

URBAN ISSUES


151

#spadek populacji,
#planowanie urbanistyczne,
#miejscowy plan
zagospodarowania
przestrzennego,
#reurbanizacja,
#śródmieście, #zmiany
przestrzenne

Model planowania urbanistycznego w warunkach spadku populacji: przypadek Bytomia

Bogumiła Krystek-Kucewicz

Instytut Rozwoju Miast i Regionów
e-mail: bogusia.krystek@gmail.com

 ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6285-0017>

Abstrakt

Od kilkudziesięciu lat w wielu miastach nieprzerwanie spada liczba ludności. Spadek ten ma charakter trwały i prowadzi do kurczenia się miast. W odpowiedzi na to niepokojące zjawisko niektóre ośrodki zakładają „kontrolowaną depopulację” czy inteligentne kurczenie się za pomocą nieszablonowych rozwiązań. Wymaga to dopasowania środowiska zamieszkania i infrastruktury do bieżącej i prognozowanej liczby ludności. W Polsce przykładem kurczącego się miasta może być stare przemysłowe miasto Bytom, które od 1995 r. notuje spadek liczby ludności i które do 2050 r. według prognoz Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN straci prawie połowę aktualnych mieszkańców. Celem artykułu jest przeanalizowanie podejścia planistycznego do przebudowy części śródmiejskiej Bytomia stanowiącego w założeniu odpowiedź na degradację i spadek populacji. Przeprowadzona analiza urbanistyczna obejmuje wskazanie i ocenę zapisów dopuszczających i ograniczających możliwość przebudowy. Analiza koncentruje się na kwestiach zmian wielkości zasobu mieszkaniowego, sposobu użytkowania terenu i zmian komunikacyjnych jako kluczowych elementów umożliwiających dopasowanie się miasta do mniejszej liczby ludności. Podsumowanie artykułu oprócz wniosków zawiera też propozycję kryteriów kwalifikacji gruntów/kwartalów do przebudowy.

Wprowadzenie

Modele rozwoju miejskiego zakładają cykliczność urbanizacji. Jej elementem jest m.in. przejściowy spadek populacji, po którym następuje ponowny wzrost (reurbanizacja). Jak pokazują badania, spadek może trwać wiele lat, a długotrwałość tego procesu może utrudniać uruchomienie mechanizmu ponownego wzrostu. Przykładowo w Lipsku spadek trwał przez prawie 60 lat, do lat 90. XX w., a w Liverpoolu przez 70 lat do 2000 r. Lipsk i Liverpool przechodzą wzrost i kurczenie się po raz drugi. Po okresie spadku i inwestycji zwiększających atrakcyjność miast nastąpił niewielki wzrost liczby ludności, po czym znów ona spadła (Rink i in. 2010). Z 39 ponad stutysięcznych polskich miast znaczny spadek liczby ludności w latach 1995–2008 odnotowano w 12 ośrodkach, głównie przemysłowych, z czego ubytek powyżej 10% dotyczył Bytomia, Katowic, Rudy Śląskiej, Sosnowca i Wałbrzycha (Stryjakiewicz, Jaroszewska 2011: 139). W przypadku Bytomia spadek populacji postępuje i będzie postępował. Według Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego (BDL GUS) w 2050 r. w Bytomiu będzie mieszkało 116 833 osób (w 2018 r. było 166 795 mieszkańców), a według analiz Polskiej Akademii Nauk KZK (Śleszyński 2016) może to być 86 800 osób. W tym drugim przypadku Bytom straci prawie 50% mieszkańców. Według J. Jaroszewskiej (2019) proces kurczenia się miasta ma charakter trwały (obok Katowic, Sosnowca, Zabrze, Rudy Śląskiej, Chorzowa, Łodzi i Wałbrzycha). Miasto cechuje zarówno duży względny, jak i bezwzględny ubytek mieszkańców, a proces kurczenia się powoduje szereg niekorzystnych zjawisk społecznych, gospodarczych, przestrzennych, a także wizerunkowych, które pozostawione bez interwencji prowadzą do nasilenia problemów przyszłego rozwoju (Jaroszewska 2019: 122). Aktualnie władze samorządowe mają świadomość potrzeby dogłębnych zmian, dlatego też Bytom wraz z Łodzią i Wałbrzychem włączono w 2015 r. w mechanizm tzw. obszarów strategicznej interwencji, ponieważ wymagają specjalnej interwencji państwa. W efekcie tych działań w latach 2015–2018 uruchomiono w Bytomiu projekt pilotażowy w zakresie rewitalizacji, co było pierwszym i znaczącym krokiem do przebudowy miasta.

Kolejnym ważnym krokiem powinna być akceptacja kurczenia się miasta i wdrożenie planu dopasowania do mniejszej liczby ludności. Według T. Stryjakiewicza i E. Jaroszewskiej (2011) w miastach długookresowo, trwale¹ kurczących się należy przeobrazić model planowania

urbanistycznego na taki, który będzie uwzględniał spadek populacji, ponieważ utrzymanie zasobu mieszkaniowego, usług i infrastruktury publicznej na tym samym poziomie może okazać się trudne do wykonania ze względu na rosnące koszty utrzymania infrastruktury i malejące wpływy z podatków lokalnych. Jak wynika z literatury, zmniejszenie powierzchni zurbanizowanej miasta proporcjonalnie do spadku liczby mieszkańców to proces, który towarzyszy wielu kurczącym się miastom (Oswalt 2006; Schilling 2009; Jaroszewska 2019; Gomółka 2020). Znane są również przypadki sprzedaży miasteczek i wsi, które kompletnie się wyludniły (tzw. *ghost towns*, np. włoskie Santo Stefano di Sessanio czy Labro) pod warunkiem utrzymania i renowacji istniejącej zabudowy.

Cel i zakres badania

Celem przeprowadzonego badania jest próba wskazania modelu planowania urbanistycznego uwzględniającego spadek demograficzny. Model został zbudowany zgodnie z założeniami i kryteriami kwalifikacji gruntów do przebudowy (reurbanizacji) w perspektywie długoterminowej, tj. do 2050 r. Badanie składa się z trzech części:

- 1) Analizy literatury. Zebrano informacje na temat planowania urbanistycznego w miastach tracących ludność. Zidentyfikowano główne sfery planowania, które ulegają zmianie wraz z przemianami demograficznymi.
- 2) Założeń i ich konsekwencji dla analizy urbanistycznej. Analiza dała podstawę do postawienia tezy, że depopulacja wpłynie na zmniejszenie wielkości zasobu mieszkaniowego, tymczasowy sposób użytkowania gruntów i zmiany komunikacyjne ograniczające indywidualny transport. Przedstawiono założenia i ich konsekwencje dla analizy urbanistycznej.
- 3) Wyników analizy urbanistycznej. W ramach studium przypadku przeprowadzono analizę urbanistyczną śródmieścia Bytomia, dla którego obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego – Plan Rewitalizacji i Rozwoju Śródmieścia (plan). Analiza uwzględnia kwestie „zmniejszenia miasta” i możliwości wprowadzania zmian (dopuszczenia określonego sposobu zagospodarowania, zaleceń i ograniczeń wynikających z planu), które odpowiadają potrzebom w 2050 r. Umożliwiła też sformułowanie i weryfikację kryteriów typowania gruntów do przebudowy. Jest to pierwszy etap analiz, w którym następuje weryfikacja podejścia do analizy urbanistycznej na przykładzie obszaru śródmieścia. W kolejnych etapach należałoby przeprowadzić podobne analizy planów dla pozostałych obszarów, dzielnic i osiedli w Bytomiu. Tym samym uzyskaliby się kompletną informację o możliwości dostosowania obszaru terytorialnego całego miasta do mniejszej liczby ludności.

