych i osób z niepełnosprawnościami.
- ❖ Malejący odsetek osób korzystających z pomocy społecznej.
- ❖ Wysoki poziom upowszechnienia przedszkolnego.
- ❖ Współpraca podmiotów gospodarczych ze szkołami branżowymi i technicznymi.
- ❖ Korzystne położenie geograficzne miasta względem infrastruktury drogowej, dostawców i rynków zbytu atutem dla przedsiębiorstw średnich i dużych.
- ❖ Rozbudowana infrastruktura informacji przestrzennej.
- ❖ Partnerska współpraca miasta z innymi podmiotami, w tym z JST i z instytucjami otoczenia biznesu.
- ❖ Kompetentne zespoły w urzędzie miasta, zdolne do pozyskiwania funduszy zewnętrznych na realizację projektów inwestycyjnych i nieinwestycyjnych.
- ❖ Bogate zasoby przyrodnicze miasta i lokalizacja miasta w granicach Parku Krajobrazowego „Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich”.
- ❖ Aktywne działania miasta w postaci programów i instrumentów finansowych na rzecz przeciwdziałania zanieczyszczeniu powietrza.
- ❖ Świadomość ekologiczna mieszkańców oraz wzrastająca aktywność organizacji ekologicznych.
- ❖ Regularne korzystanie z Bezpłatnej Komunikacji Miejskiej przez różne grupy społeczne.
- ❖ Ekologiczne, energooszczędne, efektywne kosztowo oświetlenie zewnętrzne zapewniające bezpieczeństwo na ulicach i w parkach.

Słabe strony miasta Żory

- ❖ Starzenie się społeczeństwa, w tym wyraźna koncentracja osób starszych w budynkach niedostosowanych do ich potrzeb na osiedlach w centrum miasta.
- ❖ Brak dostępu do wyspecjalizowanej opieki geriatrycznej.
- ❖ Wzrastający odsetek mieszkańców miasta ze szczególnymi potrzebami, w tym osób z niepełnosprawnościami.
- ❖ Malejący potencjał pielęgnacyjny i deficyt usług odciążeniowych.
- ❖ Niewystarczająca liczba miejsc w żłobkach, zwłaszcza blisko miejsca zamieszkania.
- ❖ Przeciętny poziom wyników egzaminów końcowych zarówno w szkołach podstawowych jak i ponadpodstawowych
- ❖ Ograniczony potencjał wolnych zasobów na lokalnym rynku pracy.
- ❖ Stosunkowo niski poziom aktywizacji zawodowej kobiet, wynikający z tradycyjnego modelu rodziny.
- ❖ Wysoki odsetek mieszkańców miasta pracujących w sektorze górniczym i okotógórnym.
- ❖ Niedopasowana oferta szkół podstawowych i ponadpodstawowych dla dzieci obcokrajowców i powracających z dłuższego pobytu za granicą.
- ❖ Spadający udział dochodów własnych gminy w dochodach ogółem.
- ❖ Brak systemowego podejścia miasta do kwestii zmian klimatycznych i przeciwdziałania ich skutkom.
- ❖ Utrzymujący się wysoki poziom zanieczyszczenia powietrza.
- ❖ Stosunkowo niski poziom pozyskania frakcji segregowanych oraz ich recyklingu, a także przygotowania do ponownego wykorzystania poszczególnych frakcji odpadów komunalnych.
- ❖ Wysoki udział terenów mieszkaniowych wykluczonych komunikacyjnie (o ograniczonej dostępności do środków transportu publicznego).
- ❖ Rosnące potoki ruchu samochodowego w ciągach dróg wojewódzkich oraz krajowych i powiązane z tym zjawisko kongestii.
- ❖ Znikoma oferta transportu zbiorowego obsługującego relację między Żorami a gminami Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

Szanse

- ❖ Obcokrajowcy o wykształceniu technicznym i specjalistycznym chcący osiedlać się na stałe w Polsce.
- ❖ Mieszkańcy innych obszarów Polski poszukujący miejsca do zamieszkania w miastach o wysokiej jakości życia i dobrze skomunikowanych.
- ❖ Międzynarodowe, rządowe i regionalne programy wsparcia finansujące projekty inwestycyjne i nieinwestycyjne.
- ❖ Aktywność organizacji pozarządowych w przeciwdziałaniu ubóstwu i wykluczeniu społecznemu.
- ❖ Aktywność organizacji pozarządowych w działaniach na rzecz dzieci i młodzieży.
- ❖ Rozwój narzędzi ekonomii społecznej w rozwiązywaniu problemów społecznych.
- ❖ Zwiększająca się świadomość społeczna i obywatelska.
- ❖ Urzeczywistnienie idei „miasta 15-minutowego” (bliskiego dostępu do podstawowych usług) nie tylko w aglomeracjach, ale również w dzielnicach miast średniej wielkości.
- ❖ Regionalizacja inwestycji korporacji międzynarodowych w celu zabezpieczenia łańcuchów dostaw w wyniku zmian w globalnym układzie handlowym i geopolitycznym.
- ❖ Poszerzanie form i możliwości realizacji pracy zdalnej, prowadzące do większej elastyczności pracowników.
- ❖ Krajowe i regionalne przedsięwzięcia strategiczne w zakresie infrastruktury kolejowej, drogowej i wodnej w pobliżu Żor.
- ❖ Krajowe i regionalne przedsięwzięcia strategiczne na rzecz rozwoju publicznego transportu zbiorowego.
- ❖ Otwartość gmin sąsiadujących i działających w ramach subregionu zachodniego województwa śląskiego na realizację wspólnych projektów infrastrukturalnych.

Zagrożenia

- ❖ Załamanie systemu emerytalnego zmniejszające dochód rozporządzalny potencjalnie dużej grupy gospodarstw domowych w mieście.
- ❖ Załamanie systemu opieki w służbie zdrowia i pomocy społecznej.
- ❖ Niekorzystne dla budżetu jednostek samorządu terytorialnego przepisy prawa.
- ❖ Kryzys gospodarczy skutkujący wzrostem bezrobocia.
- ❖ Postęp technologiczny skutkujący wzrostem bezrobocia wśród osób o niedopasowanych kwalifikacjach zawodowych.
- ❖ Postęp technologiczny i nowe style życia skutkujące nowymi formami wykluczenia grup społecznych (wykluczenie cyfrowe, wykluczenie mobilne, wykluczenie żywnościowe, wykluczenie zdrowotne).
- ❖ Niekorzystne skutki zdrowotne pandemii i kataklizmów (alienacja, izolacja, zaburzenia, uzależnienia, choroby chroniczne).
- ❖ Koszty życia rosnące szybciej niż dochody gospodarstw domowych.
- ❖ Centralizacja zadań publicznych na niekorzyść jednostek samorządu terytorialnego.
- ❖ Rosnące obowiązki ustawowe jednostek samorządu terytorialnego przy malejących dochodach własnych ich budżetów.
- ❖ Wysokie koszty związane z działaniami zaradczymi wobec skutków zmian klimatycznych.
- ❖ Brak zgodności krajowej polityki energetycznej i klimatycznej z europejską polityką w tym zakresie, skutkujący blokadą przepływu środków pomocowych do Polski lub/i przeniesieniem ciężaru kosztów takich niezgodności na konsumentów końcowych.
- ❖ Niestabilne globalne układy handlowe i geopolityczne rzutujące negatywnie na gospodarkę i życie społeczne w Polsce.

Wnioski

Żory w pozytywny sposób wykorzystują swoje silne strony zgodnie z założeniami dotychczasowej strategii, stwarzając możliwości zarówno dla mieszkańców jak i dla podmiotów gospodarczych, aby lokować się i rozwijać na terenie miasta. Ze względu na położenie i dokonane inwestycje w zakresie infrastruktury drogowej i mieszkaniowej, miasto stanowi atrakcyjne miejsce zamieszkania dla osób pochodzących z innych gmin, oczekujących odpowiedniej jakości życia oraz łatwego dostępu do miejsca pracy i miejsc wypoczynku. Dzięki zróżnicowanej strukturze społeczno-gospodarczej Żory nie są typowym miastem sypialnianym.

Miasto cechuje się stosunkowo młodą populacją w dzielnicach obrzeżnych i relatywnie starszą populacją w części śródmiejskiej, w tym na osiedlach z wielkiej płyty. W związku z postępującą suburbanizacją usługi nie są odpowiednio dostępne dla coraz to większej grupy mieszkańców dzielnic obrzeżnych. Również istniejący układ drogowy nie jest odpowiednio dostosowany do nowej rzeczywistości.

Samorząd lokalny nie jest obojętny wobec losów osób, które wymagają wsparcia. Najpierw w ramach pojedynczych projektów, następnie w sposób bardziej ukierunkowany i systemowy starano się kompleksowo podejść do opieki, integracji i aktywizacji osób o szczególnych potrzebach i ich bliskich. Doświadczenia i dobre praktyki z ostatnich lat będą bazą dla rozwoju systemowych rozwiązań, w których miasto widzi dalszą aktywną rolę organizacji pozarządowych.

Będące częścią historycznego Rybnickiego Okręgu Węglowego Żory, nie mają już na swoim terenie kopalni. Niemniej, tereny pokopalniane wymagają kompleksowej rewitalizacji. Trzeba także mieć na uwadze, że dla rodzin grona pracowników związanych z górnictwem, a pracujących poza miastem, należy przewidzieć określone działania ostonowe i rozwojowe z uwzględnieniem harmonogramu wygaszania działalności

poszczególnych kopalń. W Żorach działają średnie i duże firmy o kapitale polskim i zagranicznym. To one stanowią obecnie o randze miasta. Chcąc utrzymać wysoką atrakcyjność inwestycyjną i prowadzenia działalności gospodarczej, wymagana będzie m.in. ściślejsza współpraca szkół branżowych i technicznych z pracodawcami. Konieczne będzie także zapewnienie infrastruktury – terenów i budynków dla małych i średnich przedsiębiorstw oferujących produkty i usługi w ramach krajowych i międzynarodowych łańcuchów wartości.

Postanowienia strategiczne rozwoju Żor 2030+

Wizja – Żory 2030

Żory do roku 2030 to miasto, które dzięki swojej polityce mieszkaniowej, w tym skupieniu na dbałości o duże osiedla mieszkaniowe oraz dopasowanej ofercie usług edukacyjnych, zdrowotnych, społecznych i rekreacyjnych utrzymuje rosnącą liczbę mieszkańców. Poszczególne dzielnice zostały odpowiednio wyposażone w podstawowe usługi publiczne i skomunikowane z centrum środkami transportu publicznego oraz systemem dróg rowerowych.

W latach 2025-2030 przeszło 10 000 osób osiągnęło wiek emerytalny. Mimo tego miasto zachowuje stosunkowo młodą strukturę demograficzną. Napływ nowych mieszkańców, w tym młodych rodzin, wynika z centralnego położenia miasta względem gmin Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, subregionu zachodniego województwa śląskiego oraz kraju śląsko-morawskiego. Służy temu także wysoki poziom jakości życia w mieście, w którym tereny rekreacyjne i cenne przyrodniczo oraz obiekty sportowe i turystyczno-kulturowe zapewniają zróżnicowaną ofertę aktywnego spędzenia wolnego czasu i są łatwo dostępne. Jednostki miejskie i organizacje pozarządowe prowadzą tam swoje zajęcia dla różnych grup społecznych. Dzięki temu miasto tętni życiem.

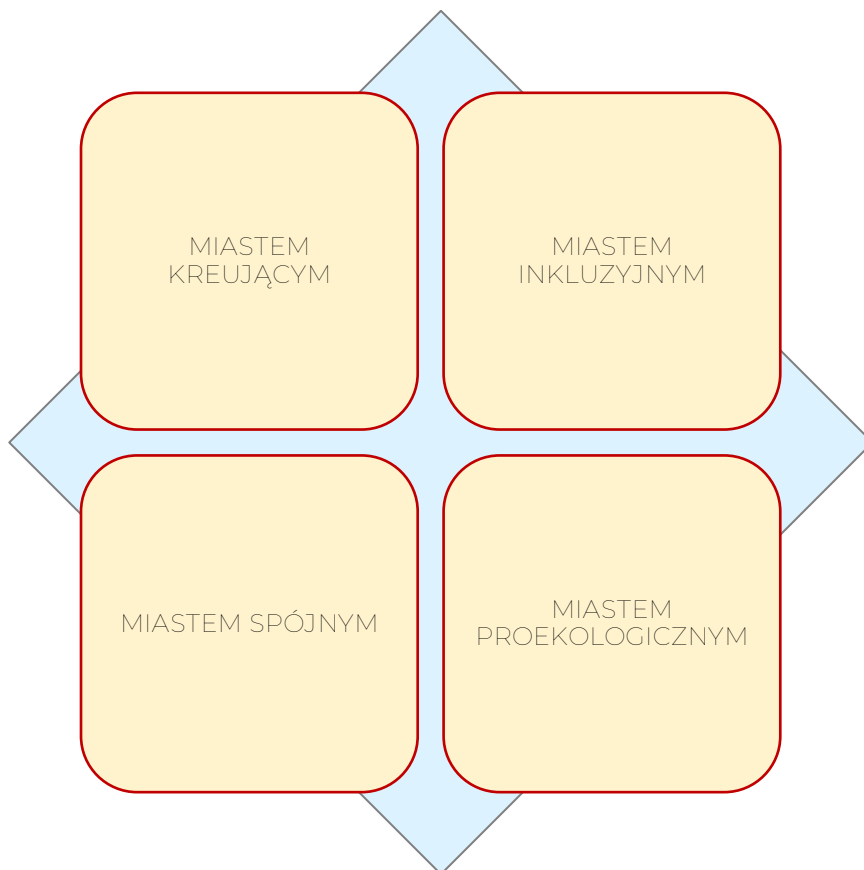
Miasto dba o rozwój kompetencji młodzieży inwestując w edukację podstawową i ponadpodstawową, w tym w szczególności w nowoczesne podejście do kształcenia i w edukację realizowaną we współpracy z podmiotami gospodarczymi na terenie miasta.

Chociaż w subregionie zachodnim wciąż ważną rolę odgrywa górnictwo węgla koksowego, Żory są przykładem miasta, które umiejętnie przeprowadza proces sprawiedliwej transformacji. Tereny pogórnice

w mieście zostały zagospodarowane nowymi funkcjami. Dynamicznie rozwijają się również inne przestrzenie dla biznesu. Zróżnicowana struktura gospodarcza, zarówno branżowa jak i dotycząca wielkości podmiotów, sprawia, że dochody do budżetu miasta z podatków od nieruchomości i z udziału w podatkach od dochodów podmiotów gospodarczych pozostają stabilne.

