

KURCZENIE SIĘ MIASTA NA PRZYKŁADZIE DETROIT

Paweł Trębacz

Zakład Podstaw Kształtowania Architektonicznego i Urbanistycznego,
Wydział Architektury, Politechnika Warszawska
e-mail: pawel.trebacz@arch.pw.edu.pl

Streszczenie. Kurczenie się miast jest zjawiskiem globalnym, zachodzącym współcześnie na obszarach dużych ośrodków poprzemysłowych. Jeden z najbardziej znanych przykładów, miasto Detroit, od 50 lat odnotowuje stałe zmniejszanie się liczby mieszkańców. Procesy dezurbanizacji wynikają nie tylko ze zmiany bazy ekonomicznej, ale z szerszych procesów kulturowych związanych z utratą znaczenia centrum metropolii na rzecz policentrycznej konurbacji w rejonie metropolitalnym.

Słowa kluczowe: kurczenie się miasta, metropolia, urbanistyka

WSTĘP

Powstawanie, rozkwit i upadek miast są zjawiskami towarzyszącymi cywilizacji ludzkiej od momentu pojawienia się pierwszych tego typu jednostek osadniczych. Nie dziwią ruiny niegdyś potężnych ośrodków miejskich różnych cywilizacji: Karakorum imperium Mongołów, Tikal państwa Majów na Jukatanie czy pozostałości pałaców cesarzy rzymskich na Palatynie. Dziś są opuszczone, a ich obszar odzyskany przez przyrodę. Jednakże, gdy podobna sytuacja dotyczy miast należących do cywilizacji współczesnej, wrażenie jest nieporównywalnie silniejsze.

Szerokie, opustoszałe ulice, otaczająca je na w pół zrujnowana zabudowa, od lat zalegające śmiecie i kompletny bezruch. Nie ma żadnych przechodniów, tylko z rzadka w oddali przemykają pojedyncze samochody. Przez puste otwory okienne ocalałych budynków są widoczne częściowo umeblowane, opuszczone mieszkania. Kwartały pokrywa szachownicą wyasfaltowanych placów i zarosniętych działek z ledwo gdzieś zarysowanymi fundamentami nieistniejących już domów. Pomiędzy pustymi parcelami, oddzielonymi resztkami ogrodzenia ze słabo czytelnymi szyldami najróżniejszych, dawnych sklepów i warsztatów, stoją zabite dyktami świątynie wszystkich możliwych wyznań, świadczące swoją formą o hojności dawnych wyznawców. Wysprejowany napis na jednej z nich: „Bóg opuścił to miejsce”, w pełni oddaje nastrój mieszkańców, którzy

utracili nadzieję na zmianę. Wszystko powoli zarasta bujną roślinnością. Opisywane miejsce to Detroit, które przez ponad 5 dekad było piątym co do liczby ludności miastem Stanów Zjednoczonych, a jeszcze 50 lat temu jego 1,8 mln populacja wielkością przewyższała współczesną Warszawę.

Zjawisko kurczenia się miasta (tzw. *shrinking cities*) dotyczy współcześnie około 370 dużych ośrodków na całym świecie: w Chinach – 33, w Wielkiej Brytanii – 27, w Niemczech – 26, a w Brazylii – 26. Bardziej znane europejskie przykłady to Liverpool i Manchester, Iwanowo, Lipsk i Halle [Collins 2003]. Jednakże najwięcej z nich (59) zlokalizowanych jest w USA, głównie na obszarze tzw. rdzawego pasa (*Rust Belt*), rozciągającego się wzdłuż Wielkich Jezior od północnego wschodu do środkowego zachodu. Miasta, które w szczytowym okresie rozwoju w latach 50. i 60. XX w. należały do największych metropolii Stanów, na koniec wieku straciły ponad 40% miejsc pracy i ponad 50% mieszkańców: Buffalo (53,4% mieszkańców), Cleveland (56,6%), Gary (55%), Niagara Falls (51%), Youngstown (60,6%), Pittsburgh (54,8%). Wśród nich Detroit zajmuje niechlubne pierwsze miejsce z 61,4% ubytkiem ludności. Wszystkie te miasta są dawnymi, wielkimi ośrodkami przemysłu ciężkiego, głównie wydobywczego, metalurgicznego i maszynowego, które nie zdołały w porę rozwinąć nowoczesnego przemysłu, np. biotechnologii, systemów informatycznych czy nanotechniki lub przekształcić się w nowoczesne ośrodki usługowe w czasie przemian tzw. trzeciej fali. Mieszkańcy, w wyniku utraty miejsc pracy, zaczęli masowo migrować do bardziej rozwiniętych rejonów. Obniżenie gęstości zaludnienia skutkowało nadmiernym obciążeniem pozostałych mieszkańców kosztami utrzymania istniejącej, rozbudowanej niewspółmiernie do nowych potrzeb infrastruktury technicznej (dróg, sieci wodociągowej i kanalizacyjnej) i społecznej (szkół, obiektów opieki zdrowotnej), stopniowym ubożeniem, a w konsekwencji upadkiem miasta.

