

CRACOVIANA

ILONA MORAWSKA

PhD Eng.

Urban and Rural Development Planning Unit
Institute of Urban and Regional Development
e-mail: imorawska@irmir.pl
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2383-9568>

MORPHOLOGICAL TRANSFORMATION OF KRAKÓW'S ZABŁOCIE IN THE CONTEXT OF INNOVATIVE ENTERPRISES DEVELOPMENT

PRZEMIANY MORFOLOGICZNE KRAKOWSKIEGO ZABŁOCIA
W KONTEKŚCIE ROZWOJU PRZEDSIĘBIORSTW INNOWACYJNYCH

ABSTRACT

This article discusses the morphological transformations of Kraków's Zabłocie — an area that has undergone an intensive transformation in recent decades from a post-industrial district to a dynamically developing part of the city, attracting not only new residents but also the innovative and creative sectors. The changes in the urban structure and spatial functions are analysed, with particular emphasis on the impact of real-estate development processes on the morphological layout of this part of Kraków. The study is based on spatial analyses and a review of planning documents — both current and historical — that shape or conflict with actual development processes. This study of Zabłocie highlights the challenges of balancing the interests of developers, heritage protection, and spatial order under conditions of dynamic urbanization and increasing pressure from new urban functions. The article also highlights the potential role of new planning documents as tools to better integrate development directions into the existing spatial structure.

Keywords: spatial planning, urban morphology, innovation districts, post-industrial district

STRESZCZENIE

Artykuł podejmuje temat przemian morfologicznych krakowskiego Zabłocia — obszaru, który w ciągu ostatnich dekad przeszedł intensywną transformację z dzielnicy poprzemysłowej w dynamicznie rozwijającą się część miasta, przyciągającą nie tylko nowych mieszkańców, lecz także sektor innowacyjny i kreatywny. Analizie poddano zmiany w strukturze urbanistycznej oraz funkcji przestrzennych, ze szczególnym uwzględnieniem wpływu procesów inwestycyjnych na układ morfologiczny tej części Krakowa. Opracowanie opiera się na analizach przestrzennych oraz przeglądzie dokumentów planistycznych — zarówno obowiązujących, jak i historycznych — które kształtują lub pozostają w konflikcie z rzeczywistymi procesami rozwoju. Studium Zabłocia ukazuje wyzwania związane z równoważeniem interesów inwestorów, ochrony dziedzictwa i ładu przestrzennego w warunkach dynamicznej urbanizacji oraz rosnącej presji ze strony nowych funkcji miejskich. Artykuł wskazuje także potencjalną rolę nowych dokumentów planistycznych jako narzędzi mogących lepiej integrować kierunki rozwoju z istniejącą strukturą przestrzenną.

Słowa kluczowe: planowanie przestrzenne, morfologia miasta, dzielnice innowacji, dzielnica poprzemysłowa



1. INTRODUCTION

Significant changes in spatial structure often take place in undeveloped areas. Seemingly empty fields or brownfield sites are changing their functions and starting to come alive with new housing developments, emerging businesses, or recreational areas. However, one searches in vain (especially today) for such undeveloped and underutilized areas in urban areas (or relatively close to the centre). Therefore, the idea of making use of what no longer fulfils its original role is most common in such places. Before industrialization, cities and their neighbourhoods were characterized by a strong polyfunctionality — buildings serving residential, service, or manufacturing functions were mixed in a relatively small area (Słodczyk, 2001). It was not until the turn of the 19th and 20th centuries and the bold industrialization of neighbourhoods or entire cities that their spatial and urban character changed. Newly emerging cities or fragments of suburbs carved out of previously agricultural areas became distinctly monofunctional. Today, a kind of ‘return to the roots’ can be observed, and it seems that spatial planning instruments are (or could be) a significant part of these transformations. Gzell believes that spatial planning and development plans are themselves a tool for creating space, as they are undeniably and inextricably linked to *the creation of the built environment* (Gzell, 2020, p. 173). For Zukin, on the other hand, the ‘products’ produced by planners and architects and their social role as ‘cultural producers’ create the landscape in a material sense, while their work links time and space (Zukin, 1991, p. 39).

1.1. Goal of the paper

This article aims to conduct a morphological analysis of the Zabłocie district in Kraków, in the context of evolving planning documents and the location of enterprises broadly considered innovative, particularly those in modern technologies and ICT. Another aim is to answer the question of whether the emerging opportunity for the formation of a coherent spatial composition, taking into account local values and principles of sustainable development, has been utilized in the context of economic and social transformations.

1.2. Methods and scope of the study

The primary research method used in this study is morphological analysis. It allowed for a detailed study of the area in terms of its development, the changes that have taken place in it, and the potential factors that attract innovative businesses. The main

focus was on the analysis and interpretation of orthophotomaps from different historical periods, supplemented with information from historical written sources. This article also uses the method of identifying spatial transformations, which consists of comparing valid and former spatial planning acts, making it possible to present the changes that have taken place within the planning framework. Now-defunct master plans from the 1980s and 1990s and current local spatial development plans (LSDPs) were analysed for the study area.

1.3. Literature review

1.3.1. Urban morphology as a tool for studying spatial structure

Innovation-related businesses are a relatively new group of economic activities. The places where they are located may have been used in other ways or by other activities until recently. The morphology of space, with the help of various approaches, methods, and tools, makes it possible to indicate, among other things, the historical conditions and transformations taking place in a given area or the geographical conditions associated with it. Thanks to morphological analyses, it is also possible to identify the causes of current land use in relation to a number of influencing factors. According to Kropf, urban morphology emerged naturally and independently mainly in fields such as geography, urban planning, and architecture. He points to four broad approaches to the study of urban morphology: each focuses on slightly different aspects and uses different methods and research tools (Kropf, 2017, pp. 16-19). These approaches are: typomorphological, configurational, historico-geographical, and spatial analysis.

The typomorphological approach, also called development typology (Deptuła, 2016), developed in Italy and France at the beginning of the 20th century (Kropf, 2017). This approach, also called process typology, focuses on a type of historical analysis of buildings and urban structure. These different types of development provided a tool through which a historical analysis of urban structure was possible, while any changes observed over time could be caused by an attempt to adapt the old way of developing space to new conditions and circumstances (Deptuła, 2016, p. 28). Moudon believes that typomorphology is an atypical approach because it analyses a rather broad cross-section of space in terms of scale: from individual rooms or gardens to vast urban spaces. In her view, *typomorphological studies reveal the physical and spatial structure of cities* (Moudon, 1994, p. 289).

Another approach to the study of morphology is the so-called configurational approach. It is directly related to the mathematical and quantitative study of forms, both architectural and urban. Inherent in this approach is the method of spatial syntax, called syntactic analysis (see, among others, Mazurkiewicz, 2017). This method implies, first and foremost, the representation of all relationships that occur between space and social, economic, and natural phenomena (Olesiak, 2020).

The basis for the historico-geographical approach was Conzen's analysis of the small town of Alnwick (Conzen, 1960). This was followed by Whitehand's seminal work, *The basis for an historico-geographical theory of urban form* (Whitehand, 1977). This comprehensive morphological analysis of the industrial British city also sought to place its development in the context of the impact of innovation (Deptuła, 2020, p. 29). The historico-geographical approach itself is mainly based on the analysis of the historical urban form, taking into account the factors that determine its formation and transformation (Pinho and Oliveira, 2009).

In my analyses, I mainly focus on the historico-geographical approach. Conzen, as one of the representatives of this approach, in his research identified three main elements of the cityscape that can be analysed through observation. These are the city plan, types of buildings, and forms of urban land use. He also believed that each element should be analyzed in evolutionary terms — from the original to the modern form. In his view, each period in history leaves traces in the urban structure (as well as in the plans) indicating a specific use of each element, and an in-depth analysis explains the genesis of the forms and layout of the city (Koter and Kulesza 2008).

Spatial analysis, the last method discussed, is largely derived from Thünen's theory of agricultural zones and Burgess's concentric city model (Kropf, 2017). It is primarily based on the assumption that cities are *complex adaptive systems with a dynamic, iterative and reciprocal relationship between social and economic interactions and the physical form of settlements* (Kropf, 2017, p. 18).

1.3.2. Model areas for the development of innovative enterprises

The most famous example of a model innovation district is 22@Barcelona, located in the former industrial district of Poblenou, once dominated by the textile industry (Santamaria, 2021). The original character of Poblenou was mainly shaped in the second half of the 19th century by Ildefons Cerdà,

a Spanish engineer, urban planner, and politician (Lopez-Guallar, 2009). It is thanks to him that the district's characteristic geometric layout can still be admired. In the 1960s, when Poblenou lost its value as an industrial area, a period of deindustrialization began (Adorjan, 2016). The story of such areas is usually similar: declining business interest in the area leads to the abandonment of factory buildings, which in turn leads to their dilapidation, the exodus of the population that used to work there, and the eventual abandonment of entire neighbourhoods. In 2000, after extensive public discussion, it was decided to approve a revised urban plan for almost 200 ha of the district's wasteland (Adorjan, 2016). The 22@ project was created on the basis of an existing area of social, economic, and urban degradation. According to Barcelona City Hall, by 2013, 70% of the Poblenou area had been redeveloped and more than 70% of the area's workforce had a university degree (Santamaria, 2021, p. 13). The 22@ project has also created several business incubators, innovation centres, and accelerators, while the area's population has increased by more than 130,000 people in thirteen years.

Another example of an innovation district is the city of Boston, specifically the Boston Innovation District. The Boston Innovation District is the first of its kind in the US, with plans for its creation announced in 2010 (Katz and Wagner, 2014). The Boston Innovation District is located in an area that was converted to docks and warehouses in the 18th and 19th centuries and covers an area of approximately 400 ha (Heaphy and Wigg, 2020). It was a naval base with two docks until the mid-1970s, when the land was transferred to the city, among other entities. In the 1980s, the area consisted mainly of car parks and a cluster of warehouses. In the late 1990s and early 2000s, following a series of infrastructure projects, the development potential of this part of the city increased significantly, attracting a number of real estate projects (Heaphy and Wigg, 2020). In 2014, the Boston Mayor's Office released a report indicating that 5,000 new jobs and more than 200 new businesses had been created since the district's creation in 2010.

A third example of an innovation district is the American city of Detroit, more specifically, the Detroit Innovation District. As in the case of Boston, Detroit's appearance, land use, street grid, and infrastructure were largely determined by the uses of the city. Strong industrial development, particularly in the automotive sector, contributed to extreme population growth: from near zero at the end of the 19th century to almost two million by the middle of

the 20th century (Ryan, 2008). At the beginning of the 21st century, Detroit's population was less than one million, and by 2010 it had fallen to just over 700,000, demonstrating the extent to which the automotive crisis affected not only the economic but also the social development of the city (Ryan, 2008). The first attempts to restore Detroit to its former glory were made in 2000, when the TechTown entrepreneurship centre was funded (Drucker et al., 2019). This was followed in 2014 by the declaration of the Detroit Innovation District, which defined a district area of approximately 1,100 ha, but did not draw clear administrative boundaries for the district, which contributed to tensions in the area over time (Drucker et al., 2019). The processes of deindustrialization and depopulation have led to the economic and demographic decline of many of the region's cities, resulting in the abandonment of urban centres, a decline in local government revenues, and an increase in social problems. These consequences challenge planners to revitalize degraded areas, restructure urban space, and find new functions for declining neighbourhoods (Mydel, 2020).

In theory, the concept of innovation districts depicts the city (or part of it) as ideal, combining multiple functions — residential, service, and cultural — with high technology and maximum use of existing infrastructure. All this in a relatively small area, meeting the most important needs of both its residents and users. These examples show that innovation districts tend to emerge where there was previously industry (textiles, shipbuilding, or automotive). However, this is not the rule, as these districts can emerge in degraded areas that were previously used for industry, as well as in densely urbanized city centres or in isolated areas that need to be urbanized (Katz and Wagner, 2014).

2. MORPHOLOGICAL ANALYSIS OF THE AREA OF KRAKÓW ZABŁOCIE

Zabłocie is an area of Kraków that is part of district XIII Podgórze. It is not an independent urban unit but plays only an informal, customary auxiliary role. The boundaries of Zabłocie adopted for this study (in accordance with the Local Revitalization Programme, among other documents) are defined by the Vistula River to the north, the Płaszów family allotments to the east, and Nowohucka Street and part of the second Kraków bypass to the south. The western border of Zabłocie is formed by Krakusa and Ręka-wka streets. Zabłocie covers an area of about 160 ha, which is about 5% of the area of the entire city of Kraków (Ill. 1.).

2.1. Brief historical overview of spatial development

Both its history and its location on the banks of the Vistula River were decisive for the subsequent spatial and economic development of Zabłocie. Before the First Partition of Poland, the riverside part of the area served as a salt port, while the route itself led from Wieliczka to Kraków, which encouraged the development of trade. As early as the 18th century, an important trade route between Bohemia and Lviv passed through here. In 1784, a new town, Podgórze, was founded, mainly as an administrative centre. At the end of the century, Zabłocie was included in its administrative boundaries (Wiśniewski, 2011).