Żory są miastem inkluzyjnym, wrażliwym na losy osób ze szczególnymi potrzebami. Rozwiązania systemowe, w ramach których podmioty publiczne i prywatne zapewniają kompleksowe wsparcie skierowane do osób starszych, do osób z niepełnosprawnościami czy też do osób nieradzących sobie z uwagi na sytuację, w której się znajdują, pozwalają zniwelować bariery i zapewnić każdemu korzystanie z życia na miarę jego możliwości. Miasto cechuje się wysokim poziomem dostępności architektonicznej, cyfrowej oraz informacyjno-komunikacyjnej. Świadomość ekologiczna sprawia, że dzięki nowoczesnemu zarządzaniu wodą, energią, odpadami i infrastrukturą Żory radzą sobie stosunkowo dobrze ze skutkami zmian klimatycznych i dążą do osiągnięcia samowystarczalności energetycznej.

Żory do roku 2030 są:



Model struktury funkcjonalno-przestrzennej

Od kwietnia 2014 r. najważniejsze postanowienia dotyczące struktury funkcjonalno-przestrzennej Żor są zawarte w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Żory przyjętym uchwałą nr 486/XLVI/14 Rady Miasta Żory z dnia 29.04.2014 r. Niniejsze ramowe ustalenia w zakresie modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej odwzorowują zmiany, które zaszły od uchwalenia Studium i stanowią kierunkowe wytyczne o charakterze strategicznym do jego aktualizacji.

W układzie ponadmiejskim należy w pierwszej kolejności wskazać na powiązania funkcjonalne miasta z dwoma największymi miastami

subregionu zachodniego: Rybnikiem i Jastrzębiem-Zdrojem. W dalszej kolejności istotne są powiązania z sąsiadującymi gminami wiejskimi, dla których Żory (wraz z pozostałymi wymienionymi miastami) pełnią funkcje centralne, głównie w odniesieniu do miejsc pracy, edukacji oraz spędzania czasu wolnego. Ustalenia Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2030” pozycjonują Żory jako miasto rdzeniowe Aglomeracji Rybnickiej. Żory jednocześnie pełnią funkcję tranzytową, jak i posiadają powiązania funkcjonalne w układzie południkowym w zasięgu drogi krajowej 81 i autostrady A1 oraz w układzie równoleżnikowym w zasięgu dróg wojewódzkich 935 oraz 932.

Zgodnie z postanowieniami Studium, w granicach miasta wyodrębnia się następujące obszary funkcjonalne:

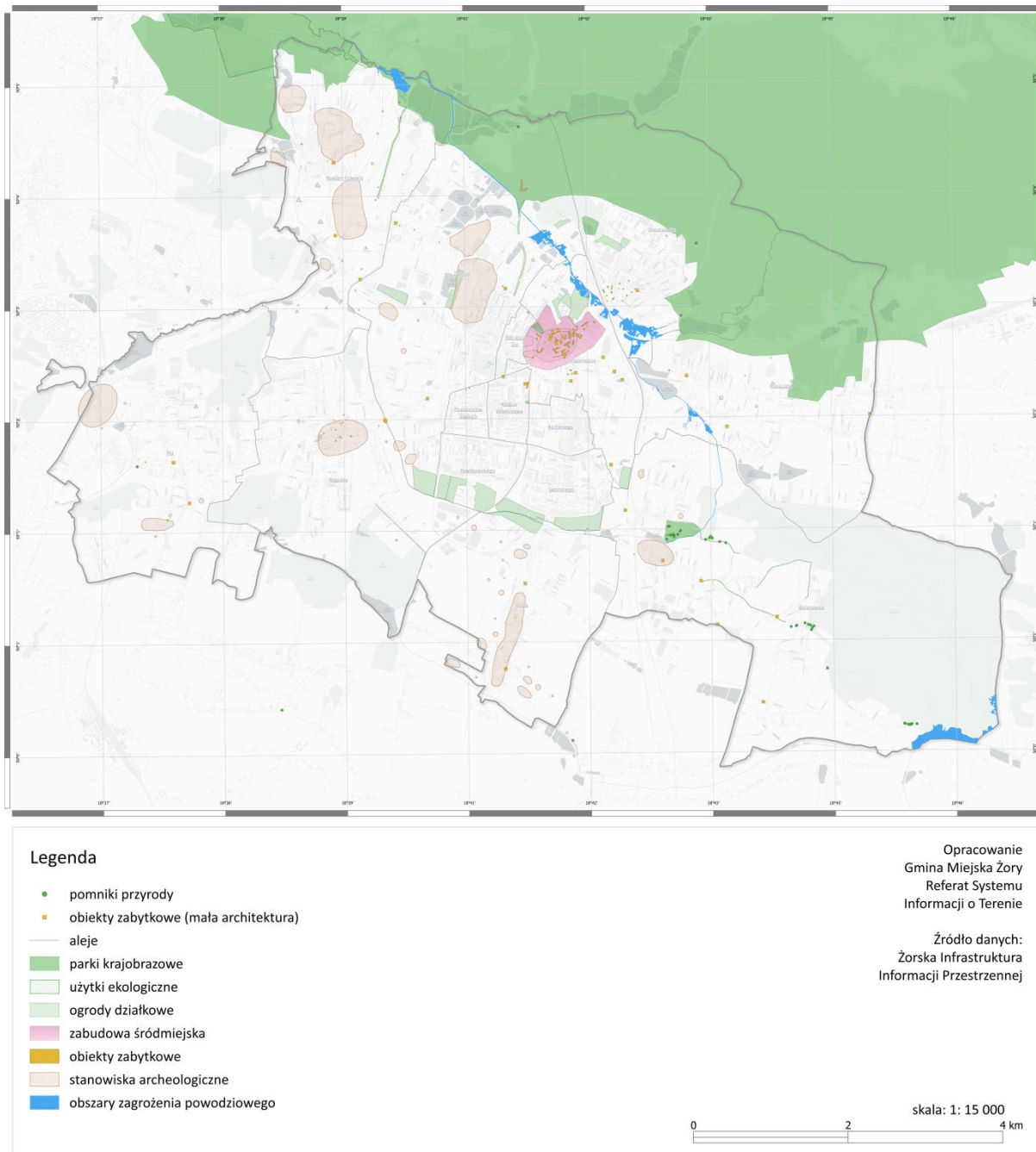
- ❖ obszar historycznego centrum wraz z otoczeniem - obszar ten jest ściśle zdefiniowany przez warunki środowiska kulturowego, posiada szczególne predyspozycje do utrwalania i rozwoju funkcji usługowych;
- ❖ obszary koncentracji usług komercyjnych z dominacją wieloprzestrzennych obiektów handlowych (o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m²), zlokalizowane - w pobliżu centrum, wzdłuż drogi krajowej nr 81 oraz w sąsiedztwie węzłów autostrady A1, jednorodnie funkcjonalnie;
- ❖ obszary zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej - obejmują głównie część miasta przyległą do centrum od strony południowej i zachodniej; w granicach obszarów występują skoncentrowane zespoły usługowe, obiekty handlowe o powierzchni sprzedaży przekraczającej 2000 m², a także obiekty usług komercyjnych lub publicznych o znaczeniu ogólnomiejskim; niewielkie zespoły zabudowy wielorodzinnej występują także w obrębie osiedla Kleszczówka i w dzielnicy Rój;

- ❖ obszary zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej – skoncentrowane w osiedlach; w granicach tych obszarów występuje także zabudowa wielorodzinna i usługowa;
- ❖ obszary zabudowy rozproszonej – obejmują ekstensywną zabudowę o przewadze funkcji mieszkaniowej jednorodzinnej z występującą zabudową zagrodową oraz miejscowo wielorodzinną i usługami w układach pasmowych lub niewielkich zespołach; obszary te kwalifikują się do koncentracji funkcji mieszkaniowo-usługowych tworząc osiedla, głównie jako kontynuacja układów osiedli przyległych;
- ❖ obszary aktywności gospodarczej – obejmują zespoły lub obiekty związane z produkcją, handlem hurtowym, magazynowaniem, logistyką, obsługą transportu, obsługą rolnictwa – z reguły są to zgrupowane różne rodzaje działalności skupione w zespoły o wspólnej komunikacji wewnętrznej, często towarzyszą im inne usługi;
- ❖ obszary zieleni – obejmujące kompleksy leśne, zieleń dolin rzecznych wraz ze zbiornikami i ciekami wodnymi, tereny rolnicze – krajobrazowe, parki i skwery, kompleksy ogrodów działkowych, cmentarze;
- ❖ obszary rolnicze – upraw polowych, łąk i pastwisk, upraw ogrodniczych i sadowniczych, położone z reguły na obrzeżach miasta jako części kompleksów rolniczej przestrzeni produkcyjnej zlokalizowanych w granicach sąsiednich gmin; w granicach tych obszarów występuje zabudowa zagrodowa – pojedynczo lub w małych zespołach.

Na obszarze miasta występują tereny objęte różnymi formami ochrony, dlatego w ramach kreowania struktury przestrzennej miasta podtrzymuje się zalecenie uzupełniania istniejących jednostek osadniczych z zachowaniem historycznego układu przestrzennego. Czynnikiem

wpływającym na wybór terenów przeznaczonych pod zabudowę powinna być ochrona krajobrazu i przestrzeni przyrodniczej, ochrona zabytków i ukształtowanych historycznie układów urbanistycznych oraz na ile to możliwe ochrona rolniczej przestrzeni produkcyjnej. Tereny podlegające tak rozumianej ochronie wskazano na mapie 1.

Mapa 1. Tereny chronione na obszarze Żor



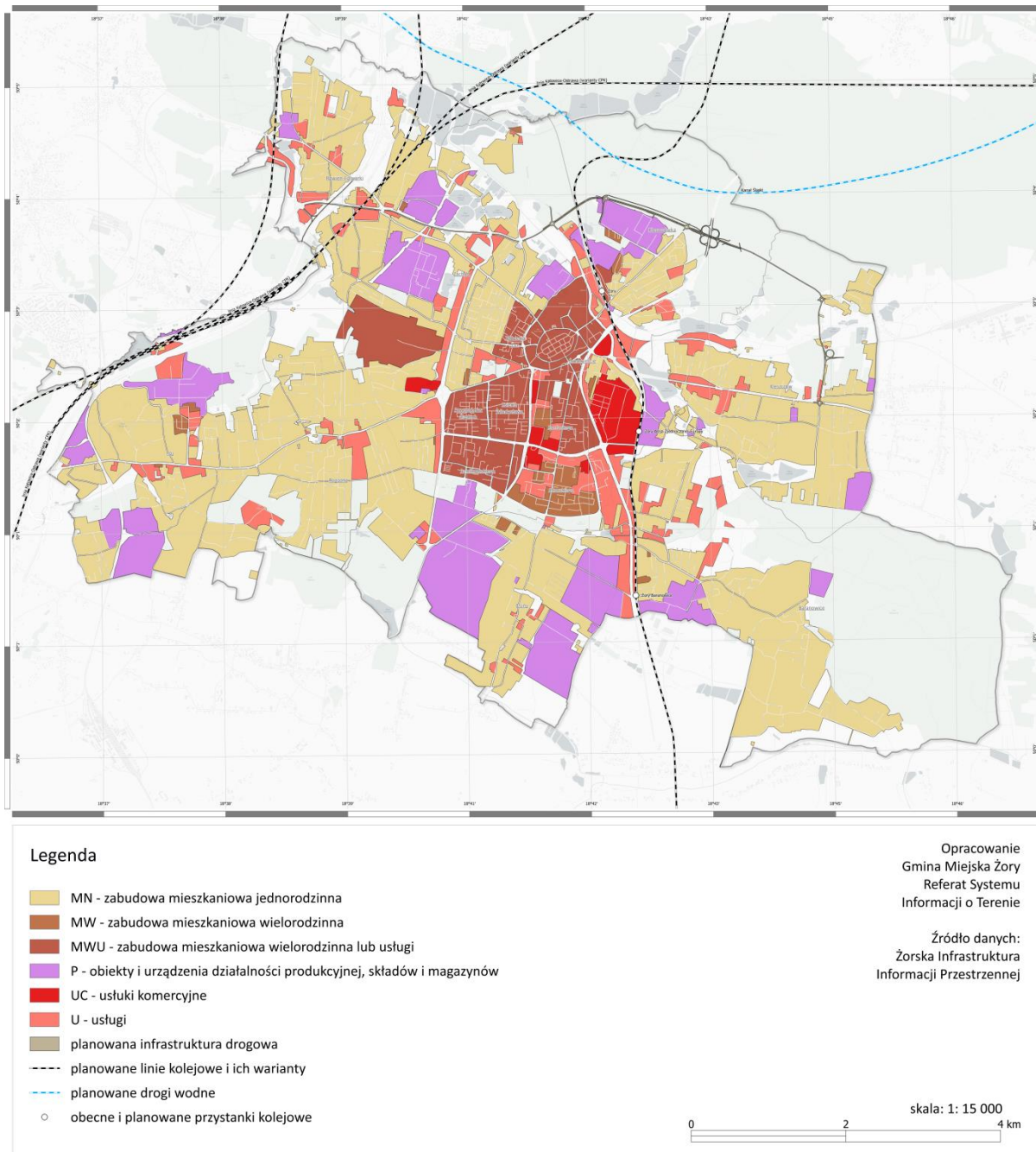
Zgodnie z postanowieniami obowiązującego studium spód zabudowy winno się eliminować obszary cenne przyrodniczo, na których znajdują się stanowiska rzadkich i chronionych gatunków roślin i zwierząt oraz położone w ich sąsiedztwie obszary otwartej rolniczej przestrzeni produkcyjnej i obszary stanowiące zabezpieczenie właściwego eksponowania zespołów lub obiektów zabytkowych o szczególnych wartościach krajobrazowych, a także enklawy o wyjątkowych walorach krajobrazowych, korytarze ekologiczne i naturalne ekosystemy łąkowo-rolno-leśne, które należy pozostawić w stanie nienaruszonym.