STAN OBECNY

Detroit należy do największego w USA obszaru zurbanizowanego – Megaregionu Wielkich Jezior, rozciągającego się od Chicago po kanadyjskie Toronto. Wraz z miastami, takimi jak Cleveland, Pittsburgh, Cincinnati, Indianapolis i St. Louis, jest zamieszkane przez około 53 mln ludzi (19% ludności USA) i wytwarza produkt krajowy brutto wynoszący 2,1 trylionów USD (17% PKB USA, więcej niż każdy z największych krajów UE). Przez stan Michigan, którego Detroit jest stolicą, biegnie główne połączenie transportowe unii gospodarczej NAFTA. Około 25% wymiany towarowej pomiędzy USA i Kanadą odbywa się mostem Ambassador w Detroit. W obszarze metropolitalnym Detroit – Ann Arbor – Flint rozwija się, oprócz tradycyjnego przemysłu maszynowego i motoryzacyjnego, nowoczesny przemysł związany z pozyskaniem alternatywnych źródeł i magazynowaniem energii, zaawansowaną technologią, biotechnologią

i massmediami, a jego produkt krajowy brutto wynosi około 197,7 mld USD (2010), więcej niż całego polskiego regionu wschodniego.

Jednocześnie Detroit określane jest jako jedno z najbiedniejszych dużych miast Ameryki [Bergmann 2010]. Mediana rocznego przychodu na gospodarstwo domowe (2010) wynosi w mieście 25 787 USD (mediana dla obszaru metropolitalnego Detroit 48 198 USD) i zmniejszyła się w ciągu dekady o ponad 10%. Mediana rocznego przychodu na głowę wynosi 14 118 USD (mediana dla obszaru metropolitalnego 25 403 USD), a 32.3% rodzin żyje poniżej poziomu ubóstwa [US Census]. W dzielnicy śródmiejskiej (Downtown) jest 80 tys. miejsc pracy (2011), 20% zasobów całego miasta, ale stanowią one jedynie 4% z 2,1 mln miejsc pracy w obszarze metropolitalnym Detroit. W mieście ma swoją siedzibę 50 tys. firm (2007) – jedynie 6% przedsiębiorstw całego stanu Michigan i dwa razy mniej niż w pasie suburbiów. Bezrobocie w mieście wynosi 15,8% (2010) i jest o ponad połowę większe niż średnia dla obszaru metropolitalnego.

Zmniejszająca się liczba ludności zmusza władze do likwidacji kolejnych obiektów infrastruktury społecznej. Tylko w roku 2007 zamknięto w mieście 35 placówek oświatowych. W szkołach publicznych, do których uczęszcza biedniejsza część społeczeństwa, poziom nauczania jest zastraszająco niski. Około 70% nastolatków nie jest zdolna do osiągnięcia podstawowego poziomu wymaganego na teście kończącym szkołę podstawową (2009), a tylko 7% absolwentów gimnazjów posiada wymagany poziom biegłości w czytaniu (2011). Wśród dorosłych mieszkańców poziom wykształcenia jest niższy niż w innych rejonach Michigan, studia wyższe posiada 12%, czyli dwa razy mniej niż wynosi średnia stanowa.

Bieda i słabe wykształcenie to przede wszystkim skutki segregacji rasowej. W Detroit 82,7% stanowią Afroamerykanie, a jedynie 7,8% biali. Odwrotnie niż w mieście, kształtują się proporcje pod względem rasowym na obszarze metropolitalnym: 70,1% to biali, a 22,8% – Afroamerykanie.

Brak pracy i perspektyw generuje zachowania patologiczne. Według raportu służb federalnych z 2011 [FBI 2011], Detroit zostało uznane za najniebezpieczniejsze miasto USA w zestawieniu za 4 lata. W przeliczeniu na liczbę mieszkańców zajmuje pierwsze miejsce w Stanach Zjednoczonych pod względem aktów agresji, a drugie miejsce pod względem morderstw. Ten smutny obraz dopełniają dane dotyczące stanu zdrowia społeczeństwa. W Detroit występuje podwyższona zachorowalność na nowotwory, cukrzyce, choroby serca i astmę spowodowane utrzymującą się dużą ilością toksyn w powietrzu i glebie – efekt działalności przemysłu hutniczego, zbrojeniowego, chemicznego oraz spalarni śmieci.

Gęstość zaludnienia miasta Detroit wynosi 2272 M km⁻² i jest dwa i pół razy mniejsza niż sąsiedniego Chicago – 4983 M km⁻². Obszar o powierzchni większej od miast San Francisco, Bostonu i wyspy Manhattan razem wziętych, zamieszkuje ponad trzykrotnie mniej ludzi (2011) – na 359 km² żyje 706 tys. mieszkańców [US Census].