At the beginning of the second half of the 19th century, the main railway line in Galicia was built, linking Kraków with Dębica. At that time, the area began to develop considerably as an industrial area. Even before the outbreak of the First World War, the Austrian authorities began extensive activities to regulate the banks of the Vistula, including the construction of a river port and a shipyard. All these activities were partially interrupted by the First World War, while shortly after its outbreak, in 1915, Podgórze, and consequently Zabłocie, were incorporated into the administrative boundaries of Kraków (Wiśniewski, 2011). During the First World War, the Austrians took steps to improve the infrastructure, especially transportation, in the cities under their control, and Kraków was one of the key transport points on the map of the Austro-Hungarian Empire. There were therefore proposals to modernize the existing water and transportation infrastructure, including the construction of a port in Zabłocie (Ill. 2). From the end of the 19th century until the interwar period, many factories and industrial plants were built here, including Oskar Schindler's famous factory and the Miraculum cosmetics factory complex. The Second World War did not significantly affect the development of industry in this part of the city. Moreover, another railway was built in the eastern part of Zabłocie (Ill. 3.).

During the German occupation, Zabłocie was the site of intensive industrial exploitation, subordinated to the war needs of the Third Reich. After the war, the industrial plants were nationalized and Zabłocie functioned for decades as a manufacturing base for Kraków (Mydel, 2020). In the 1980s, the deepening economic crisis of the Polish People's Republic (PRL) led to stagnating production and underdevelopment in terms of industrial infrastructure. This process accelerated after 1989, when the political and economic transformation led to the collapse or privatization of many plants. Zabłocie underwent

rapid deindustrialization, and many facilities were abandoned or used informally (Węclawowicz, 2002). The fragmentation of ownership and lack of clear planning regulations hindered the development of the space, but at the same time created the conditions for revitalization efforts in the following decades (Mydel, 2020).

In the 1990s, Kraków's Zabłocie found itself in a state of profound transformation and functional and spatial uncertainty. Following the collapse of many industrial plants as a result of the political transformation, the area gradually lost its productive role and fell into decay. However, these changes marked the beginning of bottom-up and institutional processes of redefinition of the area's functions, which was increasingly seen as potentially attractive for new projects — especially cultural, educational, and service-related ones.

During this period, Zabłocie began to attract artistic communities, small creative businesses, and NGO initiatives that took advantage of the low cost of renting space in abandoned halls. Informal development fostered the creation of a unique identity for the post-industrial district, which laid the foundation for later revitalization efforts. Zabłocie in the 1990s was thus in a transitional phase: between the decline of industry and the birth of new, creative, and service-oriented forms of spatial development. The beginning of the 21st century brought a revival to this part of Kraków, both economically and in terms of tourism and spatial development. This was mainly due to a series of projects, especially in the field of transportation. In 2001, the Kotlarski Bridge was built, connecting the Grzegórzki district to this part of the city. Another important factor in the development of Zabłocie was the establishment of a large academic centre nearby: the Andrzej Frycz Modrzewski Krakow University, founded in 2000 (Ill. 5.). In 2006, the Kraków City Council adopted a resolution on the programme of revitalization and activation of the post-industrial area of Zabłocie, while Zabłocie itself was identified as a strategic area for the city. The programme included comprehensive revitalization activities, including the adaptive reuse of existing industrial structures to new functions and the creation of spaces conducive to innovation and social activity. One of the key elements of the programme was the concept of the Inventorium — a production centre for prototype solutions and innovative technological products. The aim of the Inventorium was to support entrepreneurship and integrate the creative and technological communities, which was intended to contribute to the economic revival of Zabłocie (Gasidło and Kuboś, 2010). Since 2010,

there has been a pedestrian and cycle bridge (the so-called Father Bernatek Footbridge) connecting two districts: Podgórze and Kazimierz, and since 2023, there has also been a pedestrian and bicycle bridge Zabłocie-Grzegórzki.

2.2. Analysis of planning documents

Before the LSDPs we know today appeared in Polish towns and villages, Polish legislation imposed the obligation to prepare so-called general plans by the Act of 12 July 1984 on Spatial Planning. Compared to the modern LSDPs, it was more general (as the name suggests) and covered the city within its administrative boundaries, while today there are very often several (and sometimes even a dozen) planning studies within a single district.

The 1988 general plan of Kraków was one of the key planning documents that had a major impact on the city's development during the communist period and during the country's transition to a market economy after 1989. The plan was an important reference point in Kraków's land-use process and provided a framework for planning the city's development for several decades (Ill. 4). The area of Zabłocie (with a slightly larger scope than analysed in this article, mainly due to administrative changes) was assigned to the Podgórze district. The main type of land use in relation to the area under study today was that marked with the PP symbol, i.e., areas of industrial plants (including the energy industry — power plants, combined heat and power plants), as well as those marked with the PB symbol, i.e., areas of construction (bases, technical and production facilities). They were spread over almost the entire area of Zabłocie. It can be noted that service development (mainly related to catering, marked with the UC symbol) appeared mainly in the western part of the study area. Residential areas — both single-family (MN) and multi-family (MW) — were also isolated in the central part of Zabłocie, near the sports stadium. All these areas were crossed by transportation arteries — railway areas and roads, as well as pedestrian and cycle routes. To the east, the area was surrounded by an area of allotment gardens (ZD).

The next significant general plan of Kraków dates from 1994 (Ill. 6.). To the south-west of the railway line, the predominant designation was M3 — residential area with the primary use of residential buildings with associated facilities and equipment. In addition, there was a separate designation UP — area of public services, and KU — area of transportation facilities (where it was possible to locate car parks or public transport facilities). The central part of the study was dominated by designations marked

PS — production and technical buildings, (allowing the location of, among other things, industrial plants) and UC — commercial services area (allowing the location of banks, retail, or tourist facilities). In the eastern part of the study, on the other hand, the ZP designation was used, i.e., an area of urban public greenery. The general plan of the time, in its graphic part, clearly illustrated the division into functional areas: services, production, or housing. The descriptive part defined the basic and permitted uses of each area, as well as the main minimum and maximum parameters, including the height and intensity of development.

The study area is currently covered by three local spatial development plans: 1) 'Zabłocie'; 2) 'Area of Nowohucka and Klimeckiego Streets'; and 3) 'Zabłocie-Zachód' (Ill. 7.). In its current form, the LSDP 'Zabłocie' is divided into two functional spatial areas, marked with the letters B and C. Area B is the central, most intensively developed part, located between two railway lines. The second part — area C — was divided into two smaller areas by the 'Nowohucka and Klimeckiego Street Area Plan': in the southern and eastern part of the study area. Almost half of the area of the entire LSDP 'Zabłocie' was designated for transportation areas in the plan, the reason for which is undoubtedly the location of the intersecting railway transportation areas.

Area B is quite diverse in terms of land use. This is largely due to the nature of the existing development there and the adaptation of a specific type of use. The most common designation is that associated with the location of commercial services (U). All of these assume the possibility of locating office buildings, while some also assume the location of non-office services and business incubators. In addition to the intensive development of this part of Zabłocie in the service sector, it is possible to distinguish the designation for multi-family residential and service development (MU, as well as MW/U) — this applies mainly to the northern part of Area B. In addition, in the central and southern parts there are designations for low-rise residential development (M), which allows, among other things, the location of services that do not interfere with the primary designation. Other uses in this part of Zabłocie include areas for public services (UP), the campus of the Krakow University and the Youth Centre.

The second functional and spatial area is designated C. The western part of the area has mixed functions. There is both low-rise residential (M) and commercial service (U) development. What distinguishes this area from the others is the designated sports area (US) in the northern part. To the south,

two areas of transportation services (KU) have also been allocated for a petrol station. The second, eastern part of Functional and Spatial Area C is divided into an area entirely dedicated to green spaces (ZP). To the east of this area, there are a number of smaller areas for the development of commercial services (U).

More than 40% of the area of the LSDP 'Area of Nowohucka and Klimeckiego Streets' is designated for multi-family or commercial residential development (MW/U). This designation allows for the location of one of three forms of development: multi-family residential, service, or residential-service development. The areas of pure service development (U) are divided into three sections: two in the southern part, allowing for typical service development, including high-tech industry, and one in the north-western part, with a basic designation for educational development.

Another analysed LSDP is 'Zabłocie-Zachód', which is an amendment to the 'Zabłocie' plan in relation to the existing functional and spatial area A. More than 30% of its area is designated for multi-family housing (MW), with the possibility of locating complementary service functions on the ground floor or underground levels, as well as for multi-family housing with services (MW/U). It is mainly interspersed with a designation for service buildings (U). The southern part of the area is mainly zoned for transport service areas (KU), whose primary use is for public transport facilities and equipment or car parks. The south-eastern area is largely occupied by railway land (KK).

It is interesting to note that in Zabłocie the local plans generally do not allocate land for purely industrial functions. This undoubtedly shows that in the preparation of the LSDP the emphasis was placed on the long-term development of the area, with a number of areas being excluded from production use in favour of housing and services. Such a change in approach has a direct impact on spatial transformation. The impossibility of locating warehouses or production halls in the provisions of local plans leads to changes in the functions of former industrial facilities.

Comparing the 1988 and 1994 general plans with the current LSDPs, it can be concluded that Zabłocie can be described as a multifunctional area, both then and now. A significant change has occurred in relation to land use and designation for manufacturing uses — while in the mid-1990s the central part of the study area was largely designated for this type of use, today it is only an allowable designation. Currently, some of these areas have changed their designation

to service or residential service development. Other sub-areas have not significantly changed their functions, but have simply been clarified or updated to reflect their current use.

2.3. Functional-spatial analysis

Zabłocie is an area with a clearly defined and gradually changing urban structure. Its composition is based on clear axes, strong dominants, and characteristic visual connections, which are largely the result of the district's industrial past and its dynamic revitalization in recent years (Ill. 8.).

The basic compositional axis of Zabłocie is Zabłocie Street — the main artery running parallel to the Vistula riverbed. Perpendicular to it is Romanowicza Street, whose characteristic industrial buildings give it a more local, intimate character. Another important compositional element of Zabłocie is the axis leading to the Kotlarski Bridge, which connects the district with Grzegórzki and Kazimierz. This axis has a strong transport and visual character, especially thanks to the tramway flyover. It is also worth mentioning the riverside axis created by the Vistula Boulevards — a space of growing recreational importance, which reinforces the linearity of the landscape and provides an attractive pedestrian and cycle route.

One of the most important viewpoints is the view of the Vistula River — especially from the area of Lipowa Street and the boulevards. Views of historic post-industrial buildings, including Schindler's Factory, are also important. Lasota Hill and the old buildings of Podgórze are also visible from many points in Zabłocie.

The spatial dominants of Zabłocie are varied in character. On the one hand, there are historical landmarks, such as the aforementioned Schindler's Factory, which plays not only an orientation role but also a cultural one. Nearby is the MOCAM Museum of Contemporary Art, a contemporary cultural dominant with a distinctly modernist form. On the other hand, local dominants appear in the form of new multi-storey housing estates, which form the new horizon line of Zabłocie. A significant infrastructural dominant is undoubtedly the Kotlarski Bridge — a modern structure that connects the two sides of the Vistula River, fulfilling transportation and visual functions.

In the past, Zabłocie was mainly an industrial district, whose development gained momentum in the second half of the 19th century and at the turn of the 20th century. Many industrial plants and railway lines were built here. Zabłocie was an important centre of light and heavy industry, as well as

a river port and railway junction, which facilitated the development of industry and infrastructure. The development of this period was typically industrial, with large factory halls, warehouses, and accompanying residential buildings for workers, which were relatively dense and functional. Today, after years of transformation (social, cultural, and, above all, economic), Zabłocie can be divided into several main types of development:

- high intensity multi-family residential — the dominant form, built as townhouses in compact city centre developments, residential estates and modern blocks and apartment buildings with associated services on the first floors;
- service and mixed-use developments - buildings for commerce, offices, culture, education, health, sport and leisure, built both as free-standing buildings and in compact town centres;
- post-industrial adaptations — revitalized factory and warehouse buildings converted into residential lofts, art galleries (e.g., MOCAM), offices and service spaces, retaining the post-industrial character of the facades and details;
- low and mid-rise residential buildings — combining modern architecture with references to the historic character of the area.

Zabłocie has been undergoing intense change for decades: former industrial buildings are losing their function and new ones are appearing in their place (Ill. 9). The area between the two railway lines (Kraków Mydlniki–Kraków Bieżanów and Kraków Zabłocie–Kraków Bonarka) has undergone the greatest changes in recent years. It is here that the largest number of industrial and service companies are located, and they are also the fastest growing. The north-eastern part, visibly separated by the railway line and the city's second ring road, is mainly occupied by the campus of the Andrzej Frycz-Modrzewski Krakow University. Adjacent to it are partially converted former post-industrial buildings and a small multi-family housing estate. In 2022, the Socio-Economic Innovation Cluster Zabłocie 20.22 and the Department of Entrepreneurship and Innovation of the City Hall of Kraków, located on Zabłocie Street, were established on the site of the former warehouse and farm buildings. To the west, on the other side of the railway line, a multi-family residential area has been developed on the site of the former Port State Cold Storage Complex. The rest of the area is an ever-changing space. The former Korngold factory is a perfect example of this. Today, the factory building has been replaced by an apartment complex with services. The area has been completely demolished and

replaced by new buildings. Right next door, on the site of the Ziarno bread factory, another housing estate has been built. At the intersection of Zabłocie and Przemysłowa streets, until recently, there were the buildings of the Pollena-Miraculum cosmetics factory and the C. Smiechowski Kraków soap factory, which were built at the beginning of the 20th century. At present, these buildings, like others in the area, are mainly used for residential purposes.