Mając na uwadze te postanowienia, uznaje się za strategiczne kierunki rozwoju przestrzennego Żor:

- ❖ rozszerzenie obszarów urbanizacji na pograniczu dzielnic Rogoźna i Rowień-Folwarki,
- ❖ rozszerzenie strefy przemysłowej na terenie dzielnicy Osiny,
- ❖ utworzenie obszaru rekreacyjnego z wykorzystaniem zbiornika Śmieszek,
- ❖ rewitalizację strefy przemysłowej na terenie nieczynnej KWK Żory,
- ❖ wprowadzenie w przestrzeń miasta infrastruktury liniowej drogowej, kolejowej i drogi wodnej w zakresie: obwodnicy wschodniej, sieci dróg rowerowych, linii CPK, linii kolejowej Katowice – Jastrzębie-Zdrój oraz Kanału Śląskiego.

Orientacyjne ustalenia w tym zakresie wskazano na mapie 2.

Mapa 2. Strategiczne kierunki rozwoju przestrzennego Żor

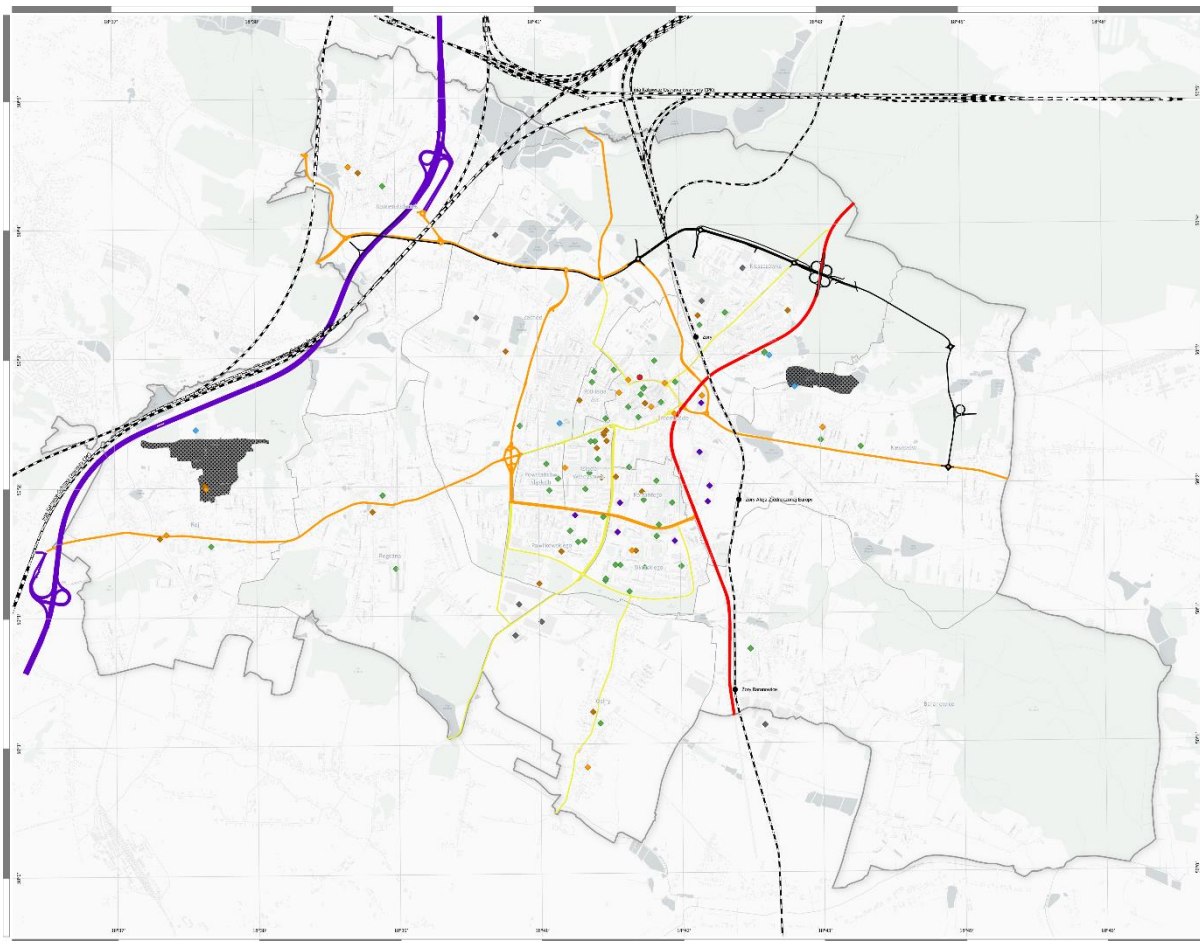


W Żorach na strukturę podstawowych przepływów o charakterze funkcjonalnym składają się w układzie zewnętrznym tranzyt DK81 i DW935, natomiast w układzie miasta i jego bezpośredniego obszaru funkcjonalnego (sąsiadujących miast i gmin):

- ❖ dojazdy z miejsc zamieszkania w Żorach i sąsiedztwie do terenów przemysłu i usług,
- ❖ dojazdy z miejsc zamieszkania w Żorach i sąsiedztwie do centrum miasta,
- ❖ wyjazdy z Żor związane z wykonywaniem pracy w innych miejscowościach subregionu zachodniego,
- ❖ wyjazdy z Żor związane z wykonywaniem pracy na obszarze Metropolii Górnośląskiej i subregionu południowego województwa śląskiego,
- ❖ wyjazdy z Żor związane z korzystaniem z edukacji i usług w miastach rdzeniowych Aglomeracji Rybnickiej oraz miastach Metropolii Górnośląskiej,
- ❖ wyjazdy z Żor związane z korzystaniem z rekreacji w obszarach górskich Beskidu Śląskiego.

Charakterystykę przestrzenną powyższych relacji w odniesieniu do stanu obecnego i przewidywanej przyszłości zaprezentowano na mapie 3.

Mapa 3. - Koncentratory ruchu



Legenda

Obecne koncentratory ruchu

- Centrum Przesiadkowe
- ◆ instytucje [23]
- ◆ ośrodki kultury [13]
- ◆ szkoły, przedszkola, żłobki [54]
- ◆ tereny rekreacyjne [5]
- ◆ ważniejsze ośrodki pracy
- ◆ sklepy powyżej 2000m² [8]

- autostrada
- droga krajowa
- drogi wojewódzkie
- drogi główne rozprowadzające

Potencjalne koncentratory ruchu

- przystanki kolejowe
- linie kolejowe
- infrastruktura drogowa
- obszary rewitalizacji i tereny rekreacyjne

Opracowanie
Gmina Miejska Żory
Referat Systemu
Informacji o Terenie

Źródło danych:
Żorska Infrastruktura
Informacji Przestrzennej

0 2 4 km
skala: 1: 15 000

W Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2030” zdefiniowano regionalne obszary strategicznej interwencji, w których zasięgu terytorialnym mieszczą się Żory. Są nimi:

- ❖ w ujęciu funkcjonalnym – terytorium subregionu zachodniego, dla którego Żory należą do rdzenia Aglomeracji Rybnickiej,
- ❖ w ujęciu konkurencyjnym – miasto o przeciętnych walorach przyrodniczych (ranga przedostatnia z pięciu) i ośrodek wzrostu o randze „pozostałe” (przedostatniej z czterech),
- ❖ w ujęciu problemowym – miasto o umiarkowanej utracie funkcji społeczno-gospodarczych (najniższa ranga); III obszar problemowy (najwyższa ranga) w zakresie jakości powietrza oraz miasto o społeczno-przestrzennych problemach (najwyższa ranga) wywołanych transformacją górnictwem.

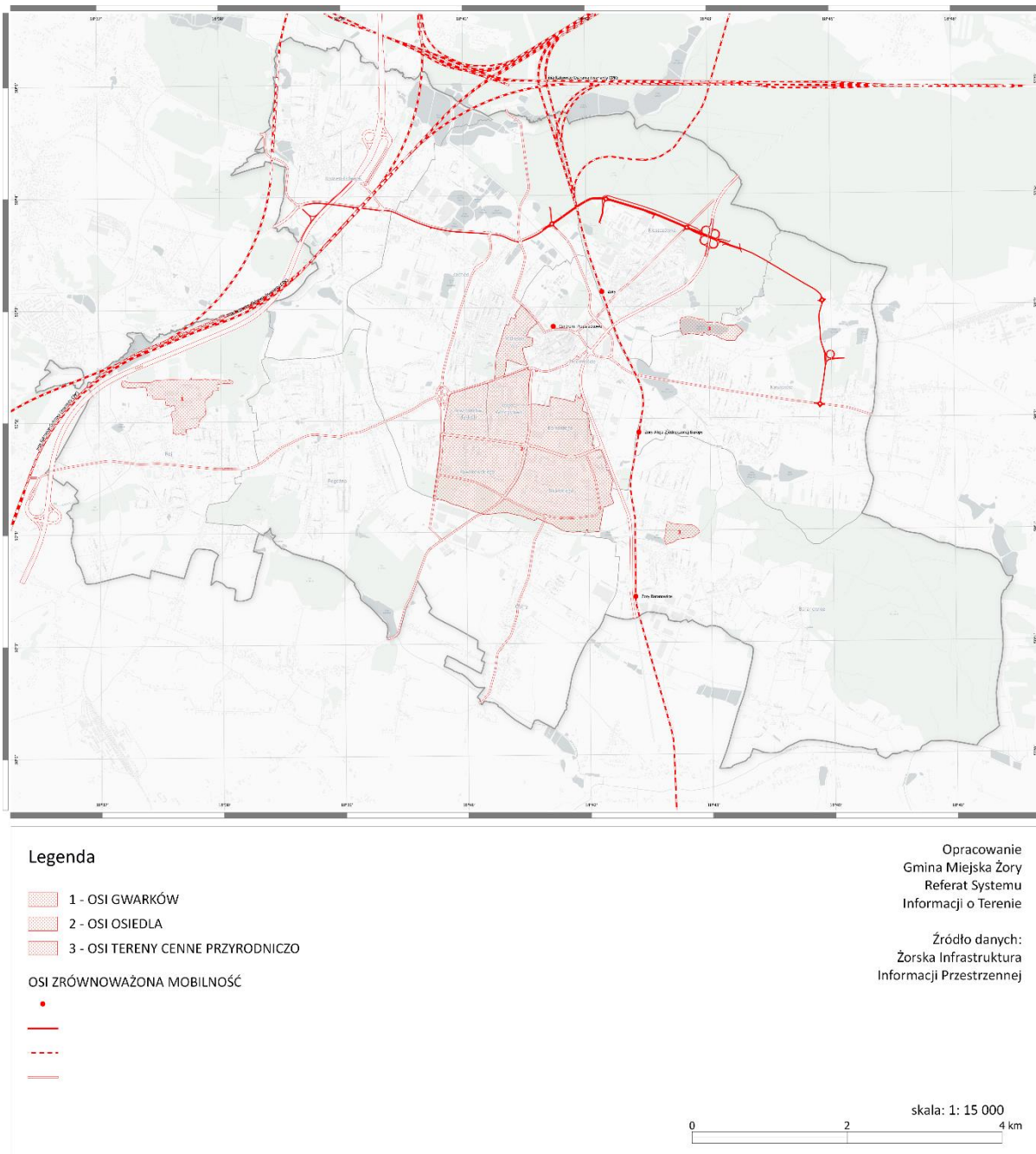
W niniejszej strategii wskazuje się jako lokalne obszary strategicznej interwencji:

- ❖ teren po KWK Żory wraz z przyległym osiedlem Gwarków, dla którego przewiduje się uzupełnienie dotychczasowych funkcji o nowe funkcje społeczno-gospodarczo-przestrzenne (*OSI Gwarków*);
- ❖ tereny żorskich osiedli mieszkaniowych, które wymagają interwencji ze względu na strukturę demograficzną mieszkańców, w tym w szczególności potrzeby seniorów, oraz konieczność utrzymania należytego stanu technicznego infrastruktury mieszkaniowej i towarzyszącej (*OSI Osiedla*);
- ❖ tereny cenne przyrodniczo, dla których przewiduje się podjęcie interwencji ukierunkowanej na ochronę i docenienie ich walorów przyrodniczo-kulturowych (*OSI Tereny Cenne Przyrodniczo*);
- ❖ obszar związany z ekosystemem zrównoważonej mobilności, obejmujący infrastrukturę liniową (drogi rowerowe, linie kolejowe, obwodnice), punktową (centra i węzły przesiadkowe wraz

z infrastrukturą towarzyszącą), kluczową dla tworzenia nowej jakości komunikacyjnej - poprawy dostępności do transportu zbiorowego, ograniczenia i wyprowadzenia poza obszar centrum ruchu samochodowego i tranzytowego oraz wprowadzanie udogodnień dla pieszych i rowerzystów (*OSI Zrównoważona Mobilność*).

Zasięg przestrzenny obszarów strategicznej interwencji określono na mapie 4.

Mapa 4. Obszary strategicznej interwencji Żory 2030+



Wyznaczenie powyższych strategicznych kierunków rozwoju przestrzennego, a także obszarów strategicznej interwencji ma charakter indykatywny i nie narusza istniejących postanowień zawartych w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Żory oraz w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Mapy 1-4 w podwyższonej rozdzielczości stanowią załącznik do dokumentu strategii.

Cele strategiczne i cele operacyjne

Dla każdego z czterech wymiarów wizji Żor 2030 zidentyfikowano cel strategiczny, który następnie zdekomponowano na cele operacyjne.

Cel strategiczny 1: Miasto budujące pozycję gospodarczą na kreowaniu atrakcyjności inwestycyjnej i kształceniu kadr dla innowacyjnej gospodarki

Miasto wychodzi naprzeciw zmianom w strukturze gospodarczej miasta i regionu w wyniku transformacji tradycyjnych gałęzi przemysłowych, postępu technicznego oraz zmian demograficznych. Kompleksowa polityka rozwoju gospodarczego skupiać się będzie na zapewnieniu przychylnych warunków – w postaci wszechstronnie przygotowanych i dobrze skomunikowanych terenów inwestycyjnych oraz świadczonych usług wsparcia działalności gospodarczej na różnych etapach rozwoju przedsiębiorstw, w tym w ramach współpracy z instytucjami otoczenia biznesu i z sektorem edukacyjnym. W kolejnych latach miasto będzie miejscem realizacji strategicznych przedsięwzięć wspierających proces sprawiedliwej transformacji województwa śląskiego. Mając świadomość wyzwań z tym związanych oraz znaczenie zdobywania i odpowiedniego wykorzystania wiedzy, umiejętności technicznych i społecznych, miasto kontynuować będzie inwestycje w rozwój kluczowych kompetencji młodzieży i dorosłych, rozbudowując nowoczesną ofertę kształcenia formalnego i pozaformalnego oraz wspierając wolontariat.