¹ Cechujące się spadkiem ludności w stosunku rocznym wynoszącym ok. 0,2% w dłuższym okresie, np. 10 lat i więcej.

Przegląd literatury i założenia do analizy urbanistycznej

Planowanie urbanistyczne w warunkach spadku populacji

Planowanie urbanistyczne przy spadku populacji zasadniczo różni się od planowania rozwoju (Rybczyński, Linneman 1999), a jego przeprowadzenie może okazać się wyzwaniem, ponieważ praktyka i literatura nie dają wielu wskazówek, jak zmniejszyć miasto. Spadek liczby ludności wpływa na spadek inwestycji mieszkaniowych i usługowych, a także zmniejszenie sektora usług i spowolnienie tempa rozwoju gospodarczego. Ponadto w wielu miastach obserwuje się wzrost liczby nieużytkowanych obiektów i terenów zdegradowanych, które wpływają na spadek wartości nieruchomości i zainteresowania lokowaniem nowych inwestycji (Musiał-Malago 2018: 61–62), które są niezbędne do przełamania spirali spadkowej. Zły stan techniczny obiektów i terenów nie pozwala na ich użytkowanie, zaś brak wystarczających środków w budżecie gminy oraz brak popytu powoduje, że nie są w nich prowadzone prace modernizacyjne.

W odpowiedzi na kurczenie się miasta podejmowane są działania, które w dużym stopniu zależą od tego, jak proces kurczenia jest postrzegany przez władze lokalne. Miasta przyjmują różnorodne strategie: ignorują zmiany demograficzne, a więc lekceważą proces kurczenia się miasta; próbują odwrócić niekorzystne zmiany poprzez pobudzenie wzrostu gospodarczego, przeprowadzają adaptację do warunków zmniejszania się liczby ludności lub kreują miasto „na nowo” (Jaroszewska 2019: 59). W konsekwencji realizują plany pasywne lub aktywne. Plany aktywne zakładają głównie wzrost liczby mieszkańców lub dedykowane są wybranym grupom docelowym, ale też w ich ramach są podejmowane plany zmniejszenia miasta oznaczające uporządkowanie kurczenia się miasta (Jaroszewska 2019: 59). Oznaczają one bowiem uporządkowane kurczenie się, gdzie główny nacisk położony jest na rozwój jakościowy, adaptację i redukcję istniejącej infrastruktury oraz rozwój obszarów rekreacyjnych. Takie plany realizowane mogą być *in situ*, czyli w miejscu, np. śródmieściu, obszarze kurczącego się miasta (Jaroszewska 2019: 61–62). Ze względu na cel niniejszego artykułu to właśnie plany, których celem jest „zmniejszanie miasta” (*planning for shrinkage*) są najistotniejsze, dlatego też właśnie ten aspekt kurczenia się ośrodków miejskich będzie rozwijany w dalszej części.

W 2002 r. amerykańskie Youngstown sformułowało plan urbanistyczny w warunkach kurczenia się (*planning for shrinkage*). Plan uwzględniał wyludnienie obszarów miejskich i intensywną urbanizację innych. Zakładał zrównoważenie nieużywanych budynków, ulic i gruntów np. przez łączenie wielu działek w duże działki budow-

lane, tereny zielone lub nowe parki. Plan „kurczenia się” Youngstown został wyróżniony przez „The New York Times” tytułem Najlepszego Pomysłu w 2006 r. oraz nagrodą American Planning Association (Jaroszewska 2019). Założenia planu są zgodne z literaturą przedmiotu opisującą modele rekonfiguracji struktury przestrzennej w obliczu trwałego spadku liczby ludności. Jednym z modeli są „miejskie wyspy” (*urban archipelago*) stworzone przez O.M. Ungera w 1977 r. Zgodnie z nim obszary gęstej zabudowy należy planować wokół kluczowych węzłów komunikacyjnych, tj. miejskich wysp, gdyż w kurczących się miastach są to najbardziej atrakcyjne i rentowne obszary. Natomiast obszary zdegradowane powinny być wyłączone z zamieszkania i użytkowania, a ich mieszkańcy przesiedleni do wysp. Taki teren po przeprowadzeniu wyburzeń należy przywrócić do stanu naturalnego dzięki zazielenieniu lub zalesieniu. Zaletą modelu jest zachowanie zwartości i innych cech fizycznych, tradycyjnie uważanych za „miejskie”, jednak jest on trudny do wdrożenia. Odróżnienie obszarów rozwojowych od nieatrakcyjnych może rodzić wiele problemów interpretacyjnych. Problemem może być akceptacja społeczna polityki przesiedlania i rozwój wyłącznie węzłów. Próbę wdrożenia modelu miejskich wysp podjęto w Detroit, gdzie w 1990 r. zidentyfikowano najbardziej zniszczone i wyludnione części miasta. Na tej podstawie powstał plan stabilizacji, w którym założono wyburzenia obiektów, likwidację usług miejskich i zezwolenie na tworzenie naturalnego krajobrazu. Plan nigdy nie został zrealizowany, po części dlatego że na wyludniających się obszarach nadal mieszkają ludzie, często o niskich dochodach, mniejszości etnicznej i lokalnej społeczności, które sprzeciwiają się zaprzestaniu dostarczania im usług miejskich. W efekcie podjęto inny plan – wszystkie obszary otrzymują dostęp do podstawowych usług, ale duże publiczne inwestycje są lokowane w dzielnicach, które dają realną szansę na rozwój przestrzenny i gospodarczy.

Inny, alternatywny model zagęszczania zakłada, że zamiast koncentrować zabudowę na określonych obszarach nie planuje się nowej zabudowy na terenach, w których następuje depopulacja. Rozproszone, niezabudowane grunty i działki zlokalizowane na obszarach wyludniających się są za niewielką cenę zbywane obecnym mieszkańcom nieruchomości na garaże, ogrody przydomowe, zieleńce, pomieszczenia dla małych firm prowadzących działalność w domu itp. Właściciele muszą się zgodzić na utrzymanie nowo nabytych gruntów oraz korzystanie z nich w kreatywny i innowacyjny sposób. Model zagęszczania pozwala na wykorzystanie gruntów w miastach takich jak Bytom, ponieważ wspiera oddolną transformację gęsto zaludnionych obszarów miejskich w dzielnice „podmiejskie, aktywne i społeczne” o mniejszej gęstości

zaludnienia. Ten plan jest podejmowany w wielu miastach, choć wymaga sporych środków organizacyjnych i finansowych. Duża powierzchnia niezagospodarowanych gruntów może generować znaczne koszty nabywania i zarządzania, co w przypadku Bytomia może okazać się barierą. Miasto jest w słabej kondycji finansowej, a przewaga własności prywatnej ogranicza możliwości wdrożenia tego modelu.

Model zagęszczenia w miastach kurczących może również przybierać inną formę związaną z ograniczeniem powierzchni miasta. W niemieckim Aschersleben (IBA Sachsen-Anhalt) zrealizowano taki plan, aby nie inwestować zbędnych środków w infrastrukturę. W rezultacie skupiono się na intensyfikowaniu zabudowy i jakości usług średniowiecznego starego miasta, a prefabrykowane bloki na przedmieściach zaczęto sukcesywnie wyburzać. Takie podejście do modelu zagęszczenia przyjęło również inne niemieckie miasto Leinfelde (Oswalt 2006: 70). W Dessau z kolei podjęto decyzję o ponownym rozdzieleniu dwóch układów osadniczych, które z biegiem lat złączyły się w jedno miasto (Dessau i Rosslau). Przestrzeń powstała po wyburzeniu osiedli znajdujących się pomiędzy nimi wykorzystano jako ogrody społeczne, którymi zajmują się mieszkańcy (Gomółka 2020: 50).

Model zagęszczenia z postulatem intensyfikacji historycznego śródmieścia na rzecz peryferii powinien być wg M. Gomółki (2020) docelowym modelem dla Bytomia. W ramach tego modelu powinno się przeprowadzić przesiedlenie ludności z najbardziej zdegradowanych obszarów do centrum, co umożliwiłoby ograniczenie kosztów utrzymania rozproszonej zabudowy i infrastruktury. Model dla Bytomia został rozbudowany, przez co zakłada również powrót do podziału na miasto Bytom i powiat bytomski. Zamiast miasta na prawach powiatu funkcjonowałby powiat z silnym ośrodkiem miejskim o bogatej historii, skupiający usługi i będący węzłem komunikacyjnym oraz gminy, kolonie i osiedla otaczające centrum, które posiadają w większości silną, odrębną tożsamość. Model zakłada również promowanie samowystarczalności Bytomia (wytworzenie wyraźnych granic przestrzennych takich jak pierścień zieleni wokół miasta oraz otoczenie układów osadniczych terenami zielonymi), jak również w funkcjonowaniu (tereny zielone mogłyby stanowić zaplecze ogrodniczo-sadownicze miasta, oferując mu dostęp do produktów świeżych, hodowanych przez mieszkańców). Jednak w polskich warunkach i możliwościach finansowych model bazujący na doświadczeniach niemieckich miast jest niemożliwy do wdrożenia. Wymaga długotrwałych i kosztownych działań organizacyjno-prawnych i przestrzennych oraz budowania dla nich szerokiej akceptacji społecznej, które w aktualnym podejściu do kurczenia się polskich miast

na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym wydają się modelem wyłącznie teoretycznym.

Aktualnie w Europie Środkowo-Wschodniej dyskusje związane ze spadkiem demograficznym toczą się wokół kwestii deindustrializacji i problemów strukturalnych, ale również problemu pustostanów, popytu na mieszkania i niedostatecznego zakresu inwestycji w nowych oraz remontowanych lokalach. W Japonii zjawisko kurczących się miast związane jest ze zjawiskiem starzenia się populacji i migracją z obszarów peryferyjnych do wiodących regionów, co pogłębia nierówności ekonomiczne między regionami. Japońskie Nakasato jest doskonałym przykładem miasta, które doświadczyło gwałtownego odpływu młodych mieszkańców uznających życie w większych ośrodkach za bardziej atrakcyjne. Między rokiem 1980 a 2005 wyludniło się ono o 50,6%. Z pozostałych 798 mieszkańców aż 423 to seniorzy. W rezultacie Nakasato straciło samodzielność i zostało zaanektowane przez sąsiednie miasto jako dzielnica. Takie tendencje są widoczne w całej Japonii (Gomółka 2020: 29–30). W Wielkiej Brytanii problem depopulacji jest powiązany z wyburzeniami pustostanów, zagospodarowaniem terenów zdegradowanych i nieużytków, a w Niemczech również z rozwojem transportu publicznego. Kierunki polityk stabilizacji w poszczególnych krajach prezentuje Tabela 1.

TAB. 1.
Kierunki polityki stabilizacji

Obszar działania	Polska	Wielka Brytania	Niemcy	USA	Japonia
Pustostany mieszkaniowe	✓	✓	✓	✓	
Grunty i działki niezabudowane		✓	✓	✓	
Tereny przemysłowe		✓			
Transport			✓	✓	
Problemy strukturalne	✓				
Polityka regionalna					✓
Nierówności ekonomiczne między regionami					✓

Źródło: opracowanie własne

Model planowania rozwoju zabudowy mieszkaniowej a spadek demograficzny

Mieszkalnictwo jest sferą najdotkliwiej odczuwającą spadek ludności z powodu spadku czynszów i wartości nieruchomości, niższego popytu na mieszkania, wzrostu liczby pustostanów, ograniczenia inwestycji i obniżenia wydatków na utrzymanie istniejących obiektów (Rink i in. 2010: 14). Mniejsza liczba mieszkańców przekłada się na mniejsze zapotrzebowanie

na mieszkania komunalne, ułatwia też realizowanie alternatywnego podejścia, gdyż zapotrzebowanie na nowe mieszkania można zaspokoić istniejącym zasobem mieszkaniowym (remonty mieszkań i adaptacja pustostanów). Pozostała nadwyżka mieszkań podlega prywatyzacji lub wyburzeniom. Nieużytki miejskie i tereny po wyburzeniach są przeznaczone na tereny zielone lub działki pod zabudowę domów jednorodzinnych. Jak wskazuje M. Gomółka (2020), przy budowie nowego obiektu w śródmieściu można wykorzystać budulec pozyskany z rozbiórki pustostanów. Materiały rozbiórkowe mogłyby być użyte w twórczy sposób jako detal architektoniczny w skali ornamentu lub nawet całej elewacji. Można wykorzystywać zarówno elementy konstrukcji (cegły, płyty prefabrykowane), jak i fragmenty wystroju wnętrz (balustrady, kafle, parkiet drewniany) i ornamenty z elewacji, elementy oznakowania itp. (Gomółka 2020: 85).

W wielu miastach stabilizacja zaczęła się od przywrócenia równowagi na rynku nieruchomości i wzmocnienia funkcji mieszkaniowej przez zmniejszenie liczby pustostanów lub przekazanie do najmu opuszczonych budynków, ponieważ nadmiar zniszczonych nieruchomości utrudnia przyciągnięcie prywatnych i publicznych inwestycji (Rybczyński, Linneman 1999). Pustostany nie ograniczają się wyłącznie do niezamieszkałych i niszczących zasobów mieszkaniowych, ale czasem też do odnowionych mieszkań i nowych kompleksów mieszkaniowych, na które nie ma popytu (np. Lipsk) oraz niezagospodarowanych działek budowlanych (np. Buffalo) (Schilling 2009: 147).

Jednak planowanie „właściwego doboru nieruchomości” do potrzeb istniejącej i przewidywanej liczby ludności może okazać się trudnym zadaniem. E. Banzhaf i in. (2007) zaproponowali dobór nieruchomości przeznaczonych do wyburzenia na podstawie modelu rozwoju populacji. Model oparty jest na grupach wiekowych wykazujących mobilność mieszkaniową w warunkach spadku populacji i czynnikach, które skłaniają do mobilności. Dla każdej z grup opracowano matrycę wskaźników atrakcyjności i preferencji mieszkaniowych (sąsiedztwo społeczne, forma mieszkaniowa, ceny nieruchomości, bezpieczeństwo publiczne, transport, zielen, infrastruktura społeczna, podstawowe usługi i obiekty edukacyjne itp.) na poziomie gminy i budynku. Model ten pozwolił nie tylko na identyfikację zainteresowania gospodarstw domowych lokalami mieszkaniowymi w określonych lokalizacjach i nieruchomościach, ale przede wszystkim na identyfikację lokali nieatrakcyjnych dla mobilnych grup. Na podstawie tak przeprowadzonej analizy wolnych lokali mieszkalnych obliczono wskaźnik

wyburzenia dla każdej dzielnicy miejskiej (Banzhaf i in. 2007).

Model użytkowania gruntów a spadek demograficzny

Spadek populacji generuje również dużą liczbę niezagospodarowanych terenów i działek, ugorów miejskich i nieatrakcyjnych terenów przemysłowych. Rosnące koszty utrzymania niezagospodarowanych działek sprawiły, że w niektórych miastach założono banki ziemi, które tworzą rezerwy pod przyszłe inwestycje, zarządzając ich tymczasowym zagospodarowaniem. W amerykańskim Flint² bank ziemi posiada prawie 3800 nieruchomości, z których ok. 70% to działki niezabudowane. Dla takich gruntów opracowuje się model „zazieleniania”, co jest dominującą strategią kurczących się miast. Po wyburzeniu pustostanów, zrujnowanych budynków i obiektów technicznych wprowadza się elementy krajobrazu, trawę, drzewa, krzewy i ogrodzenie, które zaznacza granice zazielenione obszaru i daje możliwość kontroli. Celem zazielenienia jest odwrócenie roli działek – z uciążliwych i zdegradowanych stają się ważne ekologicznie. Model zazielenienia jest tymczasowym rozwiązaniem do czasu przebudowy miasta, zwiększenia wartości gruntów i atrakcyjności inwestycyjnej. W efekcie znaczna część terenów pozostaje trwale zielona (Schilling 2009: 150). Brak popytu rynkowego i obfitość wolnych terenów tworzą bezprecedensowe warunki do poprawy sieci zielonych przestrzeni, jakości powietrza, zielonej infrastruktury czy wprowadzenia rekreacji.

Jednym ze sposobów zagospodarowania wolnych gruntów w ramach planu zazielenienia jest miejskie rolnictwo, które wspierają liczne organizacje społeczne (np. The Greening of Detroit). Na wolnych działkach powstają ogrody społeczne i farmy miejskie, które w wielu przypadkach oprócz produkcji żywności spełniają także funkcję edukacyjną, np. kursy ogrodnictwa, lekcje dla szkół (np. Sheffield and Rotherham Wildlife Trust). Powstają także nowe prywatne przedsiębiorstwa specjalizujące się w przekształcaniu wolnych gruntów pod produkcję rolną. Pojawiło się też pojęcie tzw. *new suburbanism*, a więc suburbanizacji wewnątrz śródmieścia. Polega to na wykupywaniu za niewielką wartość opuszczonych działek przez tych mieszkańców, którzy jeszcze zostali w danej dzielnicy, i wspólnym przekształcaniu ich w tereny społeczne (zielone, sportowe itp.) (Oswalt 2006: 329). Niektóre z ogrodów społecznych w Detroit służą rekultywacji gruntów przemysłowych.

² Rozwój i depopulacja miasta Flint jest powiązana z firmą General Motors.

wych. Wykorzystywane są tam m.in. do uprawy słoneczników, które absorbują dużo szkodliwych substancji z gruntu (Oswalt 2006: 485). Skala procesu zazieleniania sprawiła, że nie bez przyczyny „The Economist” (2015) zatytułował artykuł poświęcony miastom kurczącym się „Rus in urbe redux”, co można tłumaczyć jako powrót wiejskiego krajobrazu do miast (Jaroszevska 2019).

Realizacja planu zazielenienia, zwłaszcza zielonej infrastruktury, wymaga najpierw typowania gruntów i działek, które najlepiej nadają się do tego celu. Taką analizę przeprowadzono w amerykańskim mieście Flint, w którym wytypowano grunty przeznaczone do zazielenienia. Poszukiwano gruntów, które najlepiej będą nadawać się do budowania zielonej infrastruktury dzięki zagospodarowaniu lub rozbudowywaniu parków, obszarów przyrodniczych, gospodarstw miejskich, ogrodów społecznych lub realizowania projektów fitoremediacyjnych. Do analizy potencjału i oceny lokalizacji niezagospodarowanych gruntów wykorzystano kryteria przestrzenne i społeczne (niska gęstość zaludnienia, wysoki udział wolnych gruntów, potencjał dla ścieżek pieszych i rowerowych), środowiskowe (bioremediacja, ochrona przed powodzią i ochrona źródeł w podwodnych zlewniach) i gospodarcze (potencjał dla rolnictwa i ogrodnictwa), które pozwoliły wskazać korzystne grunty (Gillotti, Kildee 2009).

Alternatywną dla tymczasowego zagospodarowania gruntów jest brak interwencji, ponieważ na ziemi niezabudowanej przez co najmniej 10 lat następuje naturalne zalesienie, a rosnące drzewa nie wymagają pielęgnacji. Dla nowo powstających krajobrazów miejskich powstają również nowe określenia i nazwy takie jak krajobraz postmiejski, który został zaproponowany przez M. Gomółkę (2020) dla Bytomia. Jest to krajobraz, który najpierw został poddany silnej ingerencji człowieka, a następnie, w wyniku odpływu mieszkańców, zatracił swój miejski charakter, stając się z kolei obszarem powracającej natury.

Model rozwoju komunikacji a spadek demograficzny

Rozwój miast idzie w parze z rozwojem infrastruktury. Ale jak planować infrastrukturę, gdy spada populacja i zgodnie z prognozami będzie spadać? Czy kurczące się miasta mogą zmniejszać infrastrukturę, aby zmniejszać koszty jej utrzymania oraz dostosować ją do niższej gęstości zamieszkania? Według J. Hoornbeeka i T. Schwarza (2009: 1–4) zmniejszenie infrastruktury jest trudne, ponieważ należy utrzymać akceptowalny poziom usług dla pozostałej populacji, także w kontekście jej przyszłych zmian i modyfikacji popytu. Jak wynika z przywołanych badań, nie ma dowodów na to, że koszty konserwacji zaoszczędzone

dzięki zmniejszeniu infrastruktury przeważają nad kosztami usunięcia czegoś, co może okazać się przydatne w przyszłości. Kurczące się miasta zamiast eliminować infrastrukturę mogą skupić się na optymalizacji wykorzystania i funkcjonowania istniejącej infrastruktury technicznej i drogowej w sposób, który zmniejsza bieżące koszty przy zachowaniu możliwości przyszłego wzrostu i rozwoju. Jednak spadek populacji, niższa gęstość zamieszkania i rozproszenie zabudowy wynikające z wyburzeń mogą wymuszać ograniczenie sieci drogowej, zwłaszcza zwężenie dróg. Pozwala ono tworzyć szersze chodniki, trasy rowerowe, trawniki. Pozwala też na zmianę postaw komunikacyjnych i promowanie transportu pieszego, rowerowego lub publicznego. Jak na ironię, w miastach ulegających depopulacji popyt na transport publiczny może wzrosnąć z powodu procesu starzenia się społeczeństwa i zwiększającej się liczby osób bez samochodu. Jednym z rozwiązań jest modyfikacja tras autobusowych tak, by prowadziły przez tereny liczniej zamieszkałe, a nie obsługiwały obszarów o największej utracie populacji (Hoornbeek, Schwarz 2009: 14). Takie rozwiązanie może być kontrowersyjne, ponieważ doprowadzi do izolacji tych obszarów i jego mieszkańców. Alternatywnym rozwiązaniem mogłoby być transport publiczny w postaci autobusów lub subwencjonowanych taksówek udostępniany na żądanie. Inne pomysły zakładają nie zmniejszanie, a rozbudowę transportu publicznego, który, choć wymaga dużych inwestycji, długoterminowo jest rozwiązaniem oszczędnym, służącym ochronie zdrowia i środowiska.

Przegląd literatury przedmiotu umożliwił sprecyzowanie założeń prowadzonej dalej analizy urbanistycznej. W Tabeli 2 zostały wskazane trzy założenia i ich konsekwencje dla analizy urbanistycznej oraz przykładowe kryteria kwalifikowania budynków i gruntów do przebudowy w odpowiedzi na depopulację.

TAB. 2.

Zestawienie założeń i wynikających z nich konsekwencji dla analizy urbanistycznej

Model mieszkalnictwa Założenie 1	Model użytkowania terenu Założenie 2	Model komunikacji Założenie 3
Spadek demograficzny prowadzi do zmniejszenia wielkości zasobu mieszkaniowego gminy.	Spadek demograficzny umożliwia wprowadzenie tymczasowego zagospodarowania na działkach o niskiej wartości i małej atrakcyjności.	Zmniejszenie liczby ludności wpłynie na zmianę postaw komunikacyjnych mieszkańców śródmieścia.

Konsekwencje założeń dla analizy urbanistycznej

Analiza zapisów pod kątem wskazania terenów, w których plan dopuszcza przebudowę i wyburzenia.	Analiza zapisów pod kątem wskazania terenów, na których plan dopuszcza zmianę sposobu zagospodarowania na powierzchni biologicznie czynne, rekreację.	Analiza zapisów pod kątem wskazania terenów, na których plan dopuszcza ograniczenie ruchu kołowego, zagospodarowanie i tworzenie przestrzeni publicznych.
--	---	---

Źródło: opracowanie własne

Wyniki analizy urbanistycznej

Do badania wytypowano historyczne śródmieście Bytomia. Obszar ten wykazuje cechy funkcjonalno-przestrzenne potencjalnie umożliwiające wdrożenie planu dopasowania do mniejszej liczby ludności. W śródmieściu znajduje się duża liczba pustostanów oraz wyszczerbiona tkanka miejska i niezagospodarowane grunty, które są wynikiem braku odbudowy po zniszczeniach wojennych, planowych wyburzeniach przeprowadzonych w latach 60. i 70. XX w., a przede wszystkim spowodowane uszkodzeniami górniczymi. Jednak docelowo może być atrakcyjnym miejscem życia choćby ze względu na ułatwienia komunikacyjne, dostęp do usług i infrastruktury społecznej i kultury, co może okazać się bardzo korzystne również w kontekście starzenia się populacji miasta. Jednak co najważniejsze, dla śródmieścia obowiązuje Plan Rewitalizacji i Rozwoju śródmieścia, w którym zakłada się przebudowę tego obszaru, dlatego też został on przeanalizowany pod kątem możliwości „zmniejszenia miasta” na podstawie istniejących zapisów.

W studium przypadku śródmieścia Bytomia analizie zostały poddane zapisy planu, które dopuszczają zmniejszenie wielkości zasobu mieszkaniowego, zmianę sposobu użytkowania gruntów na tymczasowy i zmiany komunikacyjne, które zgodnie z założeniami mogą zachodzić do 2050 r. Na podstawie analizy urbanistycznej wskazano kryteria kwalifikowania śródmiejskich kwartałów do przebudowy w odpowiedzi na proces depopulacji.

Najbardziej istotna była analiza regulacji dotyczących stref ochrony prawnej i stref rewitalizacji (strefy). Strefy ochrony prawnej to ustalenia planu chroniące przed zniszczeniem historyczny krajobraz śródmieścia, w tym obiekty i założenia o wybitnych i wysokich walorach urbanistyczno-architektonicznych ujęte w ewidencji obiektów zabytkowych. W tej strefie kluczowy aspekt analizy dotyczył dopuszczenia przebudowy terenu, w tym wyburzeń. Teren śródmieścia jest również obszarem realizacji celu publicznego – stref rewitaliza-

cji³. Zgodnie z zapisami planu dotyczącymi inwestycji celu publicznego atrybut ten może być przyznany m.in. zieleni (w zakresie rozbudowy systemu zieleni, w tym renowacji placów miejskich), przestrzeni publicznej (w zakresie odtworzenia i renowacji przestrzeni), układowi komunikacji (w zakresie rozbudowy i integracji elementów układu komunikacyjnego, ścieżek rowerowych, przebudowy układu tramwajowego). W tej strefie kluczowy aspekt analizy dotyczył dopuszczenia realizacji tymczasowego zagospodarowania, w tym zazielenienia. Analizie były też poddane strefy sanitarne, czyli tereny oddziaływania cmentarzy, w których zlokalizowane są obecnie budynki mieszkalne.

Potencjał do zmniejszenia wielkości zasobu mieszkaniowego został oszacowany na podstawie analizy zapisów planu, które dopuszczają przebudowę terenu (Tab. 3.). Wyburzenia są dopuszczone we wszystkich analizowanych strefach, choć również możliwy jest większy zakres działań związany z przebudową obiektów i zagospodarowaniem terenu, remontami lub wyburzeniami obiektów, realizacjami nowych obiektów wraz z infrastrukturą techniczną, dojazdami, parkingami, a także urządzeniami zieleni i drogami pieszymi. Plan dla większości stref wskazuje dodatkowo nakaz przekształcenia terenu, m.in. na zielenią urządzoną, komunikację, usługi.

TAB. 3.
Zestawienie zaleceń i nakazów względem zabudowy

Strefy	Zalecenia, dopuszczenie	Nakazy
Strefa sanitarna (oddziaływanie cmentarzy)	– rozbiorczy budyneków	– nakaz przeznaczenia terenu na zielenią urządzoną, komunikację, wytwórczość, usługi handlowe, rzemiosło
Strefa rewitalizacji	– wyburzenia oficyn i budyneków gospodarczych, które nie przylegają do ulicy, – przebudowa terenu, – prowadzenie prac porządkujących zabudowę w obrębie całego kwartału, – wyburzenie zabudowy z uwagi na stan zabudowy.	

³ W Bytomiu proces przekształceń i rewitalizacji przebiega nie w oparciu o plan, ale o gminny program rewitalizacji.

Strefy	Zalecenia, dopuszczenie	Nakazy
Strefa ochrony lokalnej	<ul style="list-style-type: none"> wyburzenia i przebudowy we wnętrzu kwartału w celu uporządkowania przestrzeni i zabudowy, wyburzenia frontowe, wyburzenia i przebudowy wnętrza kwartału w celu uporządkowania przestrzeni. 	<ul style="list-style-type: none"> nakaz przywrócenia przestrzeni biologicznie czynnej, tworzenie zieleni uporządkowanej i przestrzeni publicznej, nakaz modernizacji i uporządkowania przestrzeni terenu, w miarę możliwości odtworzenie zagospodarowania, możliwość wprowadzenia placów publicznych, bez zabudowy podjęcie prac rozbiórkowych będzie w niektórych przypadkach wymagało uzgodnień, opinii i przygotowania dokumentacji.

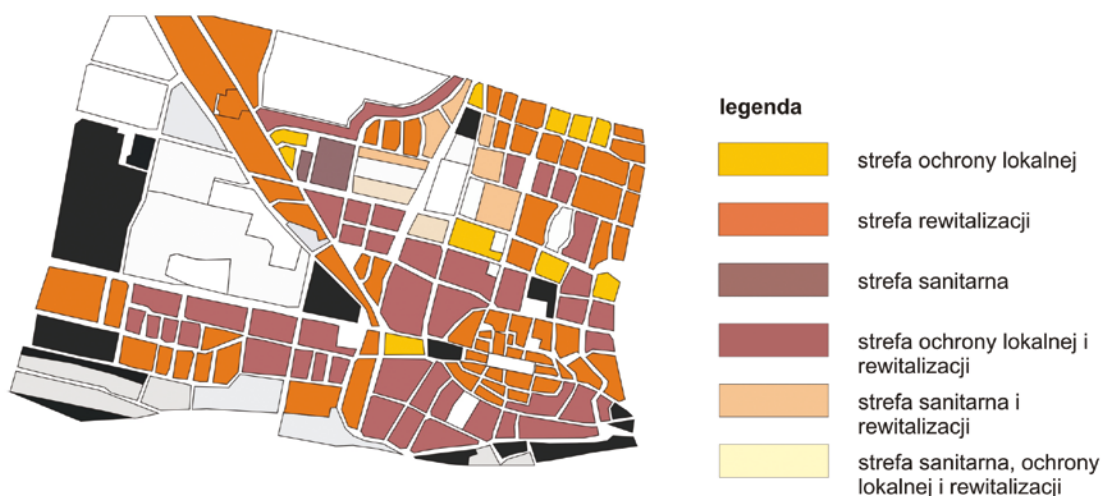
Źródło: opracowanie własne

Poniżej zamieszczono mapę (Ryc. 1.) obszaru, na którym plan dopuścił porządkowanie terenu. Takie obszary zostały wskazane odpowiednim kolorem, w miejscach zaznaczonych kolorem białym (tereny zielone) i szarym (tereny przemysłowe) nie występuje zabudowa mieszkaniowa. Porządkowanie terenu jest możliwe w wielu strefach, choć dla dalszej analizy istotne są te, w których plan nakazuje też przywrócenie terenów biologicznie czynnych, tworzenie rekreacji czy przestrzeni publicznych.

Następnie przeprowadzono analizę zapisów planu pod kątem możliwości zmiany sposobu użytkowania terenu

z uwzględnieniem ziem, które będą mogłyby być zagospodarowane w sposób tymczasowy, tj. z przeznaczeniem na zielen, rekreację, przestrzenie publiczne czy komunikację pieszą i rowerową. Jest to zgodne z przyjętym założeniem, że w kwartałach mieszkaniowych w śródmieściu Bytomia należy doprowadzić do poprawy warunków życia, co w efekcie wpłynie na zazielenienie nieużytków, do czasu gdy grunty staną się atrakcyjne inwestycyjnie i zostaną zagospodarowane na inne dozwolone w planie cele. Na tych terenach zakazuje się wznoszenia trwałych ogrodzeń i nasadzeń wysokich drzew oraz realizacji innych trwałych elementów zagospodarowania, co potwierdza, że strefy będzie można w przyszłości sprawnie przekształcać i zbywać. Poniżej na mapie (Ryc. 2.) wskazano strefy, w których plan dopuszcza zmianę formy zagospodarowania na tymczasową. Takie obszary zostały wskazane odpowiednim kolorem w miejscach zaznaczonych kolorem białym, czarnym (tereny zielone) i szarym (tereny przemysłowe) nie występuje zabudowa mieszkaniowa. Dla analizy kluczowe są miejsca, w których plan dopuszcza jednocześnie przebudowę terenu wraz z nakazem kształtowania zieleni (Ryc. 1.), jak i możliwość kształtowania przestrzeni tymczasowych (Ryc. 2.). Tym samym z analizy wynika, że dopuszczona zmiana sposobu użytkowania terenu generalnie nie pokrywa się ze strefami ochrony prawnej terenów, a tymczasowy sposób zagospodarowania terenu został dopuszczony głównie w strefach rewitalizacji.

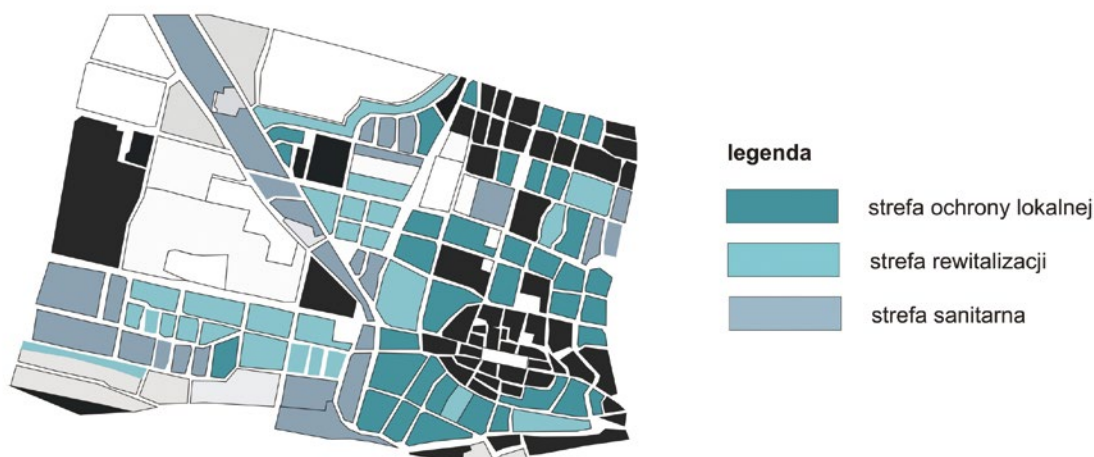
Na końcu przeanalizowano plan pod kątem możliwości zmian komunikacyjnych. W perspektywie długookresowej, tj. do 2050 r., na zmianę postaw komunikacyjnych mogą wpłynąć brak możliwości rozbudowy systemu parkowania i rozwoju transportu indywidualnego w zwartym śródmieściu Bytomia oraz planowanie



Ryc. 1.

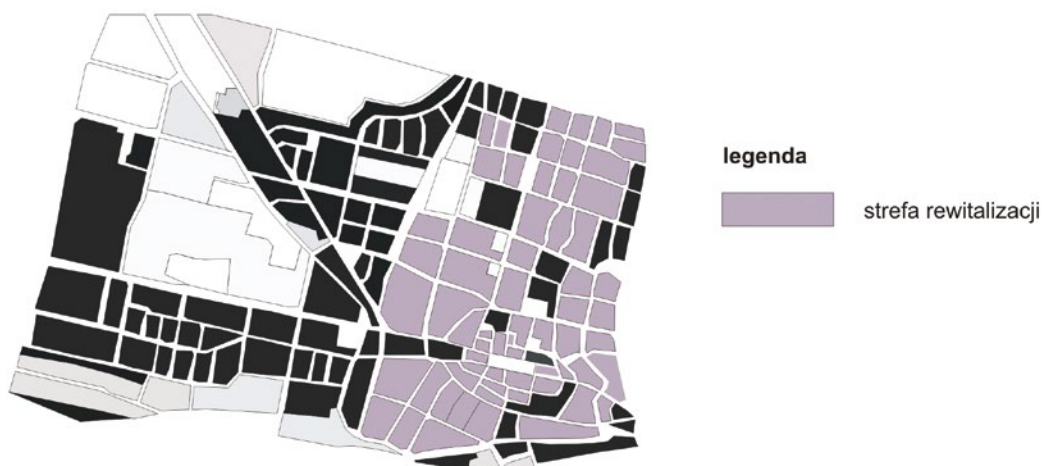
Teren z dopuszczonym porządkowaniem terenu

Źródło: opracowanie własne

**Ryc. 2.**

Teren z dopuszczoną zmianą sposobu użytkowania (tymczasowe zagospodarowanie terenu)

Źródło: opracowanie własne

**Ryc. 3.**

Teren z dopuszczoną zmianą układu komunikacyjnego

Źródło: opracowanie własne

inwestycji promujących transport rowerowy i pieszy. Z analizy wynika, że przy budowie/przebudowie budynku plan ustala obowiązek realizacji ulic wewnętrznych i zapewnienia miejsc parkingowych, co może okazać się trudne ze względu na zwarty charakter zabudowy. Zapisy wskazują też na możliwość odciążenia śródmieścia od komunikacji indywidualnej przez budowę obwodnicy, co wpłynie na ograniczenie komunikacji na placach publicznych na rzecz ruchu pieszego, wprowadzenie komunikacji mikrobusowej, budowę torów „szybkiego tramwaju” i nowych ścieżek rowerowych, powiązanie sąsiadujących ze sobą kwartałów mieszkaniowych przestrzeniami uwolnionymi od ruchu kołowego oraz adaptację istniejących ulic wewnętrznych w kwartałach na ciągi pieszo-rowerowe. Analiza zapisów pozwoliła na wskazanie stref, które mogą podlegać przekształceniom wpływającym na zmiany potrzeb

komunikacyjnych w perspektywie do 2050 r. (Ryc. 3.). Jak się okazuje, jest to możliwe wyłącznie w strefach rewitalizacji.

Podsumowanie i wnioski końcowe

Spadek populacji w miastach może zapoczątkować zmianę paradygmatu planowania, odejście od zorientowania na wzrost na rzecz podejścia bardziej elastycznego, ekologicznego i zrównoważonego, opartego na analizie aktualnego stanu i prognozie ludności. Jednak bez świadomego planowania „właściwego doboru nieruchomości” dostosowanie miasta do istniejącej i przewidywanej populacji może okazać się trudnym zadaniem.

Na podstawie analizy urbanistycznej planu śródmieścia Bytomia sformułowano urbanistyczne kryteria doboru nieruchomości przeznaczonych do przebudowy.

Jest to kryterium dopuszczenia przebudowy i rozbiórki. Równocześnie wprowadzenie planu zazielenienia, zwłaszcza zielonej infrastruktury, wymaga również typowania gruntów i działek, które najlepiej nadają się do tego celu. W przypadku Bytomia zastosowano kryterium urbanistyczne, tj. dopuszczenia tymczasowego użytkowania gruntów w kierunku zwiększania terenów biologicznie czynnych, rekreacji i kształtowania przestrzeni publicznych. Następnie w analizie urbanistycznej zastosowano kryterium odnoszące się do zmian postaw komunikacyjnych, które dotyczą dopuszczenia lub ograniczenia ruchu samochodowego.

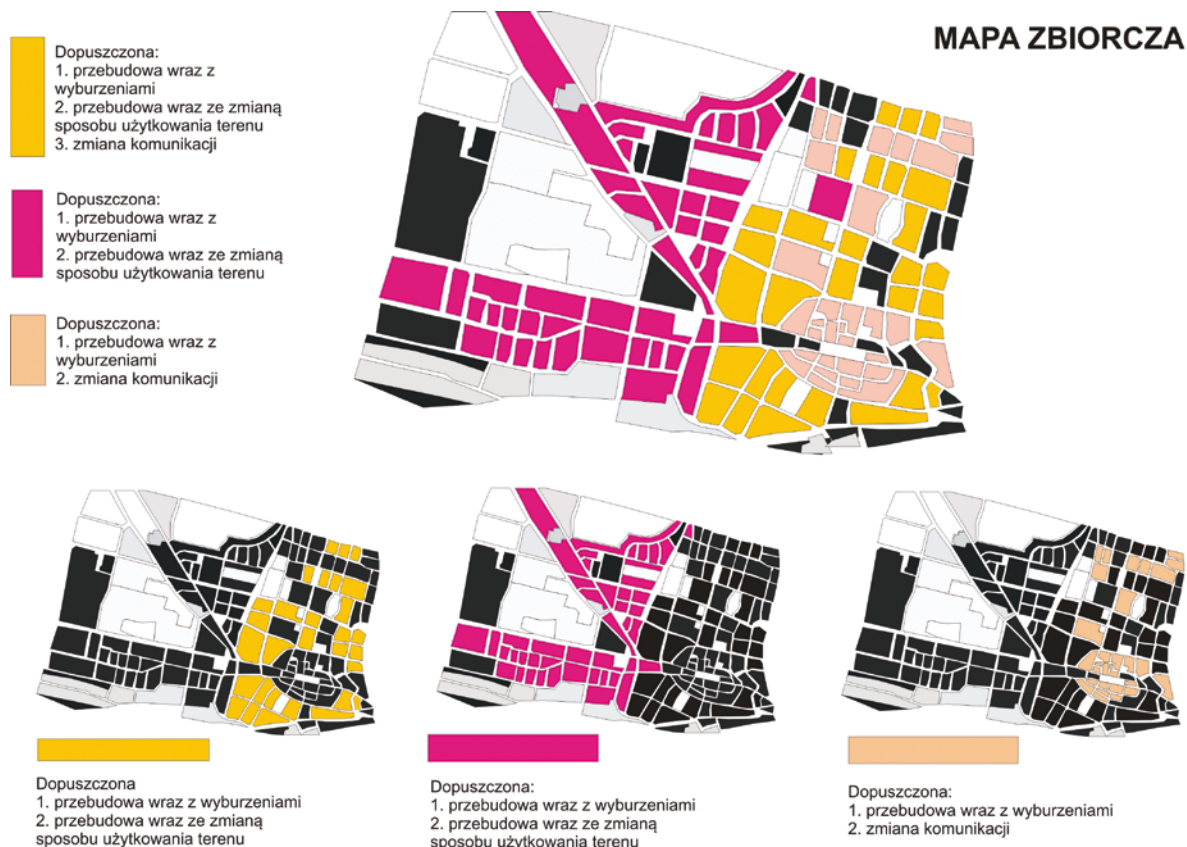
Jako podsumowanie analizy urbanistycznej dla zobrazowania wyników zastosowanych kryteriów mieszkaniowych, użytkowych i komunikacyjnych opracowano mapę zbiorczą (Ryc. 4.). Wskazuje ona teren – lokalizację stref, w których jest możliwa kompleksowa przebudowa na potrzeby depopulacji (zmniejszenie liczby mieszkań, tymczasowe użytkowanie terenu i zmiany komunikacyjne prowadzące do zmian postaw komunikacyjnych) – zaznaczony kolorem żółtym. Tym samym to właśnie ten teren jest przygotowany do przebudowy na potrzeby depopulacji. Pozostałe obszary dotyczą zmniejszenia wielkości zasobu mieszkaniowego i zmian komunikacyjnych (kolor écru) lub zmian sposobu użytkowania

terenu w kierunku ich tymczasowego zagospodarowania (kolor fuksja).

Po przeprowadzeniu analizy urbanistycznej nasuwa się wniosek, że plany i szczegółowe zapisy planistyczne dają możliwość dopasowania miasta do mniejszej liczby mieszkańców na podstawie aktualnych i istniejących dokumentów. Elastyczne zapisy planu umożliwiają planowanie i realizację długofalowej polityki przestrzennej skierowanej na stabilizację liczby ludności. Tym samym analiza urbanistyczna aktualnych planów już dzisiaj umożliwia dostosowanie się do zachodzących zmian demograficznych.

W miastach, w których następuje depopulacja, model planowania urbanistycznego powinien opierać się na aspektach mieszkaniowych, użytkowych i komunikacyjnych, a adaptacja do potrzeb zmniejszonej liczby ludności powinna bazować na określeniu gruntów lub kwartałów kwalifikowanych do przebudowy. Na podstawie analizy urbanistycznej śródmieścia Bytomia wskazano, że adekwatne będą kryteria występujące jednocześnie, tj.:

- dopuszczenie przebudowy terenu (rozbiórki lub wyburzeń, porządkowanie terenu, porządkowanie zabudowy w obrębie całego kwartału),
- nakaz przywrócenia przestrzeni biologicznie czynnej,
- dopuszczenie tymczasowego użytkowania przestrzeni, w tym zazieleniania,



Ryc. 4.

Mapa zbiorcza

Źródło: opracowanie własne

- dopuszczenie ograniczenia ruchu, zmian układu komunikacyjnego ograniczającego ruch kołowy na rzecz komunikacji pieszej i rowerowej.

Ogólny wniosek, jaki płynie z analizy, jest zaś taki, że planiści mogą odegrać kluczową rolę w badaniu alternatyw dla stabilizacji miast i dzielnic oraz wskazywać drogę do bardziej zrównoważonej przyszłości. Depopulacja

oferuje planistom możliwość ponownego przeobrażenia miast i ich alternatywnego „rozwoju”, ponieważ w nadchodzących dziesięcioleciach zobaczymy kurczące się miasta, miasta wychodzące z kurczenia się, miasta, które mogą całkowicie zniknąć. Wobec wszystkich tych wizji nasuwają się interesujące pytania badawcze, na które warto poszukiwać odpowiedzi.

LITERATURA

- Banzhaf E., Kindler A., Haase D., 2007, *Monitoring, mapping and modeling urban decline: A multi-scale approach for Leipzig*, EARSeL eProceedings, 6(2).
- Gillotti T., Kildee D., 2009, *Land Banks as Revitalization Tools. The Example of Genesee County and the City of Flint*, [w:] K. Pallagst, J. Aber, I. Audriac, E. Cunningham-Sabot, S. Fol, C. Martinez-Fernandez, S. Moraes, H. Mulligan, J. Vargas-Hernandez, T. Wiechmann, T. Wu (red.), *The future of shrinking cities – problems, patterns and strategies of urban transformation in a global context*, IURD, Berkeley, 139–147.
- Gomółka M., 2020, *Postmiasto: strategie dla wyludniających się miast na przykładzie Bytomia*, Instytut Rozwoju Miast i Regionów, Warszawa–Kraków.
- Hoorbeek J., Schwarz T., 2009, *Sustainable Infrastructure in Shrinking Cities Options for the Future*, Kent State University, Cleveland.
- Jaroszewska J., 2019, *Kurczenie się (shrinkage) starych miast przemysłowych i przeciwdziałanie jego negatywnym skutkom*, Instytut Rozwoju Miast i Regionów, Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej, Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, Warszawa – Kraków – Poznań.
- Musiał-Malago M., 2018, *Wybrane aspekty kurczenia się miast w Polsce*, Studia Miejskie, 29, 61–75.
- Oswalt P. (red.), 2006, *Shrinking cities. Vol. 2: Interventions*, Hatje Cantz, Osterfildern.
- Rink D., Haase A., Bernt M., Großmann K., 2010, *Shrink Smart The Governance of Shrinkage within a European Context. Brief No. 1. Addressing Urban Shrinkage Across Europe – Challenges and Prospects*,

- Shrink Smart Research on behalf of the Shrink Smart Consortium, Helmholtz Centre for Environmental Research – UFZ, Lipsk.
- Rybczyński W., Linneman P.D., 1999, *How to save our shrinking cities*, Public Interest, 135, 30–44.
- Strykiewicz T., Jaroszewska E., 2011, *Kurczące się miasta (shrinking cities) i strategie ich regeneracji*, Współczesne problemy rozwoju miast i regionów, 3, 135–148.
- Schilling J., 2009, *Blueprint Buffalo—Using Green Infrastructure to Reclaim America's Shrinking Cities*, [w:] K. Pallagst, J. Aber, I. Audriac, E. Cunningham-Sabot, S. Fol, C. Martinez-Fernandez, S. Moraes, H. Mulligan, J. Vargas-Hernandez, T. Wiechmann, T. Wu (red.), *The future of shrinking cities – problems, patterns and strategies of urban transformation in a global context*, IURD, Berkeley, 149–159.
- Śleszyński P., 2016, *Delimitacja miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze, opracowano dla potrzeb Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju*, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa.

AKTY PRAWNE I ORZECZNICTWA

Uchwała nr XXIX/458/04 Rady Miejskiej w Bytomiu z dnia 25 sierpnia 2004 roku w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego śródmieścia Bytomia pod nazwą „Plan Rewitalizacji i Rozwoju Śródmieścia (ReRoŚ)”.

ŹRÓDŁA INTERNETOWE I BAZY DANYCH

BDL GUS – Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego, <https://bdl.stat.gov.pl/BDL/start> [data dostępu: 10.11.2019].

Model of urban planning in the population decline conditions: the case of Bytom

#population loss, #urban planning, #local spatial development plan, #reurbanisation, #urban analysis, #spatial changes

162

Abstract

Many cities have been experiencing a steady fall of the population for several decades. The decline is permanent and leads to the phenomenon of shrinking cities. In response to it, some cities opt for “controlled depopulation” or smart shrinking by means of unconventional solutions. This requires matching the living environment and infrastructure to the current and forecast population. In Poland, an example of a shrinking city may be Bytom, which population has been falling since 1995 and which by 2050, according to the forecasts of the Institute of Geography and Spatial Organisation PAS, will lose almost half of its current inhabitants. The purpose of the article is to analyse the planning approach to the reconstruction of the downtown part of Bytom which is assumed to be a response to the degradation and decline of the population. The urban analysis includes identifying and assessing the plan provisions allowing and limiting the possibility of redevelopment. The analysis focuses on the issues of changes in the size of the housing stock, land use and transport changes as key elements planning for shrinkage (right-sizing). In addition to the conclusions, the article summary also includes proposals for the qualification assessment of land / quarters for reconstruction.