The former Józef Gorecki factory is now another service complex. Another example of change in the immediate vicinity is the TELPOD factory building. As of 2019, a private student dormitory is located there. In recent years, the area has also seen the construction of the Zabłocie Business Park. A little further south, on the site of a former colony of workers' houses, there is now a complex of three apartment buildings.

The building at 12 Przemysłowa Street is a surviving example of Zabłocie's post-industrial architecture: in the last century it housed, among other things, the Superior factory or the refractory cast-iron factory. Currently, the building is used as an office and blends in with the post-industrial character of Zabłocie, mainly through its interior design and raw, industrial character. It is also home to a technology incubator, coworking space, and a training centre. In the southern part of the area, south of Romanowicza Street, the urban fabric appears to have been intact for many years. Low-rise buildings predominate, mainly services and warehouses (in the north and south) and residential buildings (in the central part).

Situated to the south of the Kraków Mydlniki–Kraków Bieżanów railway line, this area constitutes another multifunctional district that has undergone changes in recent years, particularly in its southern and south-western parts. Despite the fact that more than 40% of the area is earmarked in the local plan for multi-family housing or commercial development, one looks in vain here for the extended residential neighbourhoods typical of the previously mentioned parts of Zabłocie. The area undoubtedly has potential for development in this direction, thanks to the numerous post-industrial and warehouse buildings that are losing their significance. There are a few individual residential buildings and a few apartment blocks in the south-western part, but they are in the minority. This part of Zabłocie is dominated by multi-storey office buildings, where companies providing a wide range of banking services have their headquarters.

It is worth noting that the plot structure in Zabłocie is quite diverse. In the western part, just

behind the railway, the plots are relatively small, often covering only the base of the building — sometimes including a small courtyard. This is where most of the historic frontage buildings, mainly from the early 20th century, are concentrated, occasionally interspersed with plots of contemporary architecture. A similar plot structure can only be found in those areas of the study area where former single or multi-family dwellings have survived. These can only be identified in the southern part of the area. Modern, often monumental, housing estates occupy large, fairly regular plots where production and storage halls used to be. This allows developers to build large housing estates or entire service complexes.

The cultural heritage of Zabłocie is undoubtedly the former Rekord Małopolska Factory of Enamelware and Tinware, the first factory of its kind in Poland. Some of the buildings (including the production halls and the office) were located on Romanowicza Street, on the site of the former Korngold factory, while Rekord also owned an area on Lipowa Street. Shortly after the outbreak of the Second World War, the factory failed and its new owner was Oskar Schindler. Today, the complex is divided between the Historical Museum and the Museum of Contemporary Art. Another important landmark on the cultural map of Zabłocie is the former Znicz match factory, also on Lipowa Street. In 1931 it was replaced by the Kraków Glassworks. After wartime disruptions and changes in ownership, in the 1960s the glassworks became part of a scientific and research centre for the glass industry, and since the 1970s it has also housed a museum: the Glass and Ceramics Centre. The former salt warehouse on Na Zjeździe Street is now a modern multifunctional space for artists — the Squirrel Centre for Contemporary Art.

One of the most important cultural and historical sites (although a bit out of the way) is the Ghetto Heroes' Square. Other notable sites include the Cricoteka Centre for the Documentation of the Art of Tadeusz Kantor on Nadwiślańska Street (which is not exactly in the study area, but is adjacent to it and is undoubtedly an important element) and the Podgórze Museum on Powstańców Wielkopolskich Street. Zabłocie is constantly developing culturally: the industrial and social heritage is formed by such places as Vistula Station Park (near Allied Airmen Boulevard), created on the site of the former Kraków-Vistula freight station, which refers to the industrial history of the place; the Warsztat independent cultural and social centre (on Zabłocie Street), created in the abandoned premises of a complex of military warehouses and the former

city slaughterhouse; or (on Ślusarska Street), a creative space combining a recording studio, music school, art space, and café, Stakkato.

We should not forget other historical buildings which, although they do not currently have a cultural function, are still important in terms of the historical value of this part of the city. These include the building of the former cavalry barracks from the beginning of the 19th century on Dekerta Street, which is currently used as a residential building.

2.4. Results

The article analyses the morphological transformation of Kraków's Zabłocie — a former post-industrial district that in recent decades has become a dynamically developing urban area, attracting new residents and businesses from the innovative and creative sectors. The study focused on changes in urban structure and spatial functions, with particular attention to the impact of real-estate development processes on the morphological layout of the district. The analysis was based on spatial data and a review of planning documents — both current and historical. The article highlighted the challenges of reconciling developers' interests, heritage protection, and maintaining spatial order under conditions of intensive urbanization. It also highlighted the potential of new planning tools to better integrate development into the existing spatial structure, and the extent to which the opportunity to create a coherent and balanced urban composition of Zabłocie has been utilized.

An analysis of the morphological transformation of Zabłocie shows that bottom-up market processes and private investment were the key factors in its development. The transformation of the district from a post-industrial area into a modern, multifunctional urban district was primarily a response to its locational potential — proximity to the city centre, the presence of architectural heritage, and the possibility of adapting existing buildings. Although a planning strategy for revitalization had been previously adopted, the transformation also took place on the initiative of market players. The result of this process has been the activation of degraded urban spaces, the development of new residential and commercial areas, and the influx of new users. At the same time, phenomena associated with intensive urbanization were observed, such as development pressure, commercialization of space, displacement of local functions, and the threat of losing the authentic features of the local identity. The case of Zabłocie revealed some difficulties in reconciling economic interests with social needs, the protection of cultural heritage, and the quality of public space.

Planning documents prepared in the study area also show that the character of Zabłocie's development has undergone major changes in recent decades. Areas that were once mainly intended for manufacturing and industrial use are now opening up new development opportunities for residents and developers.

3. SUMMARY AND CONCLUSIONS

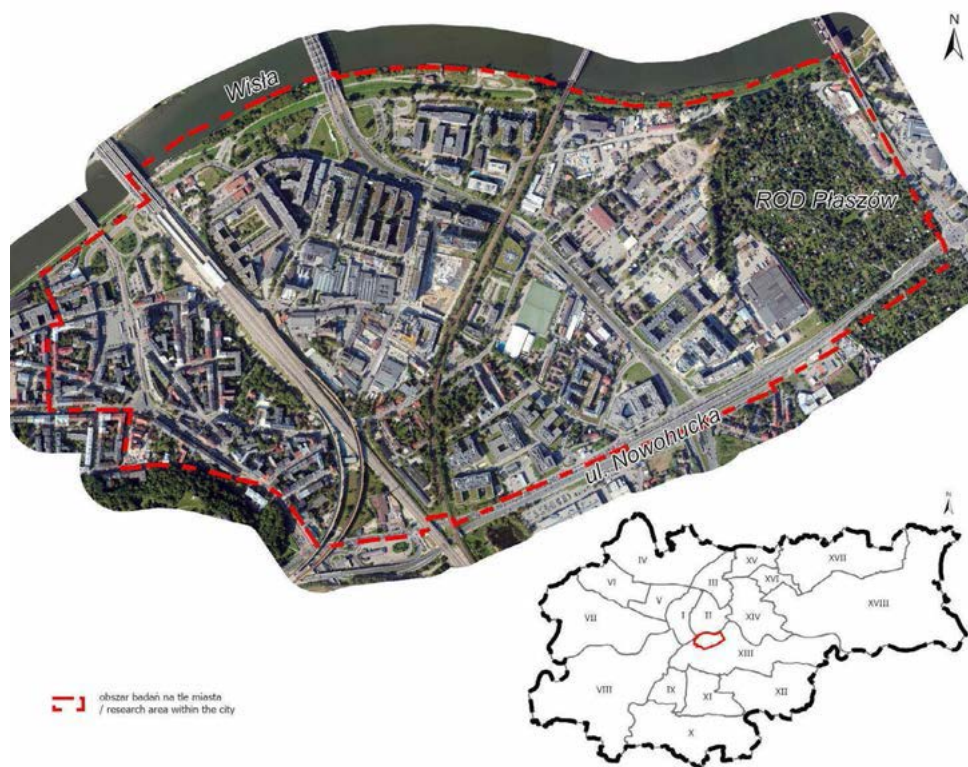
In Poland, spatial planning is one of the tools used to influence the structure of a city. LSDPs are acts of local law that determine the use, conditions of development and construction of land, as well as the location of public infrastructure projects. It can therefore be said that the way in which a particular area is developed is a result of the city's policies and the priorities that guide the authorities. However, it is difficult to say with certainty whether the spatial policies implemented actually have a real impact on the location of innovative enterprises in one place or another.

The analysis demonstrates that, while Zabłocie has undergone significant morphological transformation and revitalization, the opportunity to establish a fully coherent and balanced urban composition has been only partially realized. Although the area has evolved into a mixed-use urban district, this development has frequently occurred in a fragmented and insufficiently coordinated manner. The diversity of architectural forms, coupled with rapid commercialization and significant development pressure, has in some instances compromised spatial cohesion and contributed to the erosion of the area's historical identity. Nevertheless, substantial revitalization potential has been activated, and the general trajectory of spatial transformation remains aligned with the city's long-term planning objectives.

We are currently in the midst of another landmark change in spatial planning: we have returned to the idea of general plans. From 2026, every municipality in Poland will be obliged to have such a document, which will replace (in a simplified way) studies on the conditions and directions of spatial development of municipalities. They will become the basis for the adoption of local spatial development plans and decisions on development conditions. The master plans will have a more transparent, digital, and standardized form — with zoning. Importantly, they may — but are not required to — be consistent with existing local plans. In practice, effectiveness depends not only on formal provisions, but also on the real ability to coordinate the needs and interests of different urban actors. The new type of document is expected to enable more

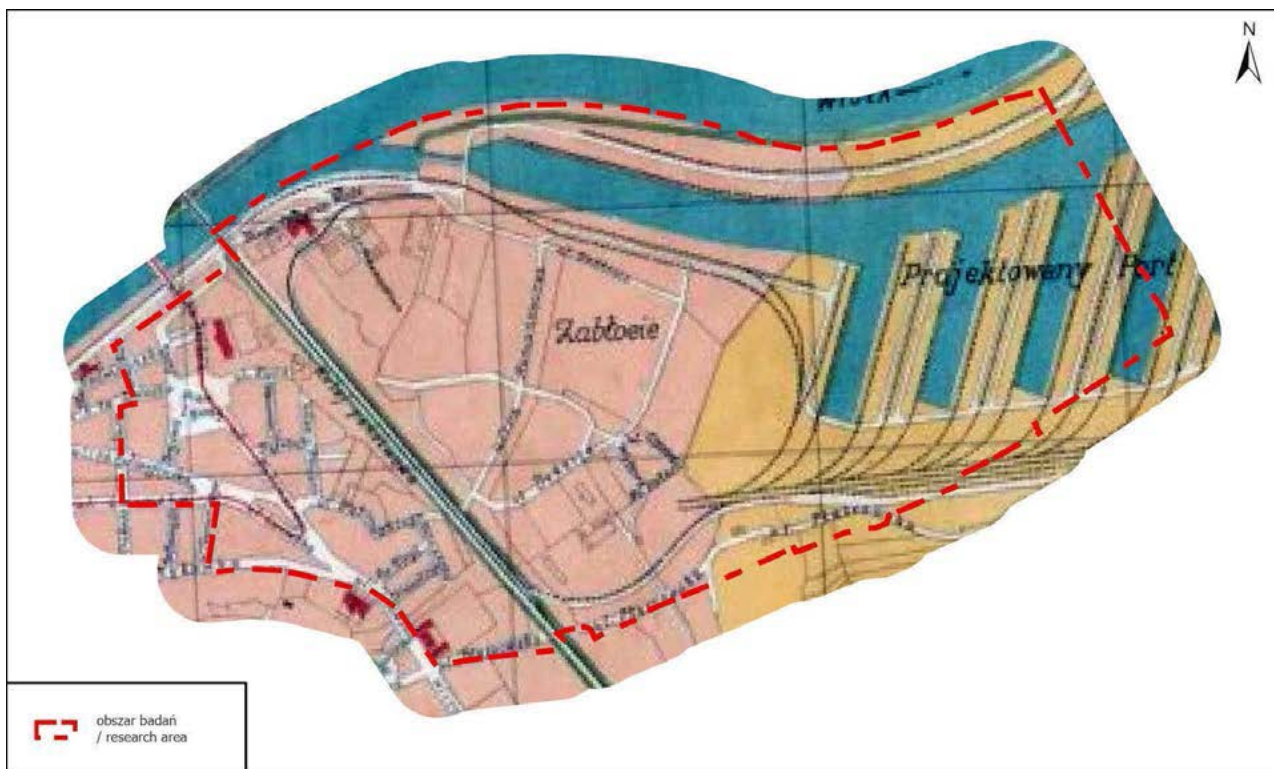
transparent and integrated spatial planning, but its effectiveness will depend on the quality of cooperation between stakeholders and the updating of local master plans. The Zabłocie area, which is so rich in history and culture, deserves special attention. At this point, it is worth considering whether and how to preserve all the qualities of this place when drawing up a general plan that could be a turning point in the city's development.