Cel strategiczny 2: Miasto dające każdemu mieszkańcowi możliwość pełnego uczestnictwa w życiu społecznym i gospodarczym

Miasto odpowiada na wyzwania związane z budową miasta inkluzyjnego, otwartego na potrzeby różnych grup wiekowych, zapewniającego równowagę pomiędzy pracą zawodową a życiem prywatnym. Miasto będzie kontynuować i rozwijać dotychczasowe doświadczenia związane z realizacją systemowego wsparcia na rzecz osób z niepełnosprawnościami oraz ich opiekunów. Istotne będą również projekty dotyczące aktywizacji i wsparcia osób starszych oraz

integracji społeczno-zawodowej obcokrajowców. W celu zapewnienia balansu pomiędzy życiem zawodowym i osobistym priorytetem będzie zapewnienie wysokiej jakości opieki nad najmłodszymi mieszkańcami miasta.

Przedsięwzięcia dotyczące rozwoju oferty usług opiekuńczych, wychowawczych i integracyjnych skupione będą wokół programowych i systemowych rozwiązań w celu zapewnienia przejrzystości, kompleksowości oraz ciągłości usług. We wszystkich realizowanych działaniach szczególna uwaga zostanie zwrócona na podnoszenie poziomu dostępności architektonicznej, cyfrowej oraz informacyjno-komunikacyjnej.

Cel strategiczny 3: Miasto tworzące warunki do rozwoju zrównoważonej mobilności i pozytywnych zmian przestrzennych

Cel stanowi z jednej strony odpowiedź na oczekiwania mieszkańców i obecne trendy rozwojowe miast związane z prowadzeniem polityki zrównoważonej mobilności, a z drugiej strony jest realną odpowiedzią na konieczność spełnienia wymogów ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Jednym z kluczowych zadań będzie wdrażanie rozwiązań infrastrukturalnych ułatwiających przemieszczanie się po mieście alternatywnymi wobec samochodu środkami transportu, w szczególności rowerami i zeroemisyjnym transportem publicznym. Przełoży się to na uspokojenie ruchu pojazdów w centrum miasta oraz zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego w dzielnicach i w relacji dzielnice-centrum. Niezwykle istotna będzie udana przemiana struktury przestrzennej miasta, zarówno w wymiarze poprawy jakości miejskich przestrzeni publicznych, jak i tworzenia zwartych stref budownictwa mieszkaniowego.

Cel strategiczny 4: Miasto przygotowane na wyzwania cywilizacyjne

Cel kompleksowo odnosi się do kwestii związanych z szeroko rozumianą troską o środowisko przyrodnicze, w tym przeciwdziałanie postępującym zmianom klimatycznym, które z każdym rokiem coraz bardziej rzutują na jakość życia mieszkańców. Mając świadomość powyższych wyzwań,

w kolejnych latach konieczne będzie wdrażanie skutecznych działań adaptacyjnych, bezpośrednio wpływających na poprawę jakości powietrza, ochronę przyrody i bioróżnorodności, ale też ukierunkowanie funkcjonowania organizmu miejskiego na przejście na efektywny model gospodarki obiegu zamkniętego. Planuje się również przedsięwzięcia turystyczne służące ukierunkowaniu ruchu turystycznego i ograniczeniu degradacji środowiska w miejscach przeznaczonych dla wypoczynku i rekreacji.

W1	<i>Żory miastem kreującym</i>
CS1	<i>Miasto budujące pozycję gospodarczą na kreowaniu atrakcyjności inwestycyjnej i kształceniu kadr dla innowacyjnej gospodarki</i>
CO1.1	Wspieranie rozwoju przedsiębiorczości
CO1.2	Skuteczna transformacja społeczno-gospodarcza
CO1.3	Nowe metody i formy kształcenia formalnego oraz pozaformalnego
W2	<i>Żory miastem inkluzyjnym</i>
CS2	<i>Miasto dające każdemu mieszkańcowi możliwość pełnego uczestnictwa w życiu społecznym i gospodarczym</i>
CO2.1	Korzystne warunki do łączenia życia zawodowego i prywatnego
CO2.2	Podnoszenie jakości życia osób starszych
CO2.3	Systemowe wsparcie osób ze szczególnymi potrzebami i ich rodzin
CO2.4	Efektywna polityka integracji społeczno-gospodarczej cudzoziemców
CO2.5	Integracja społeczności lokalnej
W3	<i>Żory miastem spójnym</i>
CS3	<i>Miasto tworzące warunki do rozwoju zrównoważonej mobilności i pozytywnych zmian przestrzennych</i>
CO3.1	Przyjazne warunki do rozwoju elektromobilności
CO3.2	Zrównoważony transport integrujący miasto i otoczenie oraz zwiększający spójność terytorialną
CO3.3	Korzystna przemiana struktury przestrzennej miasta i odnowiona tkanka miejska
CO3.4	Skoordynowana współpraca na rzecz spójnego i zintegrowanego rozwoju miasta
W4	<i>Żory miastem proekologicznym</i>
CS4	<i>Miasto przygotowane na wyzwania cywilizacyjne</i>
CO4.1	Skuteczna adaptacja miasta do zmian klimatycznych
CO4.2	Wdrażanie rozwiązań na rzecz wysokiej jakości powietrza
CO4.3	Efektywna gospodarka obiegu zamkniętego
CO4.4	Realizowanie działań mających na celu ochronę przyrody, zachowanie bioróżnorodności oraz z zakresu zrównoważonej turystyki

Kierunki działań, projekty strategiczne

Uszczegółowienie powyższych postanowień ma postać wyznaczonych kierunków działań i projektów strategicznych. Kierunkami działań są deklarowane przez samorząd lokalny i jego partnerów rutynowe aktywności przyczyniające się do osiągnięcia danego celu operacyjnego. Projekty strategiczne to uzgodnione inicjatywy o istotnym znaczeniu, posiadające priorytet w realizacji i cechujące się długofalowym oddziaływaniem na miasto, realizowane w odniesieniu do zdefiniowanych wcześniej OSI. Lista tak rozumianych kierunków zawarta jest poniżej, a projekty zostały opisane w tabeli 3.

Tabela 2. Kierunki działań

W1	Żory miastem kreującym
CS1	<i>Miasto budujące pozycję gospodarczą na kreowaniu atrakcyjności inwestycyjnej i kształceniu kadr dla innowacyjnej gospodarki</i>
CO1.1	<u>Wspieranie rozwoju przedsiębiorczości</u>
K1.1.1	Rozszerzanie i przygotowanie terenów inwestycyjnych
K1.1.2	Wspieranie instytucji otoczenia biznesu w kreowaniu ekosystemu gospodarczego miasta i regionu
K1.1.3	Wspieranie start-upów opartych na potencjałach regionu
K1.1.4	Kreowanie rozwiązań mających na celu przeciwdziałanie skutkom kryzysów o wymiarze ponadlokalnym
CO1.2	<u>Skuteczna transformacja społeczno-gospodarcza</u>
K1.2.1	Kreowanie innowacyjnych i pilotażowych przedsięwzięć inwestycyjnych i społecznych w zakresie realizacji założeń sprawiedliwej transformacji w regionie

K1.2.2	Wdrażanie rozwiązań zapewniających bezpieczeństwo i samowystarczalność energetyczną
<u>CO1.3</u>	<u>Nowe metody i formy kształcenia formalnego oraz pozaformalnego</u>
K1.3.1	Wdrażanie nowych modeli edukacyjnych w systemie kształcenia formalnego
K1.3.2	Realizowanie nowoczesnych form edukacji ekologicznej, w tym sprzyjających wdrażaniu idei <i>zero-waste</i> i <i>slow food</i>
K1.3.3	Rozwijanie współpracy edukacji i biznesu – żorski hub edukacyjny
K1.3.4	Zapewnienie kompleksowego poradnictwa psychologiczno-pedagogicznego oraz doradztwa zawodowego
W2	Żory miastem inkluzyjnym
CS2	<i>Miasto dające każdemu mieszkańcowi możliwość pełnego uczestnictwa w życiu społecznym i gospodarczym</i>
<u>CO2.1</u>	<u>Korzystne warunki do łączenia życia zawodowego i prywatnego</u>
K2.1.1	Zapewnienie dostępu do różnych form usług opiekuńczych nad dziećmi do lat 3
K2.1.2	Utrzymanie dostępu do wysokiej jakości opieki przedszkolnej
K2.1.3	Rozwijanie oferty usług opiekuńczych i wytchnieniowych
<u>CO2.2</u>	<u>Podnoszenie jakości życia osób starszych</u>
K2.2.1	Zapewnianie dostępności do wysokiej jakości usług społecznych i zdrowotnych
K2.2.2	Przeciwdziałanie izolacji osób starszych
K2.2.3	Wdrażanie idei przestrzeni przyjaznych osobom starszym
<u>CO2.3</u>	<u>Systemowe wsparcie osób ze szczególnymi potrzebami i ich rodzin</u>
K2.3.1	Poszerzanie oferty wsparcia dla opiekunów osób z niepełnosprawnościami, w tym usługi profesjonalne i wolontariat

K2.3.2	Różnicowanie oferty wsparcia aktywności osób ze szczególnymi potrzebami, w tym rozwijanie idei ekonomii społecznej
K2.3.3	Wdrażanie rozwiązań umożliwiających niezależne, samodzielne i godne funkcjonowanie w życiu społeczno-gospodarczym
<u>CO2.4</u>	<u>Efektywna polityka integracji społeczno-gospodarczej cudzoziemców</u>
K2.4.1	Różnorodne formy wsparcia cudzoziemców w integracji społeczno-gospodarczej
K2.4.2	Zwiększanie kompetencji komunikacyjnych cudzoziemców i mieszkańców miasta
K2.4.3	Realizowanie działań edukacyjnych związanych z różnorodnością kulturową
<u>CO2.5</u>	<u>Integracja społeczności lokalnej</u>
K2.5.1	Kreowanie szeroko rozumianej oferty kulturalnej
K2.5.2	Tworzenie przestrzeni umożliwiających spędzanie czasu wolnego
K2.5.3	Stwarzanie warunków dla ochrony dziedzictwa kulturowego
W3	Żory miastem spójnym
CS3	<i>Miasto tworzące warunki do rozwoju zrównoważonej mobilności i pozytywnych zmian przestrzennych</i>
<u>CO3.1</u>	<u>Przyjazne warunki do rozwoju elektromobilności</u>
K3.1.1	Poszerzanie floty pojazdów elektrycznych przeznaczonych do wykonywania zadań publicznych
K3.1.2	Rozwijanie nisko- i zeroemisyjnego transportu miejskiego
K3.1.3	Promowanie i tworzenie rozwiązań na rzecz elektromobilności
<u>CO3.2</u>	<u>Zrównoważony transport integrujący miasto i otoczenie oraz zwiększający spójność terytorialną</u>
K3.2.1	Tworzenie sieci dróg rowerowych w obszarze funkcjonalnym

K3.2.2	Optymalizowanie funkcjonowania Bezpłatnej Komunikacji Miejskiej
K3.2.3	Organizowanie węzłów przesiadkowych integrujących podsystemy transportowe o zasięgu lokalnym, regionalnym oraz krajowym i międzynarodowym
K3.2.4	Uspokojenie natężenia ruchu pojazdów w centrum miasta oraz zwiększanie bezpieczeństwa ruchu drogowego w dzielnicach i w relacji dzielnice-centrum
K3.2.5	Wspieranie inicjatyw zwiększających dostępność do wysokiej jakości transportu publicznego o znaczeniu regionalnym, krajowym i międzynarodowym
<u>CO3.3</u>	<u>Korzystna przemiana struktury przestrzennej miasta i odnowiona tkanka miejska</u>
K3.3.1	Poprawa jakości i atrakcyjności miejskich przestrzeni publicznych
K3.3.2	Rozwijanie zrównoważonych i zwartych stref budownictwa mieszkaniowego, w tym kreowanie i wdrażanie instrumentów zaspokajających potrzeby mieszkaniowe
K3.3.3	Identyfikowanie i rozwijanie lub tworzenie dostępnych przestrzeni publicznych lub nadawanie im nowych funkcji
<u>CO3.4</u>	<u>Skoordynowana współpraca na rzecz spójnego i zintegrowanego rozwoju miasta</u>
K3.4.1	Budowanie trwałych partnerstw lokalnych i regionalnych
K3.4.2	Stworzenie narzędzi partycypacji społecznej zwiększających aktywność obywatelską
W4	Żory miastem proekologicznym
CS4	<i>Miasto przygotowane na wyzwania cywilizacyjne</i>
<u>CO4.1</u>	<u>Skuteczna adaptacja miasta do zmian klimatycznych</u>
K4.1.1	Tworzenie sprawnych narzędzi na rzecz efektywnej gospodarki wodnej

K4.1.2	Rozwijanie zielonej infrastruktury
K4.1.3	Wspieranie narzędzi ochrony przed skutkami zmian klimatycznych
K4.1.4	Wspieranie rozwoju proekologicznej infrastruktury mieszkaniowej
<u>CO4.2</u>	<u>Wdrażanie rozwiązań na rzecz wysokiej jakości powietrza</u>
K4.2.1	Tworzenie ekologicznej infrastruktury wytwarzania i magazynowania energii
K4.2.2	Promowanie korzystania z ekologicznych źródeł energii elektrycznej i ciepłej oraz podnoszenie świadomości ekologicznej mieszkańców
K4.2.3	Poprawa efektywności energetycznej obiektów użyteczności publicznej oraz budynków mieszkalnych
<u>CO4.3</u>	<u>Efektywna gospodarka obiegu zamkniętego</u>
K4.3.1	Wspieranie gospodarki cyrkularnej
K4.3.2	Zapobieganie powstawaniu odpadów i racjonalna gospodarka odpadami
K4.3.3	Wdrażanie idei <i>zero-waste</i> oraz <i>slow food</i>
<u>CO4.4</u>	<u>Realizowanie działań mających na celu ochronę przyrody, zachowanie bioróżnorodności oraz z zakresu zrównoważonej turystyki</u>
K4.4.1	Wspieranie obszarów o wysokich walorach przyrodniczych
K4.4.2	Planowanie i wdrażanie rozwiązań opartych na zasobach przyrody
K4.4.3	Realizowanie projektów turystycznych z poszanowaniem środowiska naturalnego i walorów kulturowych miasta