Okolo połowy powierzchni Detroit (52,8%) stanowią tereny o funkcjach mieszkaniowych, z czego 93% to zabudowa jednorodzinna z niewielkimi enklawami zabudowy wielorodzinnej. Pozostałą część obszaru zajmują, w podobnych proporcjach, funkcje usługowe (9%), przemysł (8%), instytucje publiczne (6%), parki i zieleń ogólnodostępna (7,6%). Ponad 20% powierzchni obszarów mieszkaniowych, usługowych i przemysłowych, łącznie 43 km², zlokalizowanych głównie w ośmiokilometrowym pasie wokół ścisłego centrum, to tereny opuszczone. Okolo 35% z prawie 344 tys. parceli miejskich, w większości małych działek do 2000 m², jest porzucona. Część z nich społeczność lokalna wykorzystuje pod uprawy ogrodnicze. Gęstość zabudowy na terenach o funkcjach mieszkaniowych wynosi 10,25 jednostki mieszkaniowej na ha, prawie dwa razy mniej niż w Chicago – 19.75 JM ha⁻¹. W mieście jest łącznie 349 tys. mieszkań, z czego tylko ¼ mieści się w zabudowie wielorodzinnej. Według sondażu Detroit Date Colaborative z 2010 [DDC 2010], z 253 tys. istniejących domów jednorodzinnych okolo 31 tys. obiektów mieszkalnych, czyli 12%, jest opuszczonych, z czego ponad 10 tys. pozostaje w stanie niepozwalającym na ich użytkowanie.

Na rynku nieruchomości nie ma popytu, a nierówne obciążenie infrastruktury miejskiej poprzez duże różnice w gęstości populacji generuje dodatkowe koszty. Średnia cena za dom to 800 USD, ale bywa też tak, że miasto sprzedaje należące do niego posesje na aukcjach za cenę 1 USD, aby tylko nie stały puste [Makowski 2012]. Domy bez mieszkańców po 2–5 latach stają się całkowitą ruiną. W ciągu ostatniej dekady liczba opuszczonych posesji podwoiła się.

Od lat 80. XX w. narasta zjawisko podpalania pustostanów, głównie w „Devil’s Night” – noc przed Halloween. W 1984 r. doszło do ponad 800 podpałów w ciągu jednego wieczoru. Rozwiązaniu problemów społecznych nie pomogła restrykcyjna polityka podatkowa kończąca się najczęściej usuwaniem z nieruchomości niewypłacalnych dłużników. Obecnie, na początku 2013, miasto jest na granicy bankructwa, a kontrolę nad jego finansami przejęły władze stanowe. Detroit jest obciążone 14 mld USD długu długoterminowego i dodatkowo 100 mln USD długu krótkoterminowego.

PRZYCZYNY UPADKU

Rozwój miasta Detroit odpowiada klasycznej teorii, opisanej przez Leo von Klaassena, zakładającej cztery następujące po sobie fazy: urbanizację – koncentrację ludności w centrum, suburbanizację – rozwój strefy podmiejskiej, dezurbanizację – kiedy przy wzroście liczby ludności w strefie podmiejskiej następuje upadek centrum miasta oraz reurbanizację – ponowne ożywienie centrum.

Faza urbanizacji rozpoczęła się przyznaniem w 1802 r., w sto lat po założeniu i w kilka lat po włączeniu do terytorium USA, praw miejskich ufortyfikowanej osadzie położonej przy rzece „le detroit du Lac Erie” (fr. cieśnina), łączącej jeziora St. Clair i Erie na szlaku wodnym Wielkich Jezior. Skok cywilizacyjny

nastąpił w 30 lat później w wyniku wytyczenia nowych szlaków komunikacyjnych: kanału Erie, długości 360 mil (około 580 km), łączącego Nowy Jork z Jeziorem Erie oraz Michigan Road długości 267 mil (430 km) – drogi pomiędzy Detroit i Chicago.

Odkrycie w połowie XIX w. w stanie Michigan złóż żelaza i miedzi, spowodowało rozwój na terenie miasta przemysłu hutniczego i stalowego, przede wszystkim związanego z transportem kolejowym. Na początku XX w. wraz z pojawieniem się przemysłu motoryzacyjnego nastąpiła kolejna faza rozwoju Detroit – suburbanizacja. W mieście obok Ford Motor Company, który przejął do 1922 r. 50% produkcji samochodów w Stanach Zjednoczonych, siedzibę znalazły dwa inne koncerny: General Motors i Chrysler. Zapotrzebowanie na robotników dla rozwijającego się przemysłu skutkowało napływem licznych grup imigrantów różnych narodowości, m.in. Polaków.

Rozwój Detroit, umiarkowany w XIX w., gwałtownie przyspieszył w pierwszych dwóch dekadach XX w. Wokół zaczęły rosnać osiedla satelitarne, a samo miasto powiększyło się o nowe tereny, anektując pobliskie miejscowości. W czasie II wojny światowej olbrzymie zaplecze przemysłu hutniczego, chemicznego i maszynowego wykorzystywano na potrzeby armii. Detroit stało się główną fabryką zbrojeniową USA, nazywaną Arsenalem Demokracji. Rozbudowany w czasie wojny na potrzeby przemysłu system dróg szybkiego ruchu umożliwił zarówno mieszkańcom, jak i przedsiębiorstwom znacznie łatwiejszy dostęp do strefy podmiejskiej.

W okresie pierwszej powojennej dekady około 150 tys. miejsc pracy przeniesiono na przedmieścia, a GM, Ford i Chrysler otworzyły tam 25 nowych fabryk. Społeczeństwo bogaciło się, samochód był dostępny prawie dla każdej rodziny. Tendencja klasy średniej do osiedlania się poza miastem skutkowałą przeniesieniem się setek małych firm na przedmieścia, a ruch samochodowy na autostradach doprowadził do powstania centrów usługowych na obrzeżach miasta w węzłach komunikacyjnych. Na początku lat 50. ub. w. Detroit przeżyło apogeum wzrostu i osiągnęło 1 849 tys. M.

W następnych latach, zgodnie z modelem faz rozwojowych, rozpoczął się intensywny proces dezurbanizacji. Miasto zaczęło odnotowywać stały, utrzymujący się do dzisiaj, spadek liczby ludności. W latach 50. XX w. ubyło około 179 tys. mieszkańców, a w kolejnej dekadzie dalsze 156 tys. M. Spadek liczby ludności do końca XX w. dotyczył wyłącznie ludności białej. Północna granica miasta, tzw. 8 Mile Road, za którą przenosiła się ludność biała, stała się symbolem segregacji rasowej. Wśród czarnych mieszkańców, wykonujących najmniej płatne i najniebezpieczniejsze zajęcia, zwalnianych z pracy w wyniku powojennej recesji, usuwanych z domów w wyniku realizacji Program Modelowych Miast, zwanego „przeprowadzką Czarnych” (*Negro removal*) [Abbott 2006] rosło niezadowolenie.

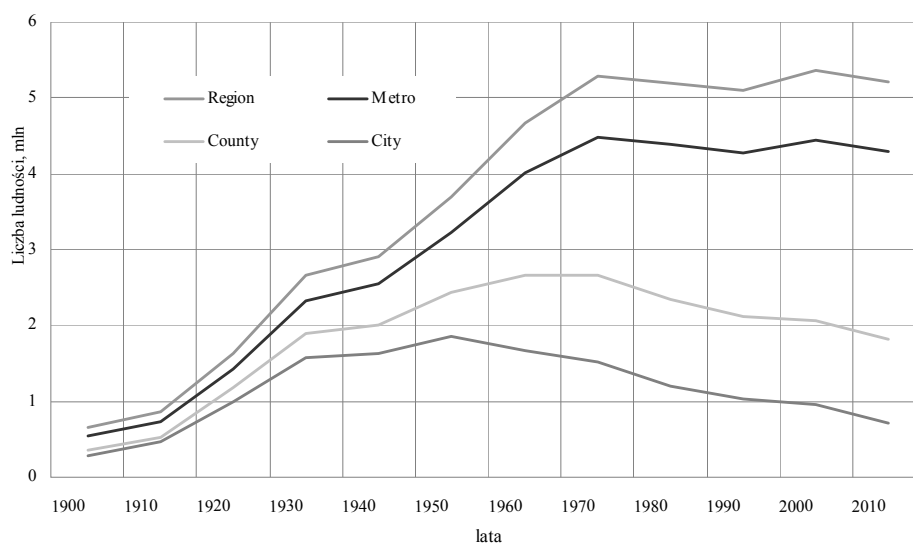
W lipcu 1967 r. w getcie zamieszkanym przez czarnoskórą ludność wybuchły zamieszki, tzw. Twelfth Street Riot. W ciągu 9 dni zginęły 43 osoby, 467 zostało

ranych, aresztowano 7200, a prawie 2 tys. budynków spłonęło [Detroit Riot 1967]. Zamieszki spotęgowały odpływ białej ludności na obrzeża miasta; w 1966 r. było to 22 tys. mieszkańców, a w 1967 po wydarzeniach już 67 tys., w 1968 – 80 tys., a w 1969 – 46 tys. Po „odlocie białych” na miejscu pozostała ludność czarnoskóra – znacznie biedniejsza i słabiej wykształcona. W przeciwieństwie do białych mieszkańców, liczba Afroamerykanów sukcesywnie rosła od czasów wielkiej migracji z lat 20. XX w. tak, że od początku lat 70. XX w. rasa czarna stała się najliczniejszą w mieście.

Kryzys paliwowy 1973 r. i napływ do USA tańszych samochodów z Niemiec i Japonii oraz wprowadzenie automatyzacji niektórych procesów produkcji doprowadziły do recesji w branży motoryzacyjnej, ograniczenia produkcji, a w konsekwencji zmniejszania zatrudnienia i zamykania fabryk. Przemysł i rzemiosło wycofało się z miasta, zostawiając w środku puste tereny (ryc. 1). Wielokrotnie próbowano zahamować powolny upadek centrum. W latach 70. powstał zespół biurowców Renaissance Center, nadziemna kolejka automatyczna oraz hala hokejowa. W latach 90. kontynuowano proces rewitalizacji obszaru śródmieścia, starając się rozwinąć funkcje turystyczne i rozrywkowe. Na początku XXI w. powstały zespoły kasyn oraz stadiony sportowe, uporządkowano i rozbudowano „waterfront” oraz udostępniono nadbrzeże dla terminali pasażerskich.