There are still undeveloped areas within Zabłocie that can serve as a reservoir for future development. Their future development will be key to further shaping the spatial order of the district, and the general plan can be a tool to better realise the site's potential while protecting its cultural and urban values. Effective planning should be an adaptive process, taking into account changing market conditions, the needs of residents, and heritage values.



III. 1. Research area in relation to the city. Source: original work.

II. 1. Obszar badań na tle miasta. Źródło: opracowanie własne.



III. 2. Research area on the Newest Plan of the Royal Capital City of Kraków from 1916.

Source: www.polona.pl.

II. 2. Obszar badań na tle najnowszego planu Stołecznego Królewskiego Miasta Krakowa z 1916 roku.

Źródło: www.polona.pl (dostępne: 29.08.2025).

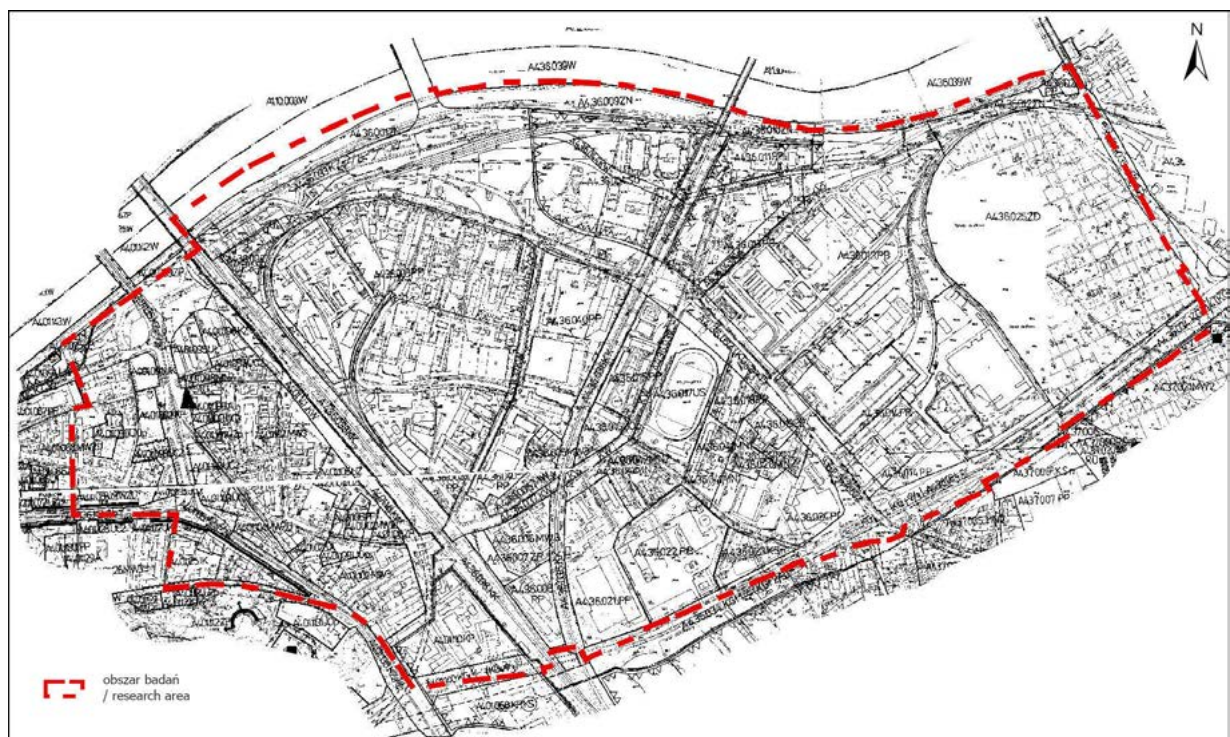


III. 3. Research area on an orthophotomap from 1970 with a contemporary transport network.

Source: The Municipal Spatial Information System Kraków.

II. 3. Obszar badań na ortofotomapie z 1970 roku z naniesioną współczesną siatką transportową.

Źródło: Miejski System Informacji Przestrzennej UM Krakowa.



III. 4. Research area in relation to the background of the outdated General Plan of 1988.

Source: Resolution of the National Council of the City of Kraków No. XXX/VII/229/88.

II. 4. Obszar badań na tle nieobowiązującego planu ogólnego z 1984 roku.

Źródło: Uchwała Nr XXX/VII/229/88 Rady Narodowej Miasta Krakowa.

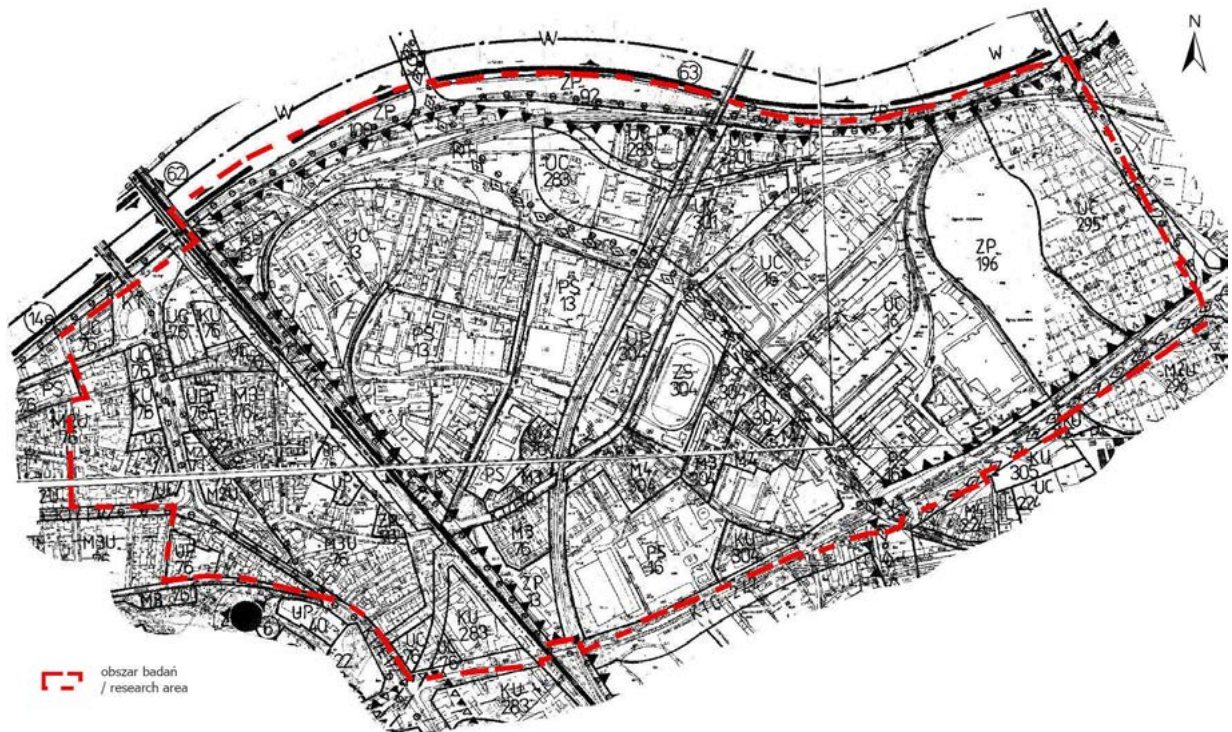


III. 5. Research area on an orthophotomap from 2004.

Source: The Municipal Spatial Information System Kraków.

II.5. Obszar badań na ortofotomapie z 2004 roku.

Źródło: Miejski System Informacji Przestrzennej UM Krakowa.

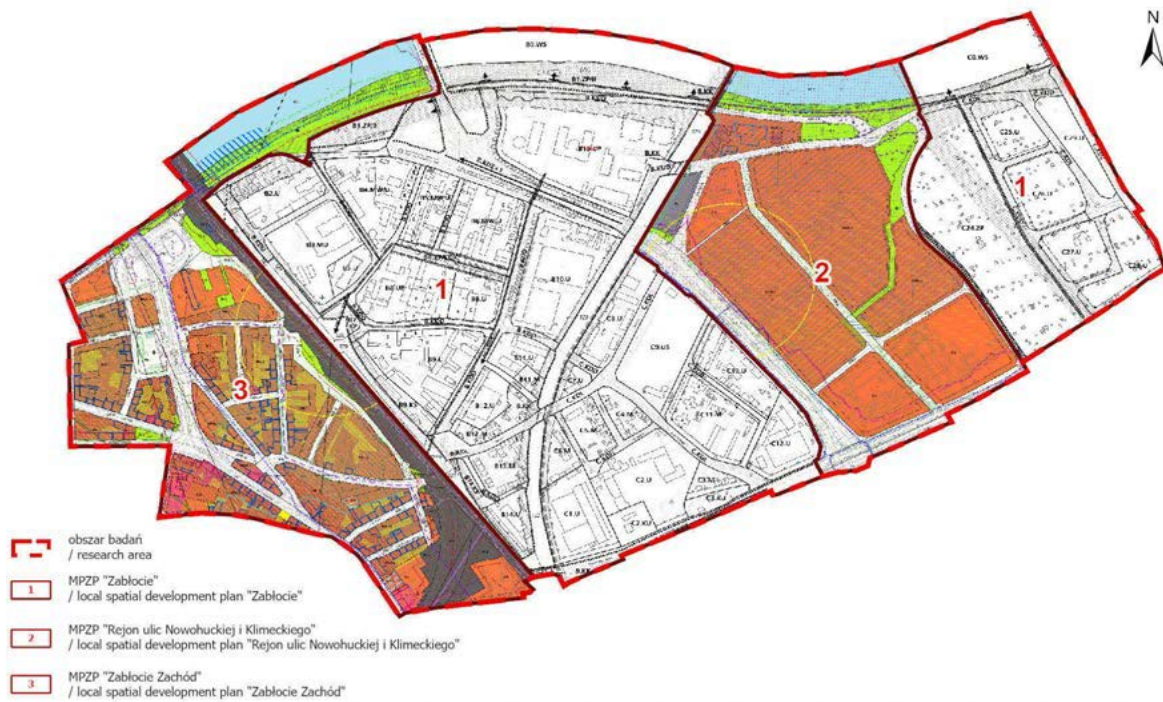


III. 6. Research area in relation to the background of the outdated General Plan of 1994.

Source: Resolution of the City Council of Kraków No. VII/58/94 6/06 of 16 November 1994.

II. 6. Obszar badań na tle nieobowiązującego planu ogólnego z 1994 roku.

Źródło: Uchwała Nr VII/58/94 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 listopada 1994 roku.

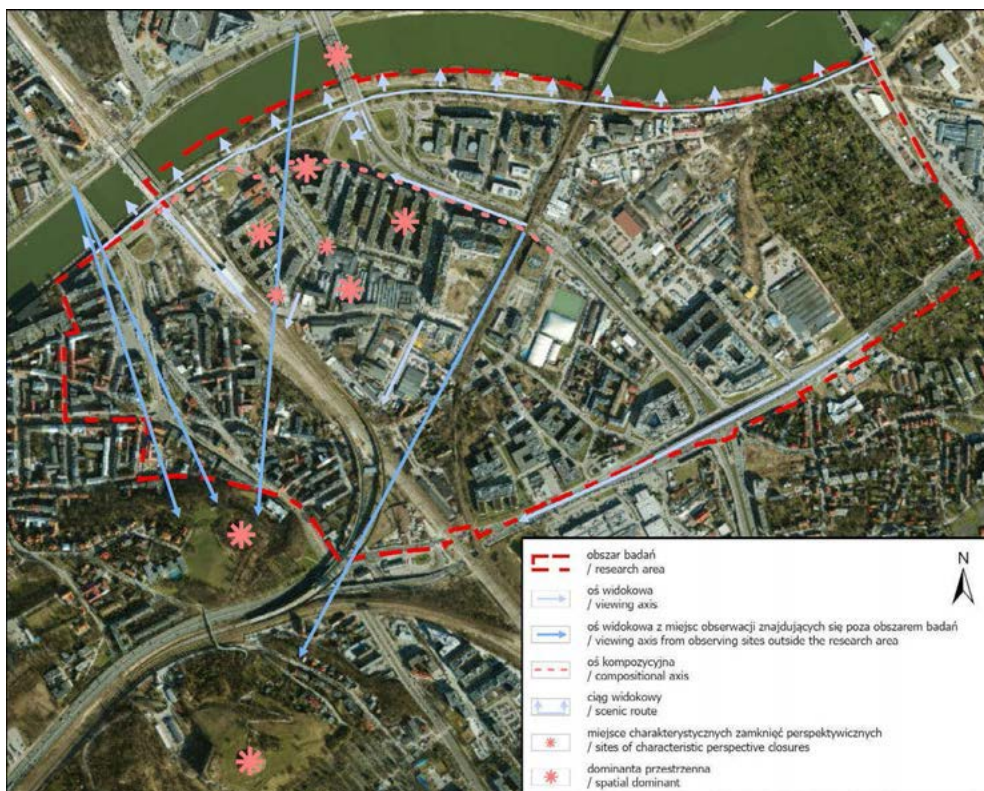


III. 7. Research area in relation to existing local spatial development plans.

Source: Resolutions of the City Council of Kraków No.: CXIII/1156/06, LI/1404/21, LV/1528/21.

II. 7. Obszar badań na tle obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Źródło: Uchwały Rady Miasta Krakowa Nr CXIII/1156/06, LI/1404/21, LV/1528/21.



III. 8. The main elements of the urban composition in the research area.

Source: prepared by the Author based on the spatial analysis and the existing LSDPs.

II. 8. Główne elementy kompozycji urbanistycznej na badanym obszarze.

Źródło: opracowanie własne na podstawie analizy przestrzennej i obowiązujących MPZP.



III. 9. Location of new (including innovative) functions on plots of former industrial development.

Source: original work based on the analysis of historical sources.

II.9. Lokalizacja nowych funkcji (w tym innowacyjnych) na działkach nieistniejącej zabudowy przemysłowej.

Źródło: opracowanie własne na podstawie analizy źródeł historycznych.

1. WSTĘP

Silne przemiany w strukturze przestrzennej zachodzą najczęściej na obszarach niezagospodarowanych. Pozornie puste dotąd pola czy nieużytki zmieniają swoje funkcje i zaczynają tętnić życiem za sprawą nowych osiedli mieszkaniowych, pojawiających się przedsiębiorstw czy też obszarów rekreacyjnych. Próżno jednak szukać (szczególnie współcześnie) takich niezagospodarowanych i niewykorzystanych terenów na obszarach miejskich (czy w stosunkowo niewielkiej odległości od centrum). Stąd też najczęściej w takich miejscach pojawia się pomysł na wykorzystanie takiego obszaru, który nie pełni już swojej dotychczasowej roli. Przed okresem industrializacji miasta oraz ich dzielnice charakteryzowały się silną polifunkcyjnością — na jednym, stosunkowo niewielkim obszarze, mieszały się budynki pełniące funkcje mieszkaniowe, usługowe czy wytwórcze (Słodczyk, 2001). Dopiero przełom XIX i XX wieku, a także odważnie wkraczające uprzemysłowienie dzielnic czy całych miast zmieniło ich przestrzenno-urbanistyczny charakter. Nowo powstające miasta czy też wydzierane z dotychczas rolniczych obszarów fragmenty gruntów podmiejskich stawały się wyraźnie monofunkcyjne. Współcześnie obserwuje się swego rodzaju „powrót do korzeni” i wydaje się, że nie miały udziału w tych przemianach biorą (lub mogą brać) instrumenty planowania przestrzennego. Gzell uważa, że planowanie przestrzenne i plany zagospodarowania przestrzennego same w sobie stanowią narzędzie kreowania przestrzeni, ponieważ bezsprzecznie i nierozzerwalnie wiążą się z „kreacją środowiska zabudowanego” (Gzell, 2020, s. 173). Z kolei zdaniem Zukin „produkty” wytwarzane przez planistów i architektów, a także ich społeczna rola jako „wytwórców kultury”, tworzą krajobraz w sensie materialnym, zaś ich praca łączy czas i przestrzeń (Zukin, 1991, s. 39).

1.1. Cel pracy

Celem niniejszego artykułu jest analiza morfologiczna krakowskiego obszaru Zabłocia w kontekście zmieniających się dokumentów planistycznych oraz lokalizacji przedsiębiorstw szeroko uznawanych za innowacyjne, w szczególności z branży nowoczesnych technologii i ICT. Celem dodatkowym jest próba odpowiedzi na pytanie czy wykorzystano pojawiającą się szansę na ukształtowanie spójnej kompozycji przestrzennej, uwzględniającej przy tym lokalne walory oraz zasady zrównoważonego rozwoju, w kontekście przemian gospodarczych i społecznych.

1.2. Metody i zakres pracy

Podstawową metodą badawczą wykorzystaną w niniejszej pracy jest analiza morfologiczna. Umożliwiła ona szczegółowe zbadanie obszaru pod względem sposobu zagospodarowania, zachodzących w nim zmian, a także potencjalnych czynników przyciągających przedsiębiorstwa innowacyjne. Skupiono się przede wszystkim na analizie i interpretacji ortofotomap z różnych okresów historycznych pogłębiając ją o informacje zawarte w historycznych źródłach pisanych. W niniejszym artykule zastosowano również metodę identyfikowania przeobrażeń przestrzennych, która polega na zestawieniu obowiązujących i nieobowiązujących aktów planowania przestrzennego, umożliwiając przedstawienie zmian, jakie zachodziły na gruncie planistycznym. Dla badanego obszaru poddano analizie nieobowiązujące już, a pochodzące z lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych XX wieku plany ogólne, a także obecnie obowiązujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego (MPZP).

1.3. Przegląd literatury

1.3.1. Morfologia miasta jako narzędzie do badania struktury przestrzennej

Przedsiębiorstwa związane z działalnością innowacyjną stanowią relatywnie nową grupę działalności gospodarczych. Miejsca, w których są one zlokalizowane, jeszcze do niedawna mogły być wykorzystywane w inny sposób lub też przez inne rodzaje działalności. Morfologia przestrzeni, przy pomocy różnorodnych podejść, metod i narzędzi, pozwala na wskazanie m.in. historycznych uwarunkowań i przemian zachodzących na danym obszarze czy też uwarunkowań geograficznych z tym związanych. Dzięki analizom morfologicznym możliwe jest określenie również przyczyn obecnego sposobu zagospodarowania przestrzeni w odniesieniu do szeregu wpływających na to czynników. Zdaniem Kropf morfologia miejska wyłoniła się w sposób naturalny i niezależny, głównie w takich dziedzinach jak geografia, urbanistyka czy architektura. Wskazuje on na cztery szerokie podejścia badania morfologii miejskiej: każde skupia się na nieco innych aspektach, a także wykorzystuje odmienne metody oraz narzędzia badawcze (Kropf, 2017, s. 16–19). Te podejścia to: typomorfologiczne, konfiguracyjne, historyczno-geograficzne i analiza przestrzenna.

Podejście typomorfologiczne, nazywane również typologią zabudowy (Deptuła, 2016), rozwinęło się we Włoszech i we Francji (Kropf, 2017). Podejście to skupia się na historycznej analizie zabudowy oraz struktury miejskiej. Wyodrębnione typy zabu-

dowy stanowiły narzędzie, dzięki któremu możliwa była historyczna analiza struktury miejskiej, zaś wszelkie zmiany obserwowane w czasie mogły być spowodowane próbą dostosowania się dawnego sposobu zagospodarowania przestrzeni do nowych warunków i okoliczności (Deptuła, 2016, s. 28). Moudon uważa, że typomorfologia jest podejściem nietypowym z uwagi na fakt, że analizuje dość szeroki pod względem skali przekrój przestrzeni: od pojedynczych pomieszczeń lub ogrodów aż po rozległe przestrzenie miejskie. Jej zdaniem *badania typomorfologiczne ujawniają fizyczną i przestrzenną strukturę miast* (Moudon, 1994, s. 289).

Kolejnym podejściem do badań morfologii jest tak zwane podejście konfiguracyjne. Jest ono bezpośrednio powiązane z matematycznymi i ilościowymi badaniami form, zarówno architektonicznych, jak i urbanistycznych. Z podejściem tym nieodłącznie wiąże się metoda *space syntax*, nazywana analizą syntaktyczną (zob. m.in. Mazurkiewicz, 2017). Metoda ta zakłada przede wszystkim zobrazowanie wszelkich relacji zachodzących między przestrzenią a zjawiskami społecznymi, ekonomicznymi oraz przyrodniczymi (Olesiak, 2020).

Bazę dla podejścia historyczno-geograficznego stanowiła praca Conzena dotycząca analizy małego miasteczka Alnwick (Conzen, 1960). Nieco później ukazała się znacząca dla jego rozwoju praca Whitehanda, nosząca tytuł *The basis for an historico-geographical theory of urban form* (Whitehand, 1977). Ta kompleksowa analiza morfologiczna przemysłowego brytyjskiego miasta miała przedstawić również jego rozwój w kontekście oddziaływania innowacji (Deptuła, 2020, s. 29). Samo podejście historyczno-geograficzne opiera się głównie na analizie historycznej formy miejskiej z uwzględnieniem czynników warunkujących ich powstawanie oraz transformację (Pinho, Oliveira, 2009).

W analizach przedstawionych w niniejszym artykule skupiono się głównie na podejściu historyczno-geograficznym. Conzen, jako jeden z przedstawicieli tego podejścia, w swoich badaniach wskazał trzy główne elementy krajobrazu miasta, które można analizować poprzez obserwacje. Są to: plan miasta, typy zabudowy oraz formy użytkowania terenów miejskich. Uważał on również, że każdy element powinien być analizowany w ujęciu ewolucyjnym — od pierwotnej do współczesnej formy. Jego zdaniem każdy z okresów w historii zostawia w strukturze miejskiej (jak również w planach) ślady wskazujące na określony sposób użytkowania poszczególnych elementów, a dogłębna analiza wyjaśnia genezę form oraz układu miasta (Koter, Kulesza, 2008).

Analiza przestrzenna, będąca ostatnią z omawianych metod, wywodzi się w dużej mierze z teorii stref rolniczych Thünera oraz z modelu koncentrycznego miasta autorstwa Burgessa (Kropf, 2017). Opiera się przede wszystkim na założeniach, iż miasta stanowią *złożone systemy adaptacyjne obejmujące dynamiczny, iteracyjny i wzajemny związek między interakcjami społecznymi i gospodarczymi a fizyczną formą osiedli* (Kropf, 2017, s. 18).

1.3.2. Modelowe obszary rozwoju przedsiębiorstw innowacyjnych

W literaturze odnaleźć można szereg powiązanych ze sobą koncepcji odnoszących się do przestrzennego rozwoju innowacji i innowacyjności. Wśród najczęściej spotykanych są: klastry innowacji (Lee, 2001), innowacyjne i kulturowe dzielnice (Jones, 2017), innowacyjne milieu (Simmie, 2005) czy też dzielnice wysokich technologii (Forsyth, 2014). Współcześnie jednak najbardziej interesującym zagadnieniem wydaje się lokalizowanie przedsiębiorstw innowacyjnych w formie dzielnic innowacji (Katz, Wagner, 2014).

Najbardziej rozslawionym przykładem modelowej pierwszej dzielnicy innowacji jest 22@Barcelona, znajdująca się w dawnej przemysłowej dzielnicy Poblenou, w której niegdyś dominował przemysł włókienniczy (Santamaria, 2021). Pierwotny charakter Poblenou ukształtował w drugiej połowie dziewiętnastego wieku głównie Ildefons Cerdà — hiszpański inżynier, urbanista oraz polityk (Lopez-Guallar, 2009). To dzięki niemu można do tej pory podziwiać charakterystyczny geometryczny układ przestrzenny dzielnicy. W latach 60., kiedy to Poblenou straciło na wartości jako obszar przemysłowy, rozpoczął się okres deindustrializacji (Adorjan, 2016). Historia takich obszarów zazwyczaj jest podobna — spadające zainteresowanie przedsiębiorców obszarem powoduje opuszczanie budynków fabryk, co z kolei skutkuje ich niszczeniem, wyprowadzaniem się pracującej w nich dotychczas ludności, a w efekcie popadaniem całych dzielnic w zaniechanie. W 2000 roku, w wyniku szerokiej dyskusji publicznej, postanowiono zatwierdzić Zmieniony Plan Metropolitalny, dotyczący blisko 200 hektarów obszarów przemysłowych dzielnicy (Adorjan, 2016). Projekt 22@ powstał na bazie istniejącego, zdegradowanego pod względem społecznym, ekonomicznym i urbanistycznym obszaru. Zgodnie z danymi udostępnionymi przez ratusz w Barcelonie, do 2013 roku 70% terenów Poblenou zostało przebudowanych, zaś ponad 70% pracowników tego obszaru posiadało wykształcenie wyższe (Santamaria, 2021, s. 13).

Dzięki projektowi 22@ stworzono również kilka inkubatorów przedsiębiorczości, centrów innowacji oraz akceleratorów, zaś populacja tego obszaru w okresie 13 lat wzrosła o 130 tysięcy osób.

Kolejnym przykładem dzielnicy innowacji jest miasto Boston, a dokładnie Boston Innovation District. Jest to pierwsza w USA tego rodzaju dzielnica, której plany utworzenia ogłoszono w 2010 roku (Katz, Wagner, 2014). Bostońska dzielnica innowacji znajduje się na obszarze przekształconym w XVIII i XIX wieku w doki oraz magazyny i zajmuje powierzchnię około 400 ha (Heaphy, Wigg, 2020). Do połowy lat siedemdziesiątych znajdowała się w tym miejscu baza morska z dwoma dokami, wtedy też grunty te przekazano m.in. miastu. W latach osiemdziesiątych XX wieku dzielnicę stanowiły w głównej mierze parkingi i skupisko budynków magazynowych. Na przełomie lat dziewięćdziesiątych i dwutysięcznych, po szeregu inwestycji infrastrukturalnych, potencjał rozwojowy tej części miasta znacząco wzrósł, co przyniosło za sobą również szereg inwestycji nieruchomościowych (Heaphy, Wigg, 2020). Biuro burmistrza Bostonu w 2014 roku opublikowało raport, w którym wskazano, iż od czasu powstania dzielnicy w 2010 roku utworzono 5000 nowych miejsc pracy, powstało także ponad 200 nowych firm.

Trzecim przykładem dzielnicy innowacji jest amerykańskie miasto Detroit, a dokładniej Detroit Innovation District. Wygląd Detroit, sposób zagospodarowania przestrzeni, siatka ulic i infrastruktura, podobnie jak w przypadku Bostonu, wynikały w dużej mierze z funkcji, jakie pełniło to miasto. Silny rozwój przemysłu, głównie motoryzacyjnego, przyczynił się do ekstremalnego wzrostu liczby ludności: z blisko zera pod koniec XIX wieku do blisko dwóch milionów mieszkańców w połowie XX wieku (Ryan, 2008). Na początku XXI wieku populacja Detroit liczyła niespełna milion osób, zaś już w 2010 roku niewiele ponad 700 tysięcy, co pokazuje, jak silnie kryzys motoryzacyjny wpłynął na rozwój nie tylko gospodarczy, ale i społeczny miasta (Ryan, 2008). Pierwsze próby przywrócenia Detroit dawnej świetności podjęto w 2000 roku, kiedy sfinansowano budowę centrum przedsiębiorczości TechTown (Drucker i in., 2019). W roku 2014 powstała zaś deklaracja Detroit Innovation District, określająca obszar dzielnicy o powierzchni około 1100 ha, w której jednak nie wytyczono jasnych granic administracyjnych dla dzielnicy, co z czasem przyczyniło się do napięć w tym zakresie (Drucker i in., 2019). Procesy deindustrializacji i depopulacji doprowadziły do gospodarczego i demograficznego upadku wielu miast regionu, skutkując pustynnieniem cen-

trów, spadkiem dochodów samorządów i wzrostem problemów społecznych. Konsekwencje te stawiają przed planistami wyzwania związane z rewitalizacją zdegradowanych obszarów, restrukturyzacją przestrzeni miejskiej i poszukiwaniem nowych funkcji dla upadających dzielnic (Mydel, 2020).

W teorii koncepcja dzielnic innowacji przedstawia miasto (czy też jego fragment) jako przestrzeń idealną, która łączy wiele funkcji: mieszkaniową, usługową i kulturową. Ponadto charakteryzuje się stosowaniem wysokich technologii i maksymalnym wykorzystaniem istniejącej infrastruktury. Wszystko to występuje na stosunkowo niewielkim obszarze, zaspokajając najważniejsze potrzeby zarówno jego mieszkańców, jak i użytkowników.

Przytoczone przykłady pokazują, że dzielnice innowacji w dużej mierze pojawiają się tam, gdzie wcześniej istniał przemysł (włókienniczy, stoczniowy czy motoryzacyjny). Nie jest to jednak reguła, bowiem dzielnice te mogą powstawać zarówno na obszarach zdegradowanych, wcześniej wykorzystywanych przemysłowo, jak i w ściśle zurbanizowanych centrach miast czy też na obszarach odizolowanych, które wymagają zurbanizowania (Katz, Wagner, 2014).

2. ANALIZA MORFOLOGICZNA OBSZARU KRAKOWSKIEGO ZABŁOCIA

Zabłocie to obszar Krakowa wchodzący w skład dzielnicy XIII Podgórze. Nie jest ono samodzielną jednostką urbanistyczną, a pełni jedynie nieformalną, zwyczajową rolę pomocniczą. Przyjęte do tego opracowania granice Zabłocia (zgodne m.in. z Lokalnym Programem Rewitalizacji) od północy wyznacza rzeka Wisła, od wschodu — Rodzinny Ogród Działkowy „Płaszów”, zaś od południa ulica Nowohucka wraz z częścią II obwodnicy Krakowa. Zachodnią granicę Zabłocia zamykają ulice Krakusa oraz Rękawka. Zabłocie zajmuje około 160 ha powierzchni, co daje około 5% powierzchni całego Krakowa (il. 1.).

2.1. Krótki rys historyczny rozwoju przestrzennego

Zarówno historia, jak i lokalizacja w bezpośrednim sąsiedztwie Wisły miały kluczowe znaczenie w późniejszym rozwoju przestrzennym i gospodarczym Zabłocia. Przed pierwszym rozbiorem Polski nadrzeczna jego część pełniła funkcję portu solnego, zaś sam trakt prowadził z Wieliczki do Krakowa, co sprzyjało rozwojowi handlu. Już w XVIII wieku przebiegał tamtędy ważny trakt handlowy, łączący Czechy ze Lwowem. W 1784 roku założono nowe

miasto — Podgórze, mające pełnić przede wszystkim funkcję ośrodka administracyjnego. Pod koniec wieku Zabłocie znalazło się w jego granicach administracyjnych (Wiśniewski, 2011).

Wraz z początkiem drugiej połowy XIX wieku powstała główna linia kolejowa Galicji łącząca Kraków z Dębicą. Wtedy też nastąpił dość istotny rozwój tego obszaru jako dzielnicy przemysłowej. Jeszcze przed wybuchem I wojny światowej władze austriackie rozpoczęły szeroko zakrojone działania mające na celu regulację brzegów Wisły, a w planach była budowa portu żeglugi śródlądowej oraz stoczni. Wszystkie te działania częściowo przerwała I wojna światowa, zaś tuż po jej wybuchu, w 1915 roku, Podgórze — a w związku z tym również Zabłocie — zostało włączone do granic administracyjnych Krakowa (Wiśniewski, 2011).

W czasie I wojny światowej Austriacy podejmowali działania w zakresie poprawy infrastruktury, szczególnie komunikacyjnej, w miastach pod ich kontrolą. Kraków był jednym z kluczowych punktów komunikacyjnych na mapie monarchii austro-węgierskiej. Stąd pojawiały się propozycje modernizacji istniejącej infrastruktury wodnej i transportowej, w tym również budowy portu na Zabłociu (il. 2). Od końca XIX wieku, aż do dwudziestolecia międzywojennego włącznie, powstało tu wiele fabryk i zakładów przemysłowych, w tym m.in. słynna Fabryka Oskara Schindlera czy też kompleks budynków zakładów kosmetycznych Miraculum. Okres II wojny światowej nie zahamował znacząco rozwoju przemysłu w tej części miasta. Co więcej, we wschodniej części Zabłocia wybudowano nową linię kolejową (il. 3.). W czasie okupacji niemieckiej Zabłocie było miejscem intensywnej eksploatacji przemysłowej podporządkowanej potrzebom wojennym III Rzeszy. Po wojnie zakłady przemysłowe zostały znacjonalizowane, a Zabłocie funkcjonowało przez dekady jako zaplecze produkcyjne Krakowa (Mydel, 1994). W latach 80. XX wieku pogłębiający się kryzys gospodarczy PRL doprowadził do stagnacji produkcji i niedoinwestowania infrastruktury przemysłowej. Proces ten przyspieszył po 1989 roku, kiedy transformacja ustrojowa i gospodarcza doprowadziła do upadku lub prywatyzacji wielu zakładów. Zabłocie uległo szybkiej dezindustrializacji, a liczne obiekty zostały porzucone lub wykorzystane w sposób nieformalny (Węclawowicz, 2002). Rozdrobnienie własności i brak jasnych regulacji planistycznych utrudniały zagospodarowanie przestrzeni, ale jednocześnie stworzyły warunki dla działań rewitalizacyjnych w kolejnych dekadach (Mydel, 1994).

W latach 90. XX wieku krakowskie Zabłocie znalazło się w stanie głębokiego przekształcenia i niepew-

ności funkcjonalno-przestrzennej. Po upadku wielu zakładów przemysłowych w wyniku transformacji ustrojowej, teren ten zaczął stopniowo tracić swoją rolę produkcyjną, popadając w degradację. Zmiany te były jednak początkiem procesów oddolnej i instytucjonalnej redefinicji funkcji tego obszaru, który coraz częściej zaczęto postrzegać jako potencjalnie atrakcyjny dla nowych inwestycji — zwłaszcza kulturalnych, edukacyjnych i usługowych.

W tym czasie Zabłocie zaczęło przyciągać środowiska artystyczne, małe firmy kreatywne i inicjatywy NGO, które korzystały z niskich kosztów wynajmu przestrzeni w opuszczonych halach. Nieformalny rozwój sprzyjał tworzeniu unikalnej tożsamości dzielnicy postindustrialnej, co położyło fundament pod późniejsze działania rewitalizacyjne. Zabłocie w latach 90. znajdowało się zatem w fazie przejściowej — między upadkiem przemysłu a narodzinami nowych, kreatywnych i usługowych form zagospodarowania przestrzeni. Początek XXI wieku przyniósł tej części Krakowa ożywienie zarówno gospodarcze, jak i turystyczne oraz przestrzenne. Stało się to głównie za sprawą szeregu inwestycji, przede wszystkim tych z zakresu komunikacji. W 2001 roku wybudowano most Kotlarski, łączący dzielnicę Grzegórzki z tą częścią miasta. Nie bez znaczenia dla rozwoju Zabłocia było także powstanie w bliskim sąsiedztwie dużego ośrodka akademickiego — Uniwersytetu im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego, założonego w 2000 roku (il. 5.). W 2006 roku Rada Miasta Krakowa podjęła uchwałę dotyczącą Programu Rewitalizacji i Aktywizacji Poprzemysłowego Obszaru Zabłocie, zaś samo Zabłocie zostało określone jako obszar strategiczny dla miasta. Program ten zakładał kompleksowe działania rewitalizacyjne, w tym adaptację istniejących struktur przemysłowych do nowych funkcji oraz tworzenie przestrzeni sprzyjających innowacjom i aktywności społecznej. Jednym z kluczowych elementów programu była koncepcja Inwentorium — centrum produkcji rozwiązań prototypowych i innowacyjnych produktów technologicznych. Celem Inwentorium było wspieranie przedsiębiorczości oraz integracja środowisk twórczych i technologicznych, co miało przyczynić się do ożywienia gospodarczego Zabłocia (Gasidło, Kuboś, 2010). Od 2010 roku istnieje kładka pieszo-rowerowa (tzw. kładka Ojca Bernatka), łącząca dwie dzielnice: Podgórze oraz Kazimierz, a od 2023 również kładka pieszo-rowerowa Zabłocie-Grzegórzki.

2.2. Analiza dokumentów planistycznych

Zanim w polskich miastach i wsiach pojawiły się MPZP, które znamy współcześnie, polskie prawodawstwo nakładało obowiązek sporządzania tzw.

planów ogólnych — na mocy Ustawy z dnia 12 lipca 1984 roku o planowaniu przestrzennym. W porównaniu do współczesnych MPZP były one bardziej ogólne (jak zresztą sama nazwa wskazuje) i obejmowały swoim obszarem miasta w ich granicach administracyjnych, podczas gdy współcześnie bardzo często w ramach jednej dzielnicy istnieje kilka (a czasem nawet kilkanaście) opracowań planistycznych.

Plan ogólny Krakowa z 1988 roku był jednym z kluczowych dokumentów planistycznych, który miał duży wpływ na rozwój miasta w okresie PRL oraz na etapie przechodzenia do gospodarki rynkowej po 1989 roku. Plan ten był ważnym punktem odniesienia w procesie zagospodarowania przestrzennego Krakowa i stanowił ramy dla planowania rozwoju miasta przez kilka dekad (il. 4). Obszar Zabłocia (o nieco szerszym zasięgu niż analizowany w niniejszym artykule, głównie z uwagi na zmiany administracyjne) przyporządkowany był do dzielnicy administracyjnej Podgórze. Głównym rodzajem przeznaczeń, w odniesieniu do badanego współcześnie obszaru, było przeznaczenie o symbolu PP, czyli tereny zakładów przemysłowych (w tym przemysł energetyczny — elektrownie, elektrociepłownie), a także te oznaczone symbolem PB, czyli tereny budownictwa (bazy, zaplecze techniczno-produkcyjne). Były one rozlokowane zasadniczo na całym obszarze Zabłocia. Można zauważyć, iż zabudowa usługowa (głównie związana z gastronomią, oznaczona symbolem UC) pojawiała się głównie w zachodniej części badanego obszaru. Podobnie jak tereny mieszkalnictwa, zarówno jedno- (MN) jak i wielorodzinnego (MW), które dodatkowo wyodrębniono w centralnej części Zabłocia, w sąsiedztwie stadionu sportowego. Wszystkie te tereny przecinały arterie komunikacyjne — tereny kolejowe oraz ulice i ciągi piesze i rowerowe. Od wschodu obszar ten zamykał teren ogródków działkowych (ZD).

Kolejny istotny plan ogólny Krakowa pochodził z 1994 roku (il. 6.). Na południowy zachód od linii kolejowej przeważało przeznaczenie oznaczone symbolem M3 — obszar mieszkaniowy z podstawowym przeznaczeniem pod zabudowę mieszkaniową wraz z obiektami i urządzeniami towarzyszącymi. Ponadto wyodrębniono przeznaczenie UP — obszar usług publicznych oraz KU — obszar urządzeń komunikacyjnych (gdzie możliwe było lokalizowanie parkingów czy też urządzeń komunikacji zbiorowej). W centralnej części opracowania przeważały wydzielenia oznaczone symbolami PS — obszar produkcji i zaplecza technicznego (umożliwiający lokalizację m.in. zakładów przemysłowych) oraz UC — obszar usług komercyjnych (lokalizujący banki, obiekty handlowe czy też turystyczne). We

wschodniej części wyznaczono z kolei przeznaczenie ZP, czyli obszar miejskiej zieleni publicznej. Ówczesny plan ogólny w części graficznej dość jasno ilustrował podział na obszary funkcjonalne: usługowe, produkcyjne czy też mieszkaniowe. Część opisowa określała podstawowe oraz dopuszczalne przeznaczenia poszczególnych terenów, a także wskazywała na najważniejsze minimalne i maksymalne parametry, odnoszące się m.in. do wysokości zabudowy czy też jej intensywności.

Badany obszar współcześnie obejmują trzy miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego: 1) „Zabłocie”, 2) „Rejon ulic Nowohuckiej i Klimeckiego” i 3) „Zabłocie-Zachód” (il. 7.). W obecnym kształcie MPZP „Zabłocie” podzielony jest na 2 obszary funkcjonalno-przestrzenne oznaczone literą B oraz C. Obszar B to centralna, najintensywniej zabudowana część, która znajduje się między dwoma liniami kolejowymi. Druga część — obszar C — podzielona została planem „Rejon ulic Nowohuckiej i Klimeckiego” na dwa mniejsze obszary: w południowej oraz wschodniej części badanego obszaru. Blisko połowa terenów całego MPZP „Zabłocie” została przeznaczona w planie pod obszary komunikacji, czego przyczyną jest niewątpliwie lokalizacja przecinających się terenów komunikacji kolejowej.

Obszar B jest dość zróżnicowany pod względem sposobu przeznaczenia terenów. Wynika to w dużej mierze z charakteru istniejącej tam zabudowy i dostosowania do niej konkretnego rodzaju przeznaczenia. Najczęściej pojawia się przeznaczenie związane z lokalizacją usług komercyjnych (U). Wszystkie z nich zakładają możliwość lokalizowania obiektów biurowych, zaś część — również usług nieuciążliwych oraz inkubatorów przedsiębiorczości. Obok intensywnego zagospodarowania tej części Zabłocia w zabudowę usługową można wyodrębnić przeznaczenie pod zabudowę mieszkaniowo-usługową wielorodzinną (MU, a także MW/U) — dotyczy to głównie północnej części obszaru B. Ponadto w środkowej i południowej części występują wydzielenia pod zabudowę mieszkaniową niską (M), które dopuszczają m.in. lokalizację usług niekolidujących z przeznaczeniem podstawowym. Pozostałe przeznaczenia pojawiające się w tej części Zabłocia to tereny usług publicznych (UP), jak również teren kampusu Krakowskiej Wyższej Szkoły i Centrum Młodzieży.

Drugi obszar funkcjonalno-przestrzenny jest oznaczony literą C. Część obszaru położona na zachód ma przemieszane funkcje. Jest tutaj zarówno zabudowa mieszkaniowa niska (M), jak i usługowa komercyjna (U). Elementem odróżniającym ten obszar od pozostałych jest wyznaczony w północnej

części teren sportu (US). Na południu wyznaczone zostały również dwa tereny usług komunikacji (KU) z przeznaczeniem pod stację paliw. Druga, wschodnia część obszaru funkcjonalno-przestrzennego C, podzielona jest na obszar całkowicie przeznaczony pod tereny zieleni urządzonej (ZP). Na wschód od tego obszaru znajduje się szereg mniejszych wydzieleń umożliwiających zabudowę usługową komercyjną (U).

Ponad 40% terenu MPZP „Rejon ulic Nowohuckiej i Klimeckiego” przeznaczono pod zabudowę mieszkaniową wielorodzinną lub usługową (MW/U). Przeznaczenie to dopuszcza lokalizację jednej z trzech form zabudowy: mieszkaniową wielorodzinną, usługową lub mieszkaniowo-usługową. Obszary zabudowy strictly usługowej (U) to trzy wydzielenia: dwa w południowej części, dopuszczające typową zabudowę usługową, uwzględniającą przemysł wysokich technologii, oraz jedno w północno-zachodniej części, z przeznaczeniem podstawowym pod zabudowę z zakresu oświaty.

Kolejnym analizowanym MPZP jest „Zabłocie-Zachód”, stanowi on zmianę planu „Zabłocie” w zakresie dotychczasowego obszaru funkcjonalno-przestrzennego A. Ponad 30% jego powierzchni przeznaczone jest pod tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej (MW), z dopuszczeniem lokalizacji uzupełniającej funkcji usługowej w częściach parterowych lub podziemnych obiektów, a także wielorodzinnej z usługami (MW/U). Przeplatana jest ona głównie przeznaczeniem pod zabudowę usługową (U). Południowa część tego obszaru przeznaczona jest przede wszystkim pod tereny obsługi urządzeń komunikacyjnych (KU), których podstawowym przeznaczeniem są obiekty i urządzenia transportu publicznego lub parkingi. Południowo-wschodni obszar w znacznej powierzchni zajmują tereny kolei (KK).

Interesujący jest fakt, iż na terenie Zabłocia w miejscowych planach zasadniczo nie przeznacza się terenów pod funkcje strictly przemysłowe. Świadczy to niewątpliwie o tym, że podczas sporządzania MPZP skupiono się na długofalowej perspektywie rozwoju tego obszaru, wyłączając szereg terenów spod użytkowania produkcyjnego kosztem mieszkaniowego i usługowego. Taka zmiana podejścia wpływa bezpośrednio na przemiany przestrzenne. Brak możliwości lokalizowania magazynów czy hal produkcyjnych w zapisach miejscowych planów skutkuje zmianami funkcji dawnych obiektów przemysłowych.

Porównując plany ogólne z lat 1988 i 1994 z obecnie obowiązującymi MPZP, można stwierdzić, iż zarówno wówczas, jak i obecnie, Zabłocie można określić obszarem wielofunkcyjnym. Istotna zmiana

zaszła w kontekście zagospodarowania i przeznaczenia terenów pod funkcje produkcyjne — o ile w połowie lat 90. centralna część badanego obszaru w znacznej mierze była przeznaczona pod ten rodzaj użytkowania, o tyle współcześnie stanowi to jedynie przeznaczenie dopuszczalne. Obecnie część z tych obszarów zmieniła swoje przeznaczenie na zabudowę usługową czy też mieszkaniowo-usługową. Pozostałe wydzielenia nie zmieniły znacząco swoich funkcji, a jedynie zostały doprecyzowane czy też zaktualizowane zgodnie ze współczesnym przeznaczeniem.

2.3. Analiza funkcjonalno-przestrzenna

Zabłocie to obszar o wyraźnie zarysowanej i stopniowo przekształcaniej strukturze urbanistycznej. Jego kompozycja opiera się na wyraźnych osiach, silnych dominantach oraz charakterystycznych powiązaniach widokowych, które w znacznej mierze wynikają z przemysłowej przeszłości tej dzielnicy, a także z jej dynamicznej rewitalizacji w ostatnich latach (il. 8.).

Podstawową osią kompozycyjną Zabłocia jest ulica Zabłocie — główna arteria komunikacyjna biegnąca równolegle do koryta Wisły. Prostopadle do niej biegnie ulica Romanowicza, której charakterystyczna, przemysłowa zabudowa nadaje jej bardziej lokalny, kameralny charakter.

Istotnym elementem kompozycyjnym Zabłocia jest również oś prowadząca w kierunku mostu Kotlarskiego, która łączy dzielnicę z Grzegórkami oraz Kazimierzem. Oś ta posiada silny charakter komunikacyjno-widokowy — szczególnie dzięki estakadzie tramwajowej, która wznosi się nad poziomem terenu. Trzeba też wspomnieć o osi nadrzecznej, tworzonej przez bulwary wiślane — to przestrzeń o rosnącym znaczeniu rekreacyjnym, która wzmacnia linearność krajobrazu i stanowi atrakcyjny ciąg pieszo-rowerowy.

Jednym z kluczowych kierunków widokowych są perspektywy otwierające się na Wisłę — zwłaszcza z rejonu ulicy Lipowej oraz bulwarów. Oprócz tego, istotne są widoki na historyczne obiekty poprzemysłowe, w tym na Fabrykę Schindlera. Z wielu punktów Zabłocia dostrzec można również Wzgórze Lasoty i starą zabudowę Podgórze.

Dominanty przestrzenne Zabłocia są zróżnicowane pod względem charakteru. Z jednej strony mamy historyczne dominanty, takie jak wspomniana już Fabryka Schindlera, która pełni rolę nie tylko orientacyjną, ale również kulturową. W jej sąsiedztwie znajduje się Muzeum Sztuki Współczesnej MOCAR — współczesna dominanta kulturalna o wyrazistej, modernistycznej formie. Z drugiej strony pojawiają się lokalne dominanty w postaci

nowej, wielokondygnacyjnej zabudowy mieszkaniowej, która kształtuje nową linię horyzontu Zabłocia. Niewątpliwie znaczącą dominantą infrastrukturalną jest także most Kotlarski — nowoczesna konstrukcja spinająca obie strony Wisły, pełniąca funkcję komunikacyjną i widokową.

W przeszłości Zabłocie było przede wszystkim dzielnicą przemysłową, której rozwój nabrał tempa w drugiej połowie XIX wieku i na przełomie XIX i XX wieku. Wówczas powstały tu liczne zakłady przemysłowe i kolejowe. Zabłocie było ważnym centrum przemysłu lekkiego i ciężkiego, a także portem rzeczny i węzłem kolejowym, co sprzyjało rozwojowi przemysłu i infrastruktury. Zabudowa tego obszaru miała charakter typowo przemysłowy, z dużymi halami fabrycznymi, magazynami, a także towarzyszącą zabudową mieszkalną dla robotników, która była stosunkowo gęsta i funkcjonalna. Współcześnie, po latach przemian (społecznych, kulturowych i przede wszystkim gospodarczych), na Zabłociu można wyróżnić kilka głównych typów zabudowy:

- zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna wysokiej intensywności — dominująca forma, realizowana jako kamienice w zwartej zabudowie śródmiejskiej, osiedla mieszkaniowe oraz nowoczesne bloki i apartamentowce z usługami towarzyszącymi na parterach;
- zabudowa usługowa i *mixed-use* — budynki przeznaczone na handel, biura, kulturę, edukację, zdrowie, sport i rekreację, realizowane zarówno jako wolnostojące obiekty, jak i zwarte kwartały śródmiejskie;
- adaptacje poprzemysłowe — rewitalizowane obiekty fabryczne i magazynowe przekształcone w lofty mieszkalne, galerie sztuki (np. MOCAK), biura i przestrzenie usługowe, zachowujące postindustrialny charakter elewacji i detali;
- niska i średniowysoka zabudowa mieszkaniowa — łączy nowoczesną architekturę z odniesieniami do historycznego charakteru dzielnicy.

Zabłocie od dziesięcioleci zmienia się dość intensywnie — dawne obiekty przemysłowe tracą swoje funkcje a w ich miejsce pojawiają się nowe (il. 9). Obszar zlokalizowany między dwiema liniami kolejowymi (Kraków Mydlniki – Kraków Bieżanów oraz Kraków Zabłocie – Kraków Bonarka), uległ największym przemianom w ostatnich latach. Również tutaj znajdowało się najwięcej — i do tego najprężniej działających — obiektów przemysłowych i usługowych. Północno-wschodnią część, dość widocznie odseparowaną poprzez linię kolejową oraz II obwodnicę miasta, zajmuje głównie kampus Uniwersytetu im. Andrzeja Frycza-Modrzewskiego. Obok niego znajdują się częściowo przekształcone

dawne budynki poprzemysłowe oraz niewielkie osiedle w zabudowie wielorodzinnej. W 2022 roku w miejscu dawnych budynków magazynowo-gospodarczych powstał Klaster Innowacji Społeczno-Gospodarczych Zabłocie 20.22 oraz wydział Przedsiębiorczości i Innowacji Urzędu Miasta Krakowa, zlokalizowane przy ulicy Zabłocie. Na zachód, tuż po drugiej stronie linii kolejowej, w miejscu dawnego Zespołu Państwowych Portowych Chłodni Składowych, powstało osiedle z zabudową mieszkaniową wielorodzinną. Pozostała część obszaru to nieustannie zmieniająca się przestrzeń. Idealnym tego przykładem jest dawna Fabryka Korngolda. Obecnie w miejscu budynku fabryki znajduje się osiedle w zabudowie wielorodzinnej z towarzyszącymi usługami. Kwartał ten został całkowicie wyburzony i zastąpiły go nowe budynki. Tuż obok, w miejscu Wytwórni Chleba „Ziarno”, powstało kolejne osiedle mieszkaniowe. Przy skrzyżowaniu ulic Zabłocie oraz Przemysłowej jeszcze do niedawna znajdowały się budynki fabryki kosmetyków Pollena-Miraculum czy też Krakowska Fabryka Mydła C. Śmiechowskiego, powstała na początku XX wieku. Obecnie budynki te, podobnie jak pozostałe w okolicy, pełnią głównie funkcje mieszkaniowe.

Ówczesna Fabryka Józefa Goreckiego to obecnie kolejny kompleks usługowy. Następnym przykładem zmian z bardzo bliskiego sąsiedztwa jest budynek zakładów TELPOD. Od 2019 roku znajduje się tam prywatny dom studencki. Ponadto na tym obszarze pojawiły się w ostatnich latach nowe biurowce — Zabłocie Business Park. Nieco dalej na południe, w miejscu dawnej kolonii domów pracowników, znajduje się obecnie zespół trzech budynków wielorodzinnych.

Przykładem nadal istniejącej poprzemysłowej architektury Zabłocia jest budynek znajdujący się przy ulicy Przemysłowej 12 — w poprzednim stuleciu znajdowała się tutaj m.in. Fabryka „Superior” czy też Fabryka Kas Ogniotrwałych. Obecnie budynek ten pełni funkcję biurową, wpisując się w poprzemysłowy charakter Zabłocia — głównie poprzez aranżację wnętrza i swój surowy, industrialny charakter. Swoją siedzibę ma tutaj m.in. inkubator technologiczny wraz z przestrzenią coworkingową i centrum treningowym. W południowej części omawianego obszaru, na południe od ulicy Romanowicza, tkanka miejska wydaje się nienaruszona od wielu lat. Przeważa niska zabudowa, głównie usługowa i magazynowa (na północy i południu), a także mieszkaniowa (w części środkowej).

Obszar położony na południe od linii kolejowej Kraków Mydlniki – Kraków Bieżanów to również wielofunkcyjny kwartał, który zmienił się w ostat-

nich latach, głównie w południowej i południowo-zachodniej części. Mimo przeznaczenia w miejscowym planie ponad 40% terenu pod zabudowę mieszkaniową wielorodzinną lub usługową, próżno tu szukać rozbudowanych osiedli mieszkaniowych, typowych dla wcześniej omawianych części Zabłocia. Obszar ten niewątpliwie ma potencjał do rozwoju w tym kierunku, a to za sprawą licznych zabudowań przemysłowych i magazynowych, które tracą na znaczeniu. Gdziekolwiek dostrzec można pojedyncze budynki mieszkalne, a w południowo-zachodniej części również i budynki wielorodzinne, jednak stanowią one zdecydowaną mniejszość. W tej części Zabłocia dominują wielokondygnacyjne biurowce, w których siedziby mają w głównej mierze firmy świadczące szeroko pojęte usługi bankowe.

Warto zauważyć, iż struktura parceli na Zabłociu jest dość zróżnicowana. W zachodniej części, znajdującej się tuż za linią kolejową, działki są relatywnie niewielkie i obejmują swym zasięgiem niejednokrotnie jedynie podstawę budynku — czasem wraz z niewielkim dziedzińcem. Tam właśnie koncentruje się w większości historyczna, pochodząca głównie z początków XX wieku, zabudowa pierzejowa, gdziekolwiek przeplatana współczesnymi płombami architektonicznymi. Podobną strukturę parceli posiadają jedynie te rejonu badanego obszaru, w których jeszcze zachowała się dawna zabudowa mieszkaniowa jedno- lub wielorodzinną. Taką możemy wskazać w zasadzie tylko w południowej części. Współczesne, niejednokrotnie monumentalne, osiedla mieszkaniowe zajmują działki o dużych, dość regularnych kształtach, na których wcześniej znajdowały się hale produkcyjne i magazynowe. To też umożliwi inwestorom lokalizowanie okazałych rozmiarów osiedli mieszkaniowych lub całych kompleksów usługowych.

Spuściznę kulturową Zabłocia niewątpliwie tworzy dawna Małopolska Fabryka Naczyń Emaliowanych i WYROBÓW BLASZANYCH „REKORD”, która była pierwszą taką fabryką w Polsce. Część budynków (m.in. hale fabryczne oraz biuro) mieściła się przy ulicy Romanowicza, w miejscu po dawnej fabryce Korngolda, zaś do „Rekordu” przynależał również teren położony przy ulicy Lipowej. Tuż po wybuchu II wojny światowej fabryka upadła, a jej nowym właścicielem został Oskar Schindler. Obecnie kompleks ten podzielony jest między Muzeum Historyczne Miasta Krakowa oraz Muzeum Sztuki Współczesnej. Kolejnym ważnym elementem na kulturalnej mapie Zabłocia jest dawna fabryka zapalek „Znicz”, znajdująca się również przy ulicy Lipowej. W 1931 roku na jej miejscu pojawiła się Krakowska Huta Szkła. Po wojennych zawirowaniach i zmianach własno-

ściowych huta w latach 60. stała się częścią ośrodka naukowo-badawczego przemysłu szklarskiego, zaś od lat 70. znajduje się tutaj również muzeum — Centrum Szkła i Ceramiki. Z kolei w dawnym budynku składu solnego przy ulicy Na Zjeździe znajduje się współcześnie wielofunkcyjna przestrzeń dla artystów — Centrum Sztuki Współczesnej Wiewiórka.

Niewątpliwie jednym z najważniejszych kulturowych i historycznych miejsc (choć już nieco na uboczu) jest plac Bohaterów Getta. Na uwagę zasługują również takie obiekty jak Ośrodek Dokumentacji Sztuki Tadeusza Kantora Cricoteka przy ulicy Nadwiślańskiej (choć nie znajduje się dokładnie w obszarze badań, to bezpośrednio z nim sąsiaduje i stanowi niewątpliwie istotny element) czy też Muzeum Podgórze przy ulicy Powstańców Wielkopolskich. Zabłocie pod względem kulturowym nieustannie ewoluje — dziedzictwo przemysłowe i społeczne tworzą na przykład miejsca, takie jak: Park Stacja Wisła (w okolicy Bulwaru Lotników Alianckich), powstały na terenie dawnej stacji towarowej Kraków-Wisła, nawiązujący do przemysłowej historii miejsca; niezależne centrum kulturalno-społeczne Warsztat (przy ulicy Zabłocie), powstałe w opuszczonych pomieszczeniach zespołu magazynów wojskowych oraz dawnej rzeźni miejskiej czy Stakkato (przy ulicy Ślusarskiej) — kreatywna przestrzeń łącząca studio nagraniowe, szkołę muzyczną, przestrzeń sztuki oraz kawiarnię.

Nie wolno zapomnieć także o innych historycznych obiektach, które, chociaż nie pełnią obecnie funkcji kulturalnych, to nadal istotne są z punktu widzenia waloru historycznego tej części miasta. Mowa tutaj m.in. o budynku dawnych koszar kawalerskich z samego początku XIX wieku znajdującego się przy ulicy Dekerta. Obecnie obiekt ten pełni funkcję mieszkalną.

2.4. Wyniki

Niniejszy artykuł miał na celu analizę przemian morfologicznych krakowskiego Zabłocia — dawnej dzielnicy przemysłowej, która w ostatnich dekadach przekształciła się w dynamicznie rozwijający się obszar miejski, przyciągający nowych mieszkańców oraz przedsiębiorstwa z sektora innowacyjnego i kreatywnego. W opracowaniu tym skoncentrowano się na zmianach w strukturze urbanistycznej i funkcjach przestrzennych, ze szczególnym uwzględnieniem wpływu procesów inwestycyjnych na układ morfologiczny dzielnicy. Analiza opierała się na danych przestrzennych oraz przeglądzie dokumentów planistycznych — zarówno współczesnych, jak i historycznych. Artykuł ukazał wyzwania związane z godzeniem interesów inwestorów, ochroną

dziedzictwa i utrzymaniem ładu przestrzennego w warunkach intensywnej urbanizacji. Zwrócił także uwagę na potencjał nowych narzędzi planistycznych w lepszym integrowaniu rozwoju z istniejącą strukturą przestrzenną oraz wskazał, na ile wykorzystano szansę na stworzenie spójnej i zrównoważonej kompozycji urbanistycznej Zabłocia.

Analiza przemian morfologicznych Zabłocia wykazała, że kluczowym czynnikiem determinującym jego rozwój były oddolne procesy rynkowe i inwestycje prywatne. Transformacja dzielnicy z obszaru przemysłowego w nowoczesną, wielofunkcyjną część miasta odbyła się przede wszystkim w odpowiedzi na potencjał lokalizacyjny — bliskość centrum, obecność dziedzictwa architektonicznego oraz możliwość adaptacji istniejącej zabudowy. Rewitalizacja, mimo że wynikała z wcześniej przyjętej strategii planistycznej, nastąpiła również z inicjatywy podmiotów rynkowych. Efektem tego procesu była aktywizacja zdegradowanej przestrzeni miejskiej, rozwój nowej zabudowy mieszkaniowej i usługowej oraz napływ nowych użytkowników. Jednocześnie odnotowano zjawiska towarzyszące intensywnej urbanizacji, takie jak presja inwestycyjna, komercjalizacja przestrzeni, wypieranie funkcji lokalnych oraz zagrożenie utraty autentycznych cech tożsamości miejsca. Zabłocie ujawniło pewne trudności w pogodzeniu interesów ekonomicznych z potrzebami społecznymi oraz z ochroną dziedzictwa kulturowego i jakości przestrzeni publicznej.

Dokumenty planistyczne sporządzane dla badanego obszaru również pokazują, że w ostatnich dziesięcioleciach charakter zabudowy Zabłocia uległ silnym przemianom. Niegdyś były to obszary przeznaczone głównie pod tereny produkcji i przemysłu, które współcześnie otwierają dla mieszkańców i inwestorów nowe możliwości rozwoju.

3. PODSUMOWANIE I WNIOSKI

W Polsce planowanie przestrzenne stanowi jedno z narzędzi umożliwiających ingerencję w strukturę miasta. MPZP stanowią akty prawa miejscowego, które określają przeznaczenie, warunki zagospodarowania i zabudowy terenu, a także rozmieszczenie inwestycji celu publicznego. Można zatem stwierdzić, że sposób, w jaki zagospodarowana jest określona przestrzeń, wynika z nie tylko z polityki miasta, ale także z priorytetów, jakimi kierują się władze. Trudno jednak jednoznacznie określić, czy sprawowana polityka przestrzenna rzeczywiście realnie wpływa na lokowanie się przedsiębiorstw innowacyjnych w tym czy innym miejscu.

Analiza wykazała, że mimo intensywnych przekształceń oraz widocznych efektów rewitalizacji, szansa na stworzenie w pełni spójnej i zrównoważonej kompozycji urbanistycznej Zabłocia została wykorzystana tylko częściowo. Dzielnica zyskała nowy, wielofunkcyjny charakter, jednak rozwój przestrzenny często przebiegał w sposób rozproszony i nieskoordynowany. Zróżnicowanie form zabudowy, tempo komercjalizacji oraz presja inwestycyjna doprowadziły do utraty niektórych elementów tożsamości miejsca i ograniczyły spójność urbanistyczną. Mimo to potencjał rewitalizacyjny został w dużej mierze uruchomiony, a kierunek przekształceń wpisuje się w długofalowe cele planistyczne miasta.

Obecnie trwają kolejne, przełomowe zmiany w kontekście planowania przestrzennego — nastąpił powrót do idei planów ogólnych. Od 2026 roku każda gmina w Polsce będzie zobligowana do posiadania tego rodzaju dokumentu, który (w dość dużym uproszczeniu) zastępować będzie studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin. Staną się one podstawą do uchwalania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz wydawania decyzji o warunkach zabudowy. Plany ogólne mają mieć formę bardziej przejrzystą, cyfrową i znormalizowaną — z podziałem na strefy planistyczne. Co jednak ważne, mogą one — choć nie muszą — być dostosowane do obowiązujących planów miejscowych. W praktyce skuteczność zależy nie tylko od zapisów formalnych, ale także od realnej zdolności koordynowania potrzeb i interesów różnych aktorów miejskich. Nowy typ dokumentu ma umożliwić bardziej przejrzyste i zintegrowane kształtowanie przestrzeni, jednak jego skuteczność zależeć będzie od jakości współpracy między interesariuszami oraz aktualizacji lokalnych planów miejscowych. Przestrzeń Zabłocia — tak bogata historycznie i kulturowo — zasługuje na szczególną uwagę. Ważne jest, aby podczas sporządzania planu ogólnego, który może stanowić punkt zwrotny w rozwoju miasta, zastanowić się, czy — i jeśli tak, to w jaki sposób — zachować wszelkie walory tego miejsca. Wciąż istnieją niezagospodarowane tereny w obrębie Zabłocia, które mogą stanowić rezerwar pod przyszłe inwestycje. Ich zagospodarowanie będzie kluczowe dla dalszego kształtowania ładu przestrzennego dzielnicy, a plan ogólny może stanowić narzędzie, które pozwoli na pełniejsze wykorzystanie potencjału miejsca przy jednoczesnej ochronie jego wartości kulturowych i urbanistycznych. Skuteczne planowanie powinno być procesem adaptacyjnym, uwzględniającym zmienne warunki rynkowe, potrzeby mieszkańców i wartości dziedzictwa.

REFERENCES

- Adorjan, A. (2016), »'Slow' Urban Development, the History and the Future of Poblenou, 22. District of Barcelona, Spain'«, *YBL Journal of Built Environment*, 4, 1, pp. 5–11. Available at: <https://doi.org/10.1515/jbe-2016-0001> (accessed: 31.08.2025).
- Biuletyn Informacji Publicznej Miasta Krakowa, <https://bip.krakow.pl/> (accessed: 31.08.2025).
- Cerda and the First Barcelona Metropolis, 1853–1897 (2009), Lopez-Guallar, M. (ed.), Barcelona: Museu d'Història.
- Conzen, M.R.G. (1960). 'Alnwick