Tabela 3. Projekty strategiczne

OSI	HASŁA PRZEWODNIE	PROJEKTY STRATEGICZNE
OSI GWARKÓW	<p>Rewitalizacja, sprawiedliwa transformacja, gospodarka, społeczeństwo, przestrzeń, obcokrajowcy, GOZ, edukacja, ekonomia społeczna, zielone strefy</p>	<p>Zielony impuls dla transformacji społeczno-gospodarczej (laboratoria, farmy wertykalne, szkoła międzynarodowa)</p>
OSI OSIEDLA	<p>Usługi społeczne (w tym ekonomia społeczna), zdrowotne, opieka długoterminowa, przestrzeń, kultura, infrastruktura rowerowa, infrastruktura drogowa, zielone strefy, transport publiczny</p>	<p>Kontynuacja programu mieszkaniowego „Z przyszłością w Żorach”</p>
OSI TERENY CENNE PRZYRODNICZO	<p>Infrastruktura odpoczynkowa, ścieżki edukacyjne, edukacja regionalna i ekologiczna, rekreacja popołudniowa i weekendowa</p>	<p>Centrum Edukacji Regionalnej w Żorach</p> <p>Krainy Wodnych Inspiracji – impuls dla rozwoju przemysłu czasu wolnego w subregionie</p> <p>W trosce o śląskie dziedzictwo – renowacja zabytkowego Zespołu Pałacowo-Parkowego w Baranowicach – kontynuacja</p>

OSI
ZRÓWNOWAŻONA
MOBILNOŚĆ

**Infrastruktura
drogowa, kolejowa
i rowerowa wraz
z infrastrukturą
towarzystającą**

**Zintegrowane działania na
rzecz zeroemisyjnego
transportu publicznego
w obszarze
funkcjonalnym miasta
Żory**

**Budowa regionalnej trasy
rowerowej Racibórz-
Rybnik-Żory-Pszczyna**

**Usprawnienie ruchu
tranzytowego
w Subregionie Zachodnim
i Centralnym
Województwa Śląskiego:
kontynuacja budowy
drogi regionalnej
Racibórz-Pszczyna**

Zgodność postanowień strategicznych

Poniższe macierze wskazują na szczególne ukierunkowanie wybranych celów operacyjnych na realizację założeń interwencji oczekiwanej dla zidentyfikowanych wcześniej regionalnych i lokalnych obszarów strategicznej interwencji (tabela 4.) oraz na zgodność z dokumentami strategicznymi w układzie programowym przyjętym dla Systemu Zarządzania Rozwojem Kraju (tabela 5.). Należy mieć na uwadze, że relacje wskazane w tabeli 4. nie mają charakteru wyłącznego – oznacza to, że wykazanie wpływu danego celu na OSI lokalne nie zawęży interwencji do terytorium OSI. Natomiast w tabeli 5. wykazano wyłącznie powiązania z dokumentami krajowymi, których aktualność jest niekwestionowana (tzn. są wdrażane przez obecne władze rządowe).

Tabela 4. Oddziaływanie na obszary strategicznej interwencji

Cele operacyjne rozwoju Żor	Obszary strategicznej interwencji								
	Regionalne				Lokalne				
	Cenne przyrodniczo	Ośrodki wzrostu	Tracące funkcje	Problemy jakości powietrza	Transformacja górnicza	Gwarków	Osiedla	Tereny Cenne Przyrodniczo	Zrównoważona Mobilność
CO1.1 Wspieranie rozwoju przedsiębiorczości		+	+		+	+			
CO1.2 Skuteczna transformacja społeczno-gospodarcza		+	+		+	+			
CO1.3 Nowe metody i formy kształcenia formalnego oraz pozaformalnego		+	+		+	+			
CO2.1 Korzystne warunki do łączenia życia zawodowego i prywatnego		+	+		+	+	+		
CO2.2 Podnoszenie jakości życia osób starszych			+		+	+	+		+
CO2.3 Systemowe wsparcie osób ze szczególnymi potrzebami i ich rodzin			+				+		+

Cele operacyjne rozwoju Żor

	Obszary strategicznej interwencji								
	Regionalne					Lokalne			
	Cenne przyrodniczo	Ośrodki wzrostu	Tracące funkcje	Problemy jakości powietrza	Transformacja górnicza	Gwarków	Osiedla	Tereny Cenne Przyrodniczo	Zrównoważona Mobilność
CO2.4 Efektywna polityka integracji społeczno-gospodarczej cudzoziemców		+	+		+	+	+		+
CO2.5 Integracja społeczności lokalnej	+		+		+	+	+	+	+
CO3.1 Przyjazne warunki do rozwoju elektromobilności		+			+	+	+		+
CO3.2 Zrównoważony transport integrujący miasto i otoczenie oraz zwiększający spójność terytorialną		+	+		+	+	+	+	+
CO3.3 Korzystna przemiana struktury przestrzennej miasta i odnowiona tkanka miejska	+	+	+	+	+	+	+	+	+
CO3.4 Skoordynowana współpraca na rzecz spójnego i zintegrowanego rozwoju miasta	+	+	+	+	+	+	+	+	+
CO4.1 Skuteczna adaptacja miasta do zmian klimatycznych	+	+	+	+	+	+	+	+	+
CO4.2 Wdrażanie rozwiązań na rzecz wysokiej jakości powietrza	+			+	+	+	+	+	+
CO4.3 Efektywna gospodarka obiegu zamkniętego		+	+	+	+	+	+		+
CO4.4 Realizowanie działań mających na celu ochronę przyrody, zachowanie bioróżnorodności oraz z zakresu zrównoważonej turystyki	+	+	+	+				+	+

Tabela 5. Zgodność w ramach Systemu Zarządzania Rozwojem Kraju

Założenia dokumentów w ramach SZRK	Cele strategiczne rozwoju Żor			
	CS1.	CS2.	CS3.	CS4.
<i>Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)</i>				
Cel szczegółowy I – Trwały wzrost gospodarczy oparty coraz silniej o wiedzę, dane i doskonałość organizacyjną	+			
Cel szczegółowy II – Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony	+	+	+	+
Cel szczegółowy III - Skuteczne państwo i instytucje służące wzrostowi oraz włączeniu społecznemu i gospodarczemu	+	+	+	+
<i>Polski Ład</i>				
Plan na zdrowie		+		
Uczciwa praca – godna płaca	+	+		
Dekada rozwoju	+	+	+	+
Rodzina i dom w centrum życia		+		
Polska – nasza ziemia				+
Przyjazna szkoła i kultura na nowy wiek	+	+		
Dobry klimat dla firm	+			
Czysta energia, czyste powietrze			+	+
CyberPoland 2025	+			
Złota jesień życia		+		
<i>Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030</i>				
1.1. Wzmacnianie szans rozwojowych obszarów słabszych gospodarczo	+	+	+	+
1.2. Zwiększenie wykorzystania potencjału rozwojowego miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze	+	+	+	+
1.3. Przyspieszenie transformacji profilu gospodarczego Śląska	+		+	+
1.4. Przeciwdziałanie kryzysom na obszarach zdegradowanych	+		+	+
1.5. Rozwój infrastruktury wspierającej dostarczanie usług publicznych i podnoszącej atrakcyjność inwestycyjną obszarów	+	+	+	+
2.1. Rozwój kapitału ludzkiego i społecznego	+	+		
2.2. Wspieranie przedsiębiorczości na szczeblu regionalnym i lokalnym	+	+		

Założenia dokumentów w ramach SZRK	Cele strategiczne rozwoju Żor			
	CS1.	CS2.	CS3.	CS4.
2.3. Innowacyjny rozwój regionu i doskonalenie podejścia opartego na Regionalnych Inteligentnych Specjalizacjach	+			
3.1. Wzmacnianie potencjału administracji na rzecz zarządzania rozwojem			+	
3.2. Wzmacnianie współpracy i zintegrowanego podejścia do rozwoju na poziomie lokalnym, regionalnym i ponadregionalnym			+	
3.3. Poprawa organizacji świadczenia usług publicznych			+	
3.4. Efektywny i spójny system finansowania polityki regionalnej	+		+	+
<i>Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2030”</i>				
A.1. Konkurencyjna gospodarka	+		+	
A.2. Innowacyjna gospodarka	+			
A.3. Silna lokalna przedsiębiorczość	+	+		
B.1. Wysoka jakość usług społecznych, w tym zdrowotnych		+	+	
B.2. Aktywny mieszkaniec	+	+	+	
B.3. Atrakcyjny i efektywny system edukacji i nauki	+			
C.1. Wysoka jakość środowiska			+	+
C.2. Efektywna infrastruktura	+		+	+
C.3. Atrakcyjne warunki zamieszkania, kompleksowa rewitalizacja, zapobieganie i dostosowanie do zmian klimatu	+	+	+	+
D.1. Zrównoważony rozwój terytorialny	+		+	+
D.2. Aktywna współpraca z otoczeniem i kreowanie silnej marki regionu	+		+	+
D.3. Nowoczesna administracja publiczna			+	

System realizacji strategii

Zasady operacjonalizacji

Strategia definiuje cele strategiczne, cele operacyjne i przypisane do nich kierunki działań oraz w odniesieniu do wybranych celów projekty strategiczne. Dalsze uszczegółowienie nastąpi w drodze stworzenia lub aktualizacji programów dziedzinowych (wymienionych w tabeli 6.).

Wydziały Urzędu Miasta w ramach swoich kompetencji i obowiązków, w tym także w związku z postanowieniami przepisów prawa, opracują programy dziedzinowe w zgodności z niniejszą strategią. Przez zgodność tę należy rozumieć uwzględnienie w programach dziedzinowych założonych w strategii celów operacyjnych i kierunków działań jako podstawy określenia szczegółowych planów działań. Programy dziedzinowe należy zaktualizować lub opracować nie później niż do końca 2023 r. z możliwością wydłużenia tego terminu w przypadku zaistnienia ważnych okoliczności.

Programy dziedzinowe, o ile ich prawem ustanowiona metodyka opracowania nie stanowi inaczej, powinny zawierać dookreślenie realizacji działań w czasie, szczegółowe mierniki wykonania i rezultatu, a także identyfikację i ocenę ryzyka opracowaną zgodnie z Zarządzeniem Kierownika Urzędu Miasta Żory OR.120.3.2016 z dnia 17.05.2016 r. wraz z późniejszymi zmianami, określającym system kontroli zarządczej w Urzędzie Miasta Żory. Jednostki organizacyjne samorządu lokalnego oraz jego spółki, w procesie wdrażania strategii i programów dziedzinowych, powinny zapewnić zgodność systemu kontroli zarządczej ze stosowaną w Urzędzie Miasta Żory. W sytuacji, w której powszechnie przyjęta metodyka opracowania programu dziedzinowego nie obejmuje wyznaczenia mierników i analizy ryzyka, należy uzupełnić ją o te elementy lub opracować je w postaci odrębnego dokumentu.

Zakres odpowiedzialności za operacjonalizację celów i kierunków działań z odwołaniem do odpowiedniego programu dziedzinowego wskazano w tabeli 6. Rozwinięcie użytych w tabeli skrótów znajduje się poniżej.

Tabela 6. Mapowanie odpowiedzialności i programów służących operacjonalizacji strategii

	Lista kierunków działań	Podmiot nadzorujący	Program dziedzinowy
W1	<i>Żory miastem kreującym</i>		
CS1	Miasto budujące pozycję gospodarczą na kreowaniu atrakcyjności inwestycyjnej i kształceniu kadr dla innowacyjnej gospodarki		
CO1.1	Wspieranie rozwoju przedsiębiorczości		
K1.1.1	Rozszerzanie i przygotowanie terenów inwestycyjnych	SiR, ARP	Program rozwoju przedsiębiorczości
K1.1.2	Wspieranie instytucji otoczenia biznesu w kreowaniu ekosystemu gospodarczego miasta i regionu	ARP, KSSE	Program rozwoju przedsiębiorczości
K1.1.3	Wspieranie start-upów opartych na potencjałach regionu	ARP, KSSE	Program rozwoju przedsiębiorczości
K1.1.4	Kreowanie rozwiązań mających na celu przeciwdziałanie skutkom kryzysów o wymiarze ponadlokalnym	ARP / SiR	Program rozwoju przedsiębiorczości / Gminny Program Rewitalizacji
CO1.2	Skuteczna transformacja społeczno-gospodarcza		
K1.2.1	Kreowanie innowacyjnych i pilotażowych przedsięwzięć inwestycyjnych i społecznych w zakresie realizacji założeń sprawiedliwej transformacji w regionie	SiR	Lokalny Plan Sprawiedliwej Transformacji /Gminny Program Rewitalizacji
K1.2.2	Wdrażanie rozwiązań zapewniających bezpieczeństwo i samowystarczalność energetyczną	ZZE	Plan rozwoju lokalnego rynku energii
CO1.3	Nowe metody i formy kształcenia formalnego oraz pozaformalnego		
K1.3.1	Wdrażanie nowych modeli edukacyjnych w systemie kształcenia formalnego	ED	Program rozwoju edukacji
K1.3.2	Realizowanie nowoczesnych form edukacji ekologicznej, w tym sprzyjających wdrażaniu idei <i>zero-waste</i> i <i>slow food</i>	ED /IS	Program rozwoju edukacji / Plan adaptacji do zmian klimatu
K1.3.3	Rozwijanie współpracy edukacji i biznesu – żorski hub edukacyjny	ED / ARP	Program rozwoju edukacji / Program rozwoju przedsiębiorczości
K1.3.4	Zapewnienie kompleksowego poradnictwa psychologiczno-pedagogicznego oraz doradztwa zawodowego	ED,PPP	Program rozwoju edukacji

	Lista kierunków działań	Podmiot nadzorujący	Program dziedzinowy
K1.3.5	Upowszechnianie wolontariatu	ED / ŻCOP	Program rozwoju edukacji / Strategia rozwoju III sektora
W2	<i>Żory miastem inkluzyjnym</i>		
CS2	Miasto dające każdemu mieszkańcowi możliwość pełnego uczestnictwa w życiu społecznym i gospodarczym		
CO2.1	Korzystne warunki do łączenia życia zawodowego i prywatnego		
K2.1.1	Zapewnienie dostępu do różnych form usług opiekuńczych nad dziećmi do lat 3	ED	
K2.1.2	Utrzymanie dostępu do wysokiej jakości opieki przedszkolnej	ED	Program rozwoju edukacji
K2.1.3	Rozwijanie oferty usług opiekuńczych i wytchnieniowych	MOPS	Strategia rozwiązywania problemów społecznych
CO2.2	Podnoszenie jakości życia osób starszych		
K2.2.1	Zapewnianie dostępności do wysokiej jakości usług społecznych i zdrowotnych	WPS	Strategia rozwiązywania problemów społecznych
K2.2.2	Przeciwdziałanie izolacji osób starszych	MOPS, MOK	Strategia rozwiązywania problemów społecznych
K2.2.3	Wdrażanie idei przestrzeni przyjaznych osobom starszym	MOPS, IMI	Strategia rozwiązywania problemów społecznych
CO2.3	Systemowe wsparcie osób ze szczególnymi potrzebami i ich rodzin		
K2.3.1	Poszerzanie oferty wsparcia dla opiekunów osób z niepełnosprawnościami, w tym usługi profesjonalne i wolontariat	MOPS / ŻCOP	Strategia rozwiązywania problemów społecznych / Strategia rozwoju III sektora
K2.3.2	Różnicowanie oferty wsparcia aktywności osób ze szczególnymi potrzebami, w tym rozwijanie idei ekonomii społecznej	MOPS, ZAZ / ŻCOP	Strategia rozwiązywania problemów społecznych / Strategia rozwoju III sektora