Pomimo tych wszystkich działań proces dezurbanizacji nie został zahamowany i nie nastąpiło przejście do nowej fazy rozwojowej – reurbanizacji. Detroit cały czas odnotowuje odpływ ludności na obszary pierścienia zewnętrznego, gdzie w ciągu ostatnich 50 lat z miasta przeniosło się około 1 mln osób. Zestawiając proporcje liczby ludności miasta do całej aglomeracji, miasto centralne w swoim szczytowym okresie wzrostu stanowiło 70% liczby mieszkańców strefy zurbanizowanej. Obecnie mieszkańcy Detroit to zaledwie 19% ludności całej strefy. O ile od lat 50. XX w. liczba mieszkańców Detroit sukcesywnie zmniejszała się, liczba ludności całej strefy zurbanizowanej, obszaru metropolitalnego, regionu metropolitalnego i samego stanu Michigan utrzymywała się, z małymi wahaniem, na mniej więcej tym samym poziomie i wynosi (2011) odpowiednio: 4 mln, 4,3 mln, 5 mln i 9,5 mln (ryc. 2).

Fazowy rozwój opisany przez von Klaassena współgra z teorią układów koncentrycznych Ernesta Burgessa, zakładającą istnienie wokół centrum pierścieniowych stref o różnych funkcjach. Temu modelowi przestrzennemu odpowiada Detroit, składające się z obszaru śródmieścia stanowiącego centrum administracyjne, otaczającego je pasa terenów przemysłowych oraz dzielnic mieszkaniowych powiązanych układem dróg szybkiego ruchu. Stanowi wzorcowy i charakterystyczny dla Stanów Zjednoczonych przykład miasta modernistycznego. Z tego też powodu nazywane jest „stolicą XX wieku” [Herron 2001]. Strefową strukturę przestrzenną podkreśla dodatkowo układ kilku nakładających się siatek urbanistycznych.



Ryc. 1–2. Rejon Midtown w Detroit (fot. autor). Zmiany ludnościowe w aglomeracji Detroit: mieście, powiecie, obszarze i regionie metropolitalnym (oprac. autor, dane źródłowe: US Census)

Fig. 1–2. The Midtown area in Detroit (photo by the author). Changes of population in Detroit agglomeration: City, County, Metro and Region area (compiled by the author, data source: US Census)

Obszar śródmieścia wyznacza dawna, XVIII-wieczna, prostopadła do rzeki parcelacja farmy osadników francuskich, powiązana z układem promienistych bulwarów z początku XIX w. [Base 1970]. Granicę śródmieścia stanowi opasujący je pierścień terenów przemysłowych, położonych wzdłuż pochodzącej z lat 70. XIX w. linii kolejowej, łączącej fabryki z nabrzeżem portowym. Homogeniczność przestrzenna monofunkcyjnych dzielnic mieszkaniowych jest uzyskana przez adaptację, na terenach włączonych do miasta w latach 20. XX w., jednolitej dla obszaru Wielkich Jezior, XVIII-wiecznej siatki parcelacyjnej Jeffersona, złożonej z kwadratów o boku 1 mili. Dominującą, względem pozostałych, strukturę tworzy system dróg szybkiego ruchu, budowanych od połowy lat 50. XX w., stanowiących bariery przestrzenne pomiędzy fragmentami miasta. Modernistyczny model Detroit, z koncentrycznie ułożonymi homogenicznymi strefami, powiązany układem komunikacyjnym, jest przykładem zastosowania w skali miasta zasad fordyzmu, gdzie technologia działania stała się nadrzędna w stosunku do układu przestrzennego. „Miasto stało się maszyną” – fabryką, w której następuje zróżnicowanie zadań (strefowanie), ich powtarzalność (homogeniczność) oraz hierarchiczna integracja (system transportowy) [Schumacher i Rogner 2001].

Zmiany kulturowe w świecie powojennym sprawiły, że strefowy model przestrzenny miasta, odpowiedni dla Detroit z I połowy XX w. nie sprawdza się w rzeczywistości nowego milenium. Patrik Schumacher i Christian Rogner upatrują przyczyn upadku Detroit w przejściu z jednorodności, spójności i kompleksowości modernizmu w różnorodność postmodernizmu. Według nich, w okresie post-fordyzmu procesy produkcyjne w większym stopniu zaczęły naśladować dynamiczne układy znane z systemów biologicznych. Nowy wzorzec organizacji produkcji spowodował zmianę układu z hierarchicznego na horyzontalny, decentralizację władzy na rzecz samoorganizujących się czasowych i nieformalnych zespołów oraz rozproszenie informacji i technologii. W konsekwencji zaczęły rozwijać się układy przestrzenne odpowiadające nowej organizacji, tworzące policentryczną konurbację w rejonie metropolitalnym.

Zauważono zjawisko łączenia się metropolii w superstruktury wzdłuż korytarzy rozwojowych, opisane w 1961 r. przez Jeana Gottmanna jako „megapolis” [Meck 2006]. Za taki układ uznano konurbację Chicago-Pittsbourg, w skład której wchodziło Detroit. Wskazano na konieczność zastosowania do opisu aglomeracji modeli uwzględniających zmiany w czasie i przestrzeni, takich jak „dynapolis” autorstwa Constantinoso Doxiadesa z 1966 r. Zaobserwowano, że struktury przestrzenne stają się coraz bardziej bezogniskowe i różnorodne, a układ homogenicznych stref zostaje zastąpiony modelem miasta „rozproszonego” (*dispersed city*), opisanym przez Melvina Webbera w 1962 r. [Meck 2006].

Za miasto ponowoczesne zaczęto uznawać wręcz amorficzną aglomerację o skali regionu będącą mieszanką koegzystujących terenów, pozostających w różnych fazach rozwojowych, jak miasto „rozciągnięte” (*spread city*) Eda Soji

z 1989 r. [Meck 2006]. Zanegowano znaczenie centrum miasta jako środka odniesienia dla lokalizacji poszczególnych stref funkcjonalnych. Chauncy Harris uznał w koncepcji miasta „zewnątrznego” (*peripheral model*) z 1997 r. [Meck 2006], że o wiele ważniejszy staje się pas leżący w obszarze metropolitalnym poza centrum miasta. Według niego istotniejsza jest nie odległość od centrum, ale wzajemne relacje pomiędzy częściami miasta. Model miasta „krawędziowego” (*edge city*) z 1991 r. [Meck 2006], autorstwa Joela Garreau zakłada, że rozwój funkcji centralnych i lokalizacja miejsc pracy w ogóle następuje na peryferiach miasta. Dawne przedmieścia metropolii, takich jak Detroit, stają się właściwym miastem ponowoczesnym w przeciwieństwie do martwego miasta centralnego.

POMYSŁY NA PRZYSZŁOŚĆ

Opuszczone i zdegradowane Detroit wymaga radykalnych działań, które zahamują dalszy upadek, a w przyszłości spowodują odnowę miasta. Działania te powinny dotyczyć przede wszystkim utrzymania na terytorium miasta odpowiedniej liczby mieszkańców. Głównym problemem Detroit jest to, że przystosowane do obsługi ponad 2 mln ludzi funkcjonuje dla 0,7 mln mieszkańców, czyli jego infrastruktura techniczna jest wykorzystana zaledwie w 40%. Aby zatrzymać odpływ ludności, a w przyszłości zachęcić do osiedlania się nowych mieszkańców, należy zapewnić odpowiednie warunki życia w mieście.

Władze miasta i organizacje publiczne przygotowały w 2012 r. wspólną długofalową strategię rozwoju „Detroit Future City” [DWP 2012]. Określiły w niej, jako najważniejsze, następujące cele: podniesienie poziomu bezpieczeństwa publicznego, zapewnienie miejsc pracy, poprawa jakości infrastruktury społecznej i technicznej, poprawa jakości środowiska przyrodniczego oraz podniesienie jakości przestrzeni publicznej. Zgodnie z ww. strategią zagadnienia związane z rozwojem społeczno-gospodarczym mają być rozwiązane poprzez zmianę bazy ekonomicznej miasta i przekształcenie jej w kierunku przemysłu wysokich technologii, biotechnologii oraz pozyskiwania nowych źródeł energii. Miasto ma stać się znaczącym ośrodkiem naukowym, edukacyjnym i kulturalnym w dziedzinie medycyny i sztuki. Z uwagi na lokalizację na szlaku handlowym Toronto-Chicago mogą rozwinąć się funkcje obsługi transportu pasażerskiego oraz towarowego: powietrznego, drogowego, kolejowego i wodnego, m.in. centra logistyczne.

Realizacja tych założeń będzie wymagała przekształceń przestrzennych i zmian sposobu użytkowania na obszarze miasta. W strategii przyjęto, że tereny mieszkaniowe będą znacznie bardziej zróżnicowane pod względem sposobu użytkowania i zabudowy, a tereny otwarte i parki zostaną powiększone czterokrotnie. W skład terenów otwartych wejdą różnorodne obszary: tereny rekreacyjne i sportowe, korytarze ekologiczne i klimatyczne, tereny chronione, obsza-

ry produkcji rolnej i ogrodniczej oraz obszary tzw. niebieskiej infrastruktury (okresowe zbiorniki retencyjne). Tereny otwarte mają zostać powiększone w wyniku oczyszczenia kwartałów i wyburzeń zaniedbanej zabudowy przemysłowej i mieszkaniowej oraz odtworzenia systemu naturalnych połączeń ekologicznych.

Przewiduje się uformowanie dwóch pierścieni terenów o dużych wartościach przyrodniczych. Pierwszy ma powstać w miejscu terenów poprzemysłowych wokół centrum. Drugi pierścień położony na granicy miasta, utworzony z chronionych obszarów leśnych, pastwisk, upraw, ma, wzorem Toronto, przeciwdziałać w przyszłości rozprzestrzenianiu się zabudowy na nowe tereny. Proponuje się przeplatanie terenów zielonych terenami przemysłowymi, gdyż nowoczesne, „czyste” technologie produkcji pozwalają na powiązanie ich zarówno z terenami mieszkaniowymi, jak i obszarami o dużych wartościach przyrodniczych.

Zakłada się zróżnicowanie i miejscowe zagęszczanie zabudowy mieszkaniowej. Przytoczone w strategii zestawienia wskazują, że aby utrzymać właściwy poziom aktywności w przestrzeniach publicznych potrzeba co najmniej gęstości zabudowy wynoszącej 25 jednostek mieszkaniowych na hektar i gęstości zaludnienia 40 M ha⁻¹. Dla porównania, według badań niemieckich [Schiller 2007] granica opłacalności prowadzenia infrastruktury technicznej jest już przy dwa razy większej gęstości zabudowy – 40 jedn. mieszk. na ha terenów mieszkaniowych netto, odpowiadającej gęstości zaludnienia 70 M ha⁻¹.

W strategii zaproponowano dwa główne typy zagospodarowania kwartałów mieszkaniowych. Pierwszy to tradycyjna zabudowa mieszkaniowa o dwóch gęstościach: średniej, wynoszącej 12–50 jedn. mieszk. na ha i niskiej 3–10 JM ha⁻¹ oraz 5–10% udziale terenów o funkcjach rekreacyjnych. Drugi typ zagospodarowania to „zielona” mieszkaniówka o gęstości 12–25 JM ha⁻¹, poprzedzielana terenami otwartymi, zajmującymi 15–30% powierzchni. Jądrami inicjującymi przemianę mają się stać istniejące układy urbanistyczne o dużej wartości historycznej, takie jak: Boston-Edison, Indian Village, Lafayette Park, West Village, Sherwood Forest. W centralnych rejonach dzielnic mieszkaniowych mają być wprowadzone zróżnicowane funkcje usługowe o współczynniku miejsc pracy wynoszącym 60–120 stanowisk pracy na ha i bardziej intensywna mieszkaniówka o gęstości 50–100 JM ha⁻¹. Ścisłe centrum miasta, będące głównym obszarem działalności handlowej i usługowej, o wysokim współczynniku miejsc pracy: 250–500 stanowisk pracy na ha ma zostać dodatkowo nasycone funkcjami mieszkaniowymi w ilości 100–200 JM ha⁻¹. Ożywienie obszaru śródmieścia ma nastąpić nie tylko poprzez wprowadzenie tam zabudowy mieszkaniowej, ale również umieszczenie aktywnie działających instytucji publicznych: sportowych, muzycznych i artystycznych. Przekształcanie śródmieścia rozpocząć ma się w oparciu o kilka rejonów. Pierwszy to ścisłe centrum, Downtown i Riverfront, z dużą liczbą miejsc pracy, bazą biurową i hotelową, dobrze utrzymaną przestrzenią publiczną i wysokiej klasy architekturą. Drugi rejon, śródmiejskie Midtown, już dziś jest centrum kultury, edukacji i nauki ze względu na funkcjonujące tu uniwersytety,

muzea, biblioteki, szpitale, teatry i filharmonię. Trzeci rejon to powstałe w latach 30. XX w. New Center z licznymi budynkami biurowymi i szpitalem. Inne obszary o dużym potencjale rozwojowym to dawne miasteczka grup narodowościowych: Cork Town, Estern Market, Mexicantown oraz kampus University of Detroit Mercy. W celu uzyskania odpowiedniego poziomu jakości przestrzeni publicznej niezbędne jest odtworzenie powiązań pomiędzy obszarami według jednolitego systemu hierarchicznego.

W strategii działań krótkofalowych z 2011 r. [DWP 2011] jako najważniejsze uznano ustabilizowanie procesów demograficznych na obszarach dotychczas funkcjonujących osiedli mieszkaniowych. Dokonano waloryzacji istniejących budynków, dzieląc je na trzy grupy, wymagające różnego stopnia interwencji władz publicznych. Do pierwszej grupy zaliczono obszary z małą liczbą pustostanów (do 18% pustych budynków, 6% opuszczonych działek mieszkaniowych i 3% opuszczonych działek publicznych), wymagające niewielkich działań stabilizacyjnych. Drugą grupę stanowią obszary o średniej liczbie pustostanów (do 26% budynków pustych, 22% opuszczonych działek mieszkaniowych i 15% opuszczonych działek publicznych), gdzie interwencja władz powinna polegać na pomocy zadłużonym posesjom. Trzecia grupa to obszary o wysokiej liczbie pustostanów (ponad 30% budynków pustych, 59% pustych działek mieszkaniowych i 38% działek publicznych), wymagające dużych nakładów finansowych. Rewitalizację mają wspomóc nowo tworzone, społeczne struktury organizacyjne na poziomie lokalnym, które przejmują obowiązki zarządzania terenem, opieki nad terenami opuszczonymi oraz ich zagospodarowania na funkcje rekreacyjne i ogrodnicze. Do władz publicznych będą należały działania związane z wyburzeniem opuszczonych i niebezpiecznych struktur, oczyszczeniem terenu, wprowadzeniem przepisów porządkowych, a także poprawianiem stanu infrastruktury technicznej: oświetlenia, dróg, wodociągów, kanalizacji, transportu publicznego i infrastruktury rekreacyjnej.

Nie powstały dotychczas plany zdecydowanych działań, finansowanych przez budżet stanowy lub federalny, powodujących sukcesję na tereny zdegradowane. Proces ponownego zasiedlenia miasta może się udać, jeżeli będzie zapewniony przyzwoity poziom warunków mieszkaniowych oraz dostęp do odpowiedniej jakości usług społecznych. Zdaniem Autora warunki takie mogą być spełnione przy odpowiednio dużych (około 5000 M), samowystarczalnych koloniach wielorodzinnej zabudowy mieszkaniowej dla klasy średniej, o gęstości zaludnienia min. 70 M ha⁻¹, pozwalających na rozwój obsługujących ich usług.

WNIOSKI

Istnieją miasta, w których po regresie związanym z końcem epoki industrialnej udało się uruchomić procesy odnowy. Przemysł ciężki zastąpiły inne, nowoczesne funkcje, wiodące dla rozwoju miasta. Pittsburgh stał się ważnym ośrod-

kiem usług edukacyjnych i finansowych, Buffalo – nowoczesnym centrum logistycznym, a Cleveland wyspecjalizowało się w biotechnologiach. Bez względu na końcowy efekt, Detroit, jako modelowy przykład kurczenia się miasta z 50-letnim doświadczeniem stałego ubytku mieszkańców, już stanowi punkt odniesienia dla wielu innych obszarów, na których zachodzą podobne procesy. W ujęciu zawężającym jest to umierający organizm miejski. W szerszym ujęciu miasto Detroit pozostaje jedynie fragmentem sprawnie funkcjonującego obszaru metropolitalnego w dobrze rozwiniętym makroregionie. W tym znaczeniu miasto nie upada, tylko ewoluuje w kierunku innych form zgodnych z nowym, dopiero kształtującym się wzorcem struktury społeczno-gospodarczej. W ramach obszaru metropolitalnego tworzą się relacje nieograniczone jedynie do terytorium miasta. Powstaje struktura o innych czasoprzestrzennych okach sieci powiązań, której węzłami są centra wymiany informacji i usług. Takim węzłem jest i pozostanie w przyszłości śródmieście Detroit. Obszary pomiędzy węzłami przekształcają się, są czasowo opuszczane i na nowo urbanizowane. Otwarte pozostaje pytanie, kto powinien ponosić koszty społeczne tych przekształceń, rekultywacji zniszczonego środowiska przyrodniczego i resocjalizacji zamieszkujących go grup społecznych. Łatwiej bowiem inwestować na czystych i niezamieszonych terenach, znacznie trudniej przystosować tereny opuszczone do ponownego zainwestowania. Szeroko pojęty interes społeczny obecnego i następnych pokoleń wymaga, aby oszczędnie gospodarować dobrem rzadkim – przestrzenią; przed urbanizacją nowych obszarów należy na nowo zagospodarować lub zrekultywować tereny opuszczone. Przeciwdziałanie negatywnym skutkom procesów kurczenia się miasta wymaga wspólnych działań różnych poziomów władzy publicznej i społeczności lokalnej, dotyczących całościowych interwencji w strukturę przestrzenną: prawną, funkcjonalną, społeczną i fizjonomiczną.

PIŚMIENNICTWO

- Abbott C., 2006. Public Housing and Urban Renewal. 80. (in English). In: Planning and Urban Design Standards. Emina Sendich, John Wiley and Sons Inc., Hoboken, New Jersey.
- Base M., 1970, The development of Detroit 1701–1920. (in English). Wayne State University, Detroit. 4–19.
- Bergmann L., 2010. Getting Ghost: Two Young Lives and the Struggle for the Soul of an American City. (in English). University of Michigan Press. 39.
- Collins L.M., 2003. Detroit is not alone (in English), *Metrotimes* 12/10/2003. <http://www2.metrotimes.com/editorial/story.asp?id=5718>.
- Detroit Date Colaborative, 2010: The Detroit Residential Parcel Survey. <http://www.detroitparcel-survey.org/interior.php?nav=reports>.
- Detroit Riots of 1967. http://www.67riots.rutgers.edu/d_events.htm.
- Detroit Works Project 2011. Neighborhood Analysis and Short-term Action Strategy. <http://detroitworksproject.com/the-framework>.

- Detroit Works Project 2012. Detroit Future City – Detroit Strategic Framework Plan. <http://detroitworksproject.com/the-plan>.
- FBI, 2011. Uniform Crime Report: Crime in the U.S. 2011. <http://www.fbi.gov/about-us/cjis/ucr/crime-in-the-u.s/2011>.
- Herron J., 2001. Three meditation on the ruins of Detroit. 33. (in English). In: Stalking Detroit. G. Daskalakis, Ch. Waldheim, J. Young, Actar.
- Makowski Ł., 2012. Pobudka z amerykańskiego snu. <http://ciekawe.onet.pl/spoleczenstwo/pobudka-z-amerykanskiego-snu,1,5364909,artykul.html>.
- Meck St., 2006. Theories of city form. 405–408. (in English). In: Planning and Urban Design Standards. Emina Sendich, John Wiley and Sons Inc., Hoboken, New Jersey.
- Schiller G., 2007. Demographic Change and Infrastructural Cost, A calculation Tool for Regional Planning. (in English). SUE-MoT Conference Economics of Urban Sustainability. Glasgow.
- Schumacher P., Rogner Ch., 2001. after Ford. 48. (in English). In: Stalking Detroit. G. Daskalakis, Ch. Waldheim, J. Young, Actar.
- United States Census Bureau. <http://www.census.gov>.

THE SHRINKING CITY ON THE EXAMPLE OF DETROIT CITY

Abstract. The shrinking city is the global phenomenon, which is taking a place in our time on areas of large post-industrial centers. Detroit city is the one of the most well-known examples, where it has noted down a permanent decrease in occupants' numbers for 50 years. The processes of the urban decline is not only the result of changes in an economic base, but more wide cultural phenomenon connected with the loss of importance of a metropolis center and a development of the polycentric conurbation in the metropolitan region.

Key words: shrinking city, metropolis, urbanism