	Lista kierunków działań	Podmiot nadzorujący	Program dziedzinowy
K2.3.3	Wdrażanie rozwiązań umożliwiających niezależne, samodzielne i godne funkcjonowanie w życiu społeczno-gospodarczym	MOPS, ZAZ/ ŻCOP	Strategia rozwiązywania problemów społecznych / Strategia rozwoju III sektora
CO2.4	Efektywna polityka integracji społeczno-gospodarczej cudzoziemców		
K2.4.1	Różnorodne formy wsparcia cudzoziemców w integracji społeczno-gospodarczej	WPS, ŻCOP	Program włączenia obcokrajowców
K2.4.2	Zwiększanie kompetencji komunikacyjnych cudzoziemców i mieszkańców miasta	ED / WPS, ŻCOP	Program rozwoju edukacji / Program włączenia obcokrajowców
K2.4.3	Realizowanie działań edukacyjnych związanych z różnorodnością kulturową	WPS, ŻCOP	Program włączenia obcokrajowców
CO2.5	Integracja społeczności lokalnej		
K2.5.1	Kreowanie szeroko rozumianej oferty kulturalnej	MOK	
K2.5.2	Tworzenie przestrzeni umożliwiających spędzanie czasu wolnego	MOK, MOSiR	
K2.5.3	Stwarzanie warunków dla ochrony dziedzictwa kulturowego	MOK	Program rozwoju kultury, sportu i turystyki
W3	<i>Żory miastem spójnym</i>		
CS3	Miasto tworzące warunki do rozwoju zrównoważonej mobilności i pozytywnych zmian przestrzennych		
CO3.1	Przyjazne warunki do rozwoju elektromobilności		
K3.1.1	Poszerzanie floty pojazdów elektrycznych przeznaczonych do wykonywania zadań publicznych	ZKG, ZZE	Strategia rozwoju elektromobilności
K3.1.2	Rozwijanie nisko- i zeroemisyjnego transportu miejskiego	ZZE, IMI, SiR	Strategia rozwoju elektromobilności
K3.1.3	Promowanie i tworzenie rozwiązań na rzecz elektromobilności	WPKS, ED, SiR	Strategia rozwoju elektromobilności
CO3.2	Zrównoważony transport integrujący miasto i otoczenie oraz zwiększający spójność terytorialną		
K3.2.1	Tworzenie sieci dróg rowerowych w obszarze funkcjonalnym	IMI, IN, SiR	Plan zrównoważonej mobilności miejskiej
K3.2.2	Optymalizowanie funkcjonowania Bezpłatnej Komunikacji Miejskiej	SPS	

	Lista kierunków działań	Podmiot nadzorujący	Program dziedzinowy
K3.2.3	Organizowanie węzłów przesiadkowych, integrujących podsystemy transportowe o zasięgu lokalnym, regionalnym oraz krajowym i międzynarodowym	IMI, IN	Plan zrównoważonej mobilności miejskiej
K3.2.4	Uspokojenie natężenia ruchu pojazdów w centrum miasta oraz zwiększanie bezpieczeństwa ruchu drogowego w dzielnicach i w relacji dzielnic-centrum	IMI, IN, SiR	Plan zrównoważonej mobilności miejskiej
K3.2.5	Wspieranie inicjatyw zwiększających dostępność do wysokiej jakości transportu publicznego o znaczeniu regionalnym, krajowym i międzynarodowym	IMI, SiR	Plan zrównoważonej mobilności miejskiej
CO3.3	Korzystna przemiana struktury przestrzennej miasta i odnowiona tkanka miejska		
K3.3.1	Poprawa jakości i atrakcyjności miejskich przestrzeni publicznych	IMI, SiR, IN	
K3.3.2	Rozwijanie zrównoważonych i zwartych stref budownictwa mieszkaniowego, w tym kreowanie i wdrażanie instrumentów zaspokajających potrzeby mieszkaniowe	ZBM, ZTK	Program gospodarowania zasobem mieszkaniowym
K3.3.3	Identyfikowanie i rozwijanie lub tworzenie dostępnych przestrzeni publicznych lub nadawanie im nowych funkcji	SiR, IN	
CO3.4	Skoordynowana współpraca na rzecz spójnego i zintegrowanego rozwoju miasta		
K3.4.1	Budowanie trwałych partnerstw lokalnych i regionalnych	SiR, SPS	Lokalny Plan Sprawiedliwej Transformacji
K3.4.2	Stworzenie narzędzi partycypacji społecznej zwiększających aktywność obywatelską	SiR, WPKS	
W4	<i>Żory miastem proekologicznym</i>		
CS4	Miasto przygotowane na wyzwania cywilizacyjne		
CO4.1	Skuteczna adaptacja miasta do zmian klimatycznych		
K4.1.1	Tworzenie sprawnych narzędzi na rzecz efektywnej gospodarki wodnej	IS, PWiK	Plan adaptacji do zmian klimatu
K4.1.2	Rozwijanie zielonej infrastruktury	IS	Plan adaptacji do zmian klimatu
K4.1.3	Wspieranie narzędzi ochrony przed skutkami zmian klimatycznych	IS	Plan adaptacji do zmian klimatu

	Lista kierunków działań	Podmiot nadzorujący	Program dziedzinowy
K4.1.4	Wspieranie rozwoju proekologicznej infrastruktury mieszkaniowej	IS / ZTK	Plan adaptacji do zmian klimatu / Program gospodarowania zasobem mieszkaniowym
CO4.2	Wdrażanie rozwiązań na rzecz wysokiej jakości powietrza		
K4.2.1	Tworzenie ekologicznej infrastruktury wytwarzania i magazynowania energii	ZZE	Plan rozwoju lokalnego rynku energii, Założenia do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe
K4.2.2	Promowanie korzystania z ekologicznych źródeł energii elektrycznej i ciepłej oraz podnoszenie świadomości ekologicznej mieszkańców	ZZE	Program Ograniczania Niskiej Emisji, Plan rozwoju lokalnego rynku energii
K4.2.3	Poprawa efektywności energetycznej obiektów użyteczności publicznej oraz budynków mieszkalnych	ZZE	Program Ograniczania Niskiej Emisji, Założenia do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe
CO4.3	Efektywna gospodarka obiegu zamkniętego		
K4.3.1	Wspieranie gospodarki cyrkularnej	IS, ZZE	Plan adaptacji do zmian klimatu
K4.3.2	Zapobieganie powstawaniu odpadów i racjonalna gospodarka odpadami	ZGOK	
K4.3.3	Wdrażanie idei <i>zero-waste</i> oraz <i>slow food</i>	IS	Plan adaptacji do zmian klimatu
CO4.4	Realizowanie działań mających na celu ochronę przyrody, zachowanie bioróżnorodności oraz z zakresu zrównoważonej turystyki		
K4.4.1	Wspieranie obszarów o wysokich walorach przyrodniczych	IS	
K4.4.2	Planowanie i wdrażanie rozwiązań opartych na zasobach przyrody	IS	Plan adaptacji do zmian klimatu
K4.4.3	Realizowanie projektów turystycznych z poszanowaniem środowiska naturalnego i walorów kulturowych miasta	SiR, WPKS	Plan rozwoju kultury, sportu i turystyki

Wykaz podmiotów odpowiedzialnych za nadzór nad programami dziedzinowymi:

Komórki organizacyjne Urzędu Miasta Żory:

1. ED – komórka odpowiedzialna za edukację
2. IMI – komórka odpowiedzialna za infrastrukturę miejską
3. IN – komórka odpowiedzialna za inwestycje
4. IS – komórka odpowiedzialna za kwestie środowiskowe
5. SiR – komórka odpowiedzialna za strategię i rozwój oraz fundusze unijne
6. WPKS – komórka odpowiedzialna za promocję, kulturę i sport
7. WPS – komórka odpowiedzialna za kwestie społeczne
8. ZGOK – komórka odpowiedzialna za gospodarowanie odpadami komunalnymi
9. ZKG – komórka odpowiedzialna za zarządzanie kryzysowe
10. ZZE – komórka odpowiedzialna za zarządzanie energią
11. SPS – Główny Specjalista ds. Projektów Strategicznych

Jednostki organizacyjne:

1. MOPS – Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej w Żorach
2. MOSiR – Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji w Żorach
3. PPP – Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna w Żorach
4. ZAZ – Zakład Aktywności Zawodowej „Wspólna Pasja” w Żorach
5. ZBM – Zarząd Budynków Miejskich w Żorach
6. ŻCOP – Żorskie Centrum Organizacji Pozarządowych

Instytucje kultury:

1. MOK – Miejski Ośrodek Kultury w Żorach

Spółki miejskie:

1. PWiK – Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji Żory sp. z o.o.
2. ZTK – Zakłady Techniki Komunalnej w Żorach sp. z o.o.

Institucje otoczenia biznesu:

1. ARP – Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości w Żorach S.A.
2. KSSE – Katowicka Specjalna Strefa Ekonomiczna S.A.

Zasady monitorowania i ewaluacji

Za monitorowanie oraz organizację ewaluacji wdrażania Strategii odpowiada Prezydent Miasta. Obsługę procesu monitoringu i ewaluacji zapewnia komórka merytoryczna odpowiedzialna za wdrażanie, monitoring i ewaluację strategii. Przyjęcie Strategii i jej aktualizowanie jest wyłączną kompetencją Rady Miasta. Wnioskodawcą w tym zakresie powinien być Prezydent Miasta.

Monitorowanie ma na celu bieżącą kontrolę zaawansowania realizacji Strategii. Wdrażanie Strategii jest szczególnie istotne z punktu widzenia mieszkańców miasta i innych osób korzystających z miejskich usług i infrastruktury, dlatego bardzo istotne jest monitorowanie tego procesu. W prawidłowy sposób funkcjonujący monitoring i ewaluacja Strategii umożliwiają dobre zarządzanie wdrażaniem dokumentu.

Monitoring wdrażania Strategii powinien być procesem ciągłym, tak aby na bieżąco informować o stopniu implementacji założeń Strategii oraz jej wpływie na życie mieszkańców. Wdrażanie Strategii należy weryfikować w ramach systemu monitorowania i ewaluacji.

Monitorowanie realizacji poszczególnych celów strategicznych prowadzone będzie z wykorzystaniem mierników pokazujących rezultaty podejmowanych działań, odpowiednich do istoty przyjętych celów operacyjnych. Dane zestawiane będą w odniesieniu do grupy porównawczej, którą wyznaczono na etapie diagnozy. Podejście to pozwoli na bieżąco weryfikować pozycję Żor wobec miast stanowiących ważny punkt odniesienia w regionie. Listę mierników zamieszczono w tabeli poniżej.

Tabela 7. Mierniki realizacji celów strategicznych

Miernik	Oczekiwany trend	Wartość (2020 r.)					Źródło
		Żory	Rybnik	Jastrzębie-Zdrój	Gliwice	Tychy	
<i>CS1 Miasto budujące pozycję gospodarczą na kreowaniu atrakcyjności inwestycyjnej i kształceniu kadr dla innowacyjnej gospodarki</i>							
Dochody własne gminy na jednego mieszkańca [zł]	→	3 257,69	3 564,39	3 356,54	5 387,59	4 055,79	GUS
Jednostki nowo zarejestrowane w rejestrze REGON na 1000 ludności [podmiot]	→	2,9	3,0	3,8	3,3	2,6	GUS
Podmioty MŚP (0-249 pracujących) na 10 tys. mieszkańców [podmiot]	→	966	1 058	691	1 395	1 117	GUS
Absolwenci zasadniczych szkół zawodowych oraz techników w ogólnej liczbie absolwentów szkół ponadgimnazjalnych i ponadpodstawowych [%]	→	53,6	55,7	46,4	43,8	44,9	GUS

CS2 Miasto dające każdemu mieszkańcowi możliwość pełnego uczestnictwa w życiu społecznym i gospodarczym

Beneficjenci środowiskowej pomocy społecznej na 10 tys. ludności [osoba]	→	161	280	211	239	215	GUS
Liczba mieszkańców w wieku produkcyjnym [osoba]	↑	36 464	85 094	54 742	106 276	76 117	GUS
Liczba klubów i innych miejsc spotkań dla seniorów na 10 tys. ludności	↑	0,32	1,02	0,11	0,96	0,32	MOPS
Liczba oświadczeń o powierzeniu wykonywania pracy cudzoziemcowi	↑	3793	4658	790	10365	5196	PUP
Miejsca w żłobkach i klubach dziecięcych na 1000 dzieci w wieku do lat 3	↑	270	97	112	212	245	GUS
Dzieci w placówkach wychowania przedszkolnego na 1 tys. dzieci w wieku 3-6 lat	→	933,3	870,2	923,7	893,4	974,7	GUS

CS3 Miasto tworzące warunki do rozwoju zrównoważonej mobilności i pozytywnych zmian przestrzennych

Udział wydatków inwestycyjnych w wydatkach ogółem [%]	→	15,5	15,3	16,2	18,6	9,5	GUS
Długość ścieżek/dróg rowerowych - ścieżki rowerowe na 100 km2 [km]	↑	34,81	19,14	34,69	36,23	81,90	GUS

Wypadki drogowe na 100 tys. ludności	↓	28,7	41,4	47,5	53,3	40,1	GUS
Mieszkania oddane do użytkowania na 1000 ludności	→	11,3	3,1	1,3	7,1	6,7	GUS
Liczba zarejestrowanych pojazdów nisko- i zeroemisyjnych w ogólnej liczbie pojazdów w mieście [%]	↑	0,2%	0,2%	0,2%	Bd.	0,7%	UM
<i>CS4 Miasto przygotowane na wyzwania cywilizacyjne</i>							
Odpady zebrane selektywnie w relacji do ogółu odpadów [%]	↑	49,60	48,40	36,00	35,50	38,30	GUS
Liczba dni z przekroczeniami wartości dopuszczalnej dobowej dla pyłu PM10 [dzień]	↓	28	48	Nd.	25	26	GIOS
Tereny zieleni - udział parków, zieleńców i terenów zieleni osiedlowej w powierzchni ogółem [%]	↑	3,10	1,10	2,00	3,20	4,60	GUS

Opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego i Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska

Oznaczenie oczekiwanego trendu:

→ *trend stały*

↑ *trend wzrostowy*

↓ *trend spadkowy*

Ponadto monitoring Strategii zakłada opracowanie trzech raportów z wdrażania Strategii zgodnie z tabelą poniżej.

Tabela 8. Raporty z monitoringu Strategii rozwoju miasta

Raport	Okres raportowania	Informacje zawarte w raportach
Raport 1 2026 r.	2023 - 2025	<ul style="list-style-type: none"> ❖ wykaz zrealizowanych zadań w okresie raportowania; ❖ poniesione wydatki budżetowe i pozyskane środki zewnętrzne na realizację zadań; ❖ omówienie realizacji celów dokumentu strategicznego; ❖ omówienie osiągnięcia mierników realizacji Strategii; ❖ diagnoza trudności w realizacji zadań zawartych w Strategii (wraz z rekomendacjami dotyczącymi ich rozwiązania); ❖ ewentualna aktualizacja listy zadań w kontekście zdiagnozowanych trudności
Raport 2 2029 r.	2026 - 2028	
Raport 3 2031 r.	2029 - 2030	

Raportowanie poziomu osiągnięcia celów w programach dziedzinowych wskazanych w Strategii powinno nastąpić zgodnie z logiką przedstawioną poniżej:

Tabela 9. Raporty z monitoringu programów dziedzinowych

Raport	Termin przedłożenia raportu*	Okres raportowania	Informacje zawarte w raportach
Raport 1 2026 r.	I kwartał 2026	2023 - 2025	<ul style="list-style-type: none"> ❖ wykaz zrealizowanych zadań w okresie raportowania; ❖ poniesione wydatki

Raport	Termin przedłożenia raportu*	Okres raportowania	Informacje zawarte w raportach
Raport 2 2029 r.	I kwartał 2029	2026 - 2028	budżetowe i pozyskane środki zewnętrzne na realizację zadań; ❖ omówienie realizacji celów dokumentu strategicznego; ❖ omówienie osiągnięcia mierników realizacji Strategii; ❖ diagnoza trudności w realizacji zadań zawartych w Strategii (wraz z rekomendacjami dotyczącymi ich rozwiązania); ❖ ewentualna aktualizacja listy zadań w kontekście zdiagnozowanych trudności.
Raport 3 2031 r.	I kwartał 2031	2029 - 2030	

* raport powinien zostać przedłożony właściwej komórce odpowiedzialnej za wdrażanie, monitorowanie i ewaluację Strategii zgodnie z regulaminem organizacyjnym Urzędu Miasta Żory.

Uzupełnieniem monitoringu będzie ewaluacja, czyli obiektywna ocena rezultatów realizacji strategii oraz aktualności jej postanowień, dostarczająca rzetelnych informacji pozwalających na zmiany dokumentu strategicznego. Podstawą ewaluacji będą wyniki monitoringu strategii przeprowadzanego w sposób opisany powyżej. Zakłada się możliwość przeprowadzenia ewaluacji śródkresowej w sytuacji, w której w procesie monitoringowym wykazane zostaną istotne trudności w realizacji strategii. Decyzję o tym może podjąć Prezydent Miasta lub Rada Miasta. Natomiast na końcowym etapie wdrażania Strategii zostanie przeprowadzona jej ewaluacja za pełny okres realizacji.

Ramy finansowe

Głównym źródłem finansowania wdrażania strategii jest budżet Miasta Żory oraz budżety spółek, których właścicielem jest miasto.

W przypadkach, w których jest to możliwe samorząd lokalny i należące do niego podmioty w pierwszej kolejności dokonywały będą prób pozyskania środków zewnętrznych na realizację zadań. Planuje się pozyskiwanie współfinansowania europejskiego – głównie w ramach polityki spójności oraz polityki sprawiedliwej transformacji – a także wykorzystanie funduszy celowych i instrumentów finansowych uruchamianych przez władze rządowe oraz podmioty od nich zależne.

Przewiduje się współfinansowanie i finansowanie wybranych przedsięwzięć ze środków dotacji i subwencji pochodzących z budżetu państwa, a także w ramach wspólnych inicjatyw podejmowanych przez władze samorządowe (z samorządem regionalnym oraz innymi samorządami gminnymi i sąsiadującymi samorządami powiatowymi).

Miasto opracowuje wieloletnią prognozę finansową. Jej aktualizowanie w związku z postępowaniem nad wdrażaniem strategii będzie przedmiotem wniosków składanych przez Prezydenta Miasta i uchwał Rady Miasta.

Zapisy zawarte w dokumencie strategii nie stanowią o przyznaniu gwarancji finansowania jakichkolwiek przedsięwzięć realizowanych ani przez samorząd lokalny ani przez wszelkich innych interesariuszy strategii.

Ryzyko i zarządzanie ryzykiem

Dla strategii założono dwupoziomowy układ oceny ryzyka. Na pierwszym poziomie przeprowadzono identyfikację kluczowych czynników, które mogą zagrozić realizacji całej strategii, zaburzyć lokalny konsensus wobec przyjętych rozstrzygnięć lub ograniczyć możliwości osiągnięcia wybranych celów

strategicznych ze względu na trudności finansowe bądź organizacyjne. Wyniki tej analizy zawarte zostały w tabeli 10.

Tabela 10. Kluczowe czynniki ryzyka pierwszego poziomu

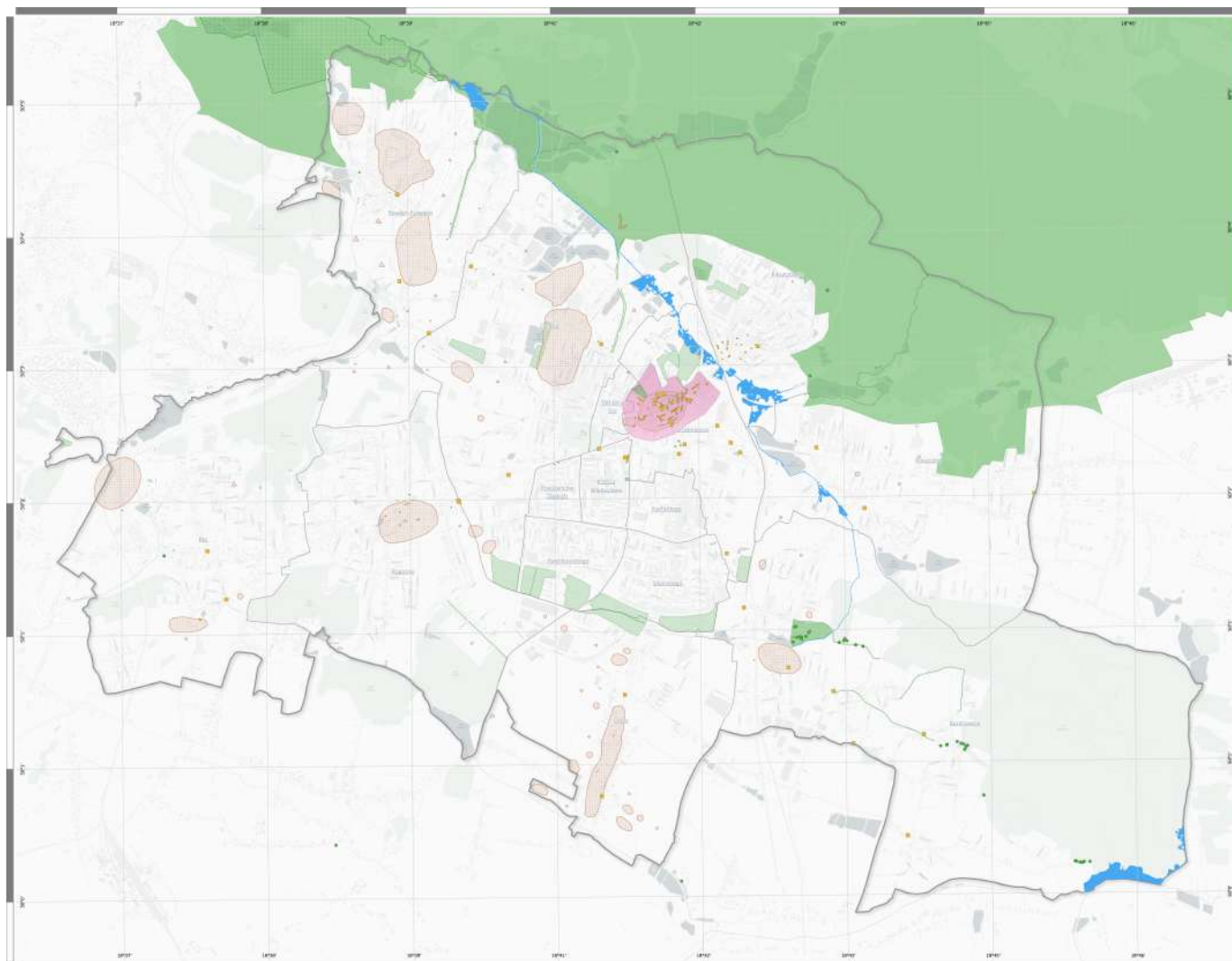
Ryzyko	Prawdopodobieństwo wystąpienia	Siła oddziaływania	Wartość ryzyka	Środki zaradcze
Niekorzystne zmiany legislacyjne mające negatywny wpływ na dochody własne jednostek samorządu terytorialnego.	Prawie pewne	Poważne	Średnie	Miasto będzie określać priorytety przy realizacji zadań ze środków własnych, starać się o współfinansowanie projektów ze środków europejskich oraz współpracować z innymi podmiotami dzieląc tym samym nakłady.
Niekorzystne zmiany legislacyjne mające negatywny wpływ na poziom samodzielności jednostek samorządu terytorialnego w definiowaniu i wdrażaniu narzędzi polityki lokalnej.	Średnie	Średnie	Średnie	W przypadku centralizacji zadań dotychczasowo wykonywanych samodzielnie przez miasto czy też odgórnej standaryzacji narzędzi wdrażania polityk lokalnych, miasto będzie starać się utrzymywać konstruktywny dialog ze wszystkimi stronami w celu osiągnięcia zrównoważonego modelu rozwoju społeczno-gospodarczego i odpowiedniej jakości życia mieszkańców.
Dezaktualizacja celów i kierunków działań w wyniku nieoczekiwanych wydarzeń gospodarczych, geopolitycznych, czy też zdrowotnych i środowiskowych.	Wysokie	Średnie	Wysokie	Wydział Strategii i Rozwoju Miasta cyklicznie aktualizuje diagnozę stanu miasta z uwzględnieniem uwarunkowań zewnętrznych. System monitoringu wdrażania strategii przewiduje możliwość aktualizacji jej zapisów.
Niedostateczny poziom zaangażowania wydziałów Urzędu Miasta w realizację założeń strategii.	Małe	Poważne	Średnie	Wydziały Urzędu Miasta były zaangażowane na etapie określenia wyzwań, celów i kierunków działań. Wydziały wyznaczyły liderów tematów, którzy zapewnią zgodność programów dziedzinowych ze strategią.

<p>Brak specjalistów czy też niedostateczny poziom wiedzy i umiejętności technicznych pracowników Urzędu Miasta utrudniające realizację założeń strategii w ramach programów dziedzinowych.</p>	<p>Małe</p>	<p>Średnie</p>	<p>Niskie</p>	<p>Urząd Miasta inwestuje w rozwój wiedzy i umiejętności technicznych pracowników w ramach szkoleń i wymiany dobrych praktyk. Prowadzi politykę zatrudnienia z uwzględnieniem potencjalnych skutków starzenia się kadry. Współpracuje również z partnerami przy realizacji polityk społecznych, gospodarczych i środowiskowych, którzy uzupełniają zakres niezbędnych kompetencji do realizacji założeń strategii.</p>
<p>Brak możliwych do pozyskania środków zewnętrznych (w tym środków unijnych) na dofinansowanie realizacji projektów strategicznych.</p>	<p>Średnie</p>	<p>Poważne</p>	<p>Poważne</p>	<p>Podjęcie starań o środki regionalne i krajowe pochodzące z budżetu państwa. Podział projektów na mniejsze etapy</p>
<p>Rozbieżność między założeniami strategii a oczekiwaniami mieszkańców.</p>	<p>Małe</p>	<p>Średnie</p>	<p>Niskie</p>	<p>Mieszkańcy uczestniczą w konsultacjach społecznych podczas których przekazują swoje oczekiwania. Zgłaszają projekty w ramach Żorskiego Budżetu Obywatelskiego. Miasto planuje wdrożyć założenia strategii w partnerstwie z innymi podmiotami, w tym organizacjami, w których mieszkańcy są aktywni. Miasto informuje mieszkańców o postępach w realizacji założeń strategii.</p>
<p>Rozbieżność między założeniami strategii a kierunków strategicznych gmin sąsiednich i gmin w subregionie zachodnim województwa śląskiego.</p>	<p>Małe</p>	<p>Średnie</p>	<p>Niskie</p>	<p>Miasto prowadzi dialog z gminami sąsiednimi i z gminami w subregionie zachodnim. Projekty są konsultowane, a wspólne działania przyczyniają się do efektywnych inwestycji, które zapewniają efekt synergii w realizacji indywidualnych i wspólnych celów gmin.</p>

Powyższe ryzyka wprowadzone zostaną do urzędowego oraz wydziałowego rejestru ryzyk (dot. komórki merytorycznej odpowiedzialnej za wdrażanie i monitorowanie strategii zgodnie z regulaminem organizacyjnym). Ryzyka monitorowane będą podobnie jak inne ryzyka wydziałowe zgodnie z systemem kontroli zarządczej funkcjonującej w Urzędzie Miasta Żory. Programy dziedzinowe będą monitorowane odrębnie, zgodnie z przyjętą metodyką uwzględnioną w danym dokumencie.

Załącznik Nr 2 do uchwały Nr 611/XLVIII/22
Rady Miasta Żory
z dnia 27 października 2022 r.

Mapa 1. Tereny chronione na obszarze Żor



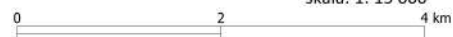
Legenda

- pomniki przyrody
- obiekty zabytkowe (mała architektura)
- aleje
- parki krajobrazowe
- użytki ekologiczne
- ogrody działkowe
- zabudowa śródmiejska
- obiekty zabytkowe
- stanowiska archeologiczne
- obszary zagrożenia powodziowego

Opracowanie
Gmina Miejska Żory
Referat Systemu
Informacji o Terenie

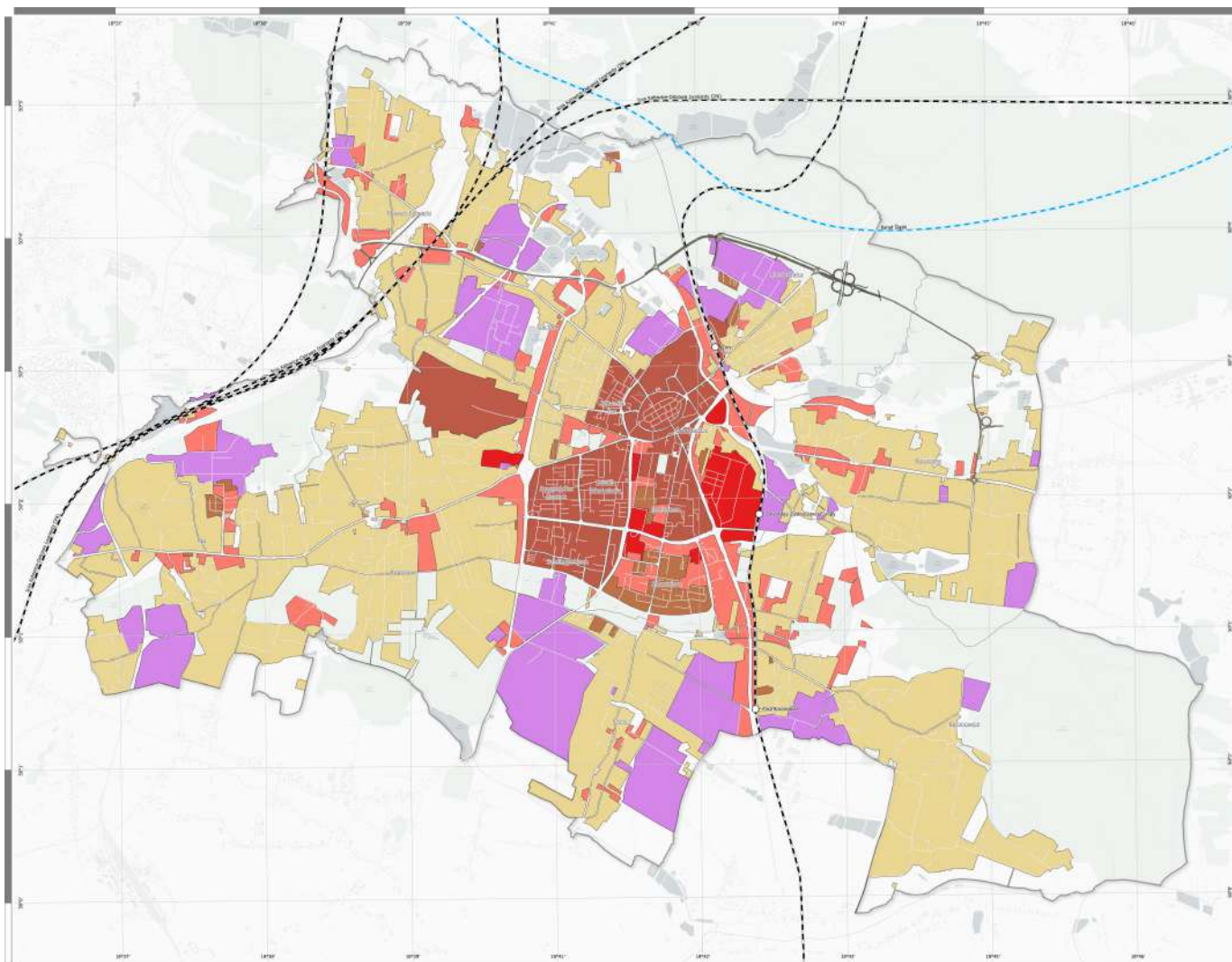
Źródło danych:
Żorska Infrastruktura
Informacji Przestrzennej

skala: 1: 15 000



Załącznik Nr 3 do uchwały Nr 611/XLVIII/22
Rady Miasta Żory
z dnia 27 października 2022 r.

Mapa 2. Strategiczne kierunki rozwoju przestrzennego Żor



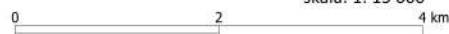
Legenda

- MN - zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna
- MW - zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna
- MWU - zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna lub usługi
- P - obiekty i urządzenia działalności produkcyjnej, składów i magazynów
- UC - usługi komercyjne
- U - usługi
- planowana infrastruktura drogowa
- planowane linie kolejowe i ich warianty
- planowane drogi wodne
- obecne i planowane przystanki kolejowe

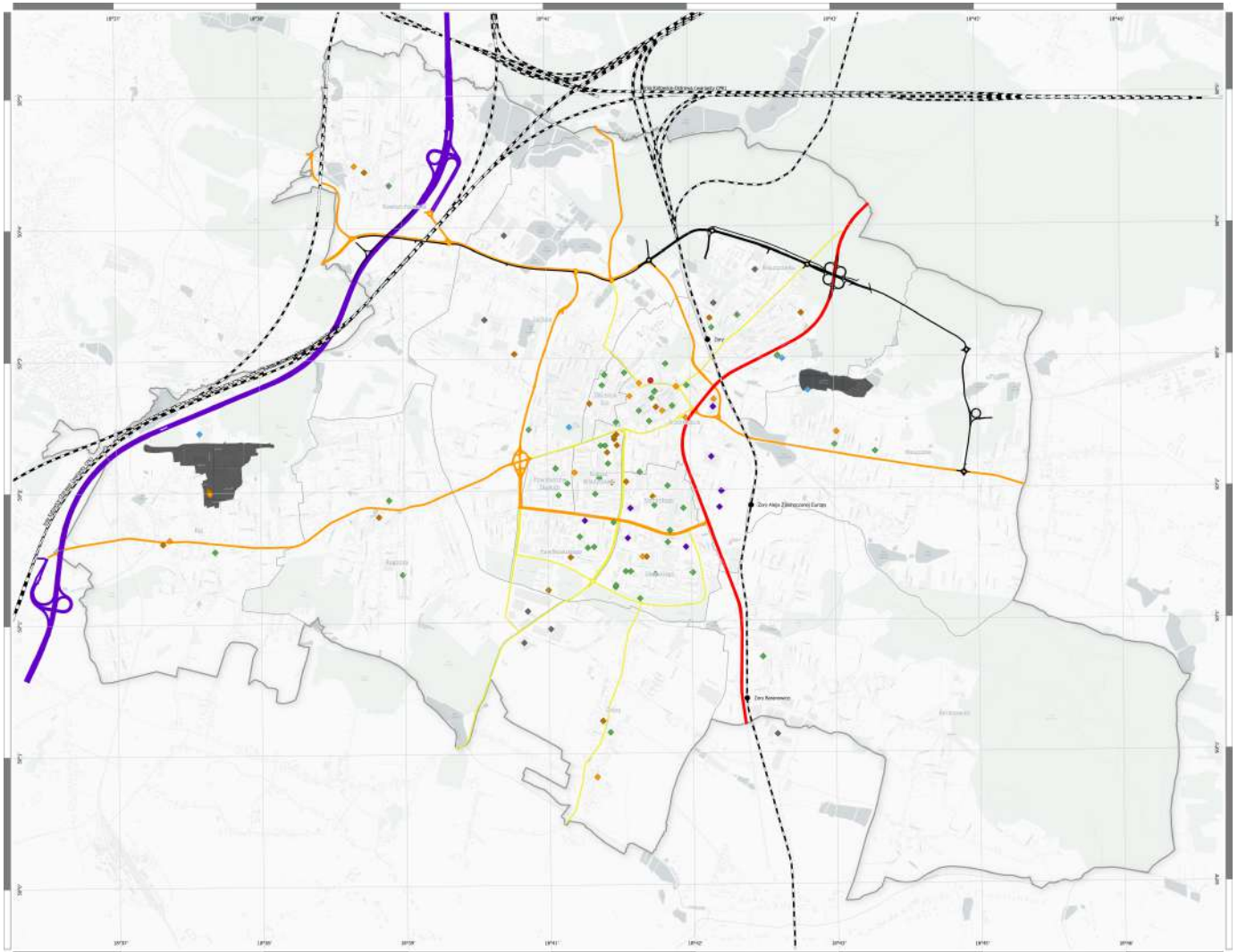
Opracowanie
Gmina Miejska Żory
Referat Systemu
Informacji o Terenie

Źródło danych:
Żorska Infrastruktura
Informacji Przestrzennej

skala: 1: 15 000



Mapa 3. Koncentratory ruchu



Legenda

Obecne koncentratory ruchu

- Centrum Przesiadkowe
- ◆ instytucje [23]
- ◆ ośrodki kultury [13]
- ◆ szkoły, przedszkola, żłobki [54]
- ◆ tereny rekreacyjne [5]
- ◆ ważniejsze ośrodki pracy
- ◆ sklepy powyżej 2000m² [8]

- autostrada
- droga krajowa
- drogi wojewódzkie
- drogi główne rozprowadzające

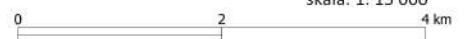
Potencjalne koncentratory ruchu

- przystanki kolejowe
- linie kolejowe
- infrastruktura drogowa
- obszary rewitalizacji i tereny rekreacyjne

Opracowanie
Gmina Miejska Żory
Referat Systemu
Informacji o Terenie

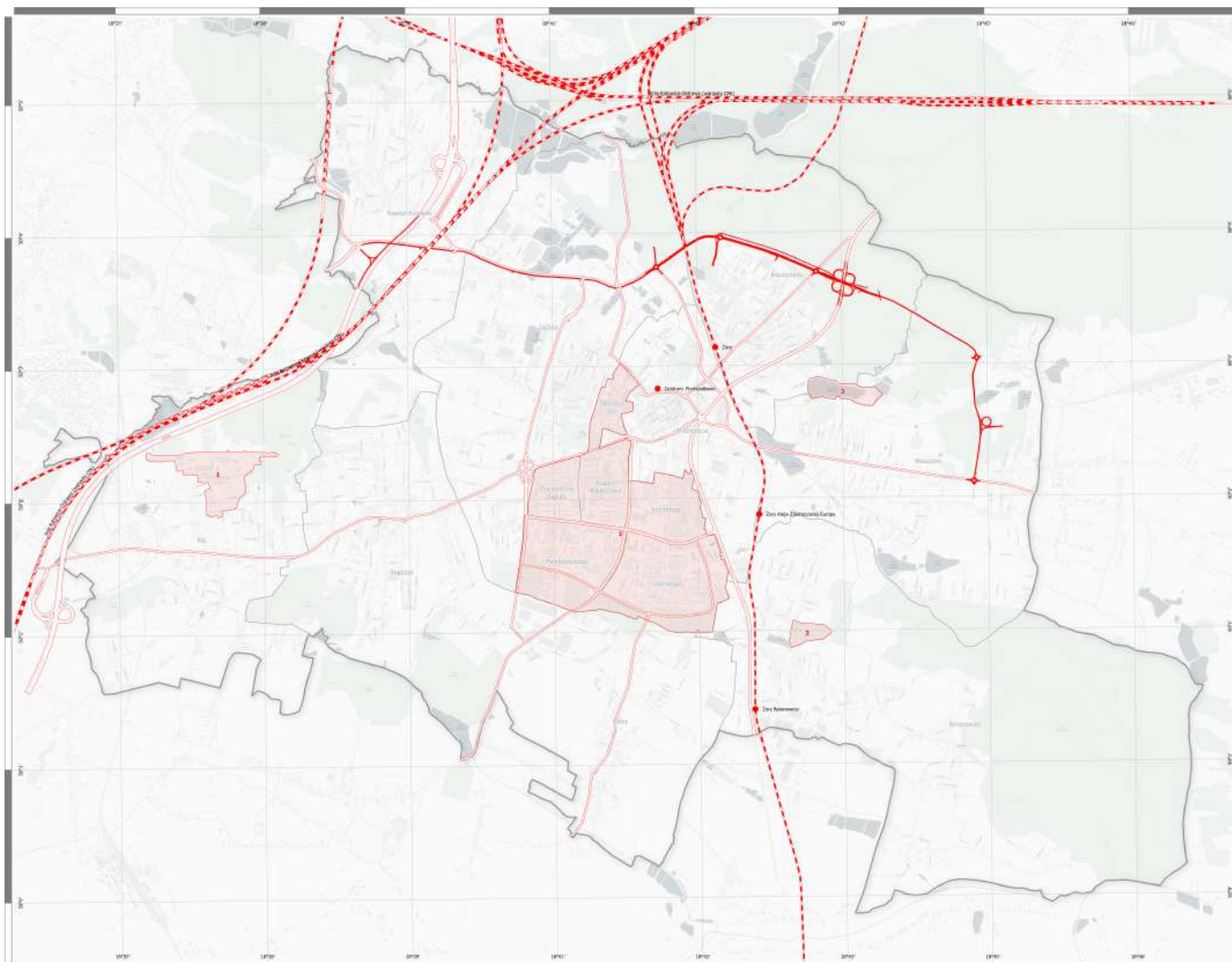
Źródło danych:
Żorska Infrastruktura
Informacji Przestrzennej

skala: 1: 15 000



Załącznik Nr 5 do uchwały Nr 611/XLVIII/22
Rady Miasta Żory
z dnia 27 października 2022 r.

Mapa 4. Obszary strategicznej interwencji Żory 2030+



Legenda

- 1 - OSI GWARKÓW
- 2 - OSI OSIEDLA
- 3 - OSI TERENY CENNE PRZYRODNICZO

OSI ZRÓWNOWAŻONA MOBILNOŚĆ



Opracowanie
Gmina Miejska Żory
Referat Systemu
Informacji o Terenie

Źródło danych:
Żorska Infrastruktura
Informacji Przestrzennej

skala: 1: 15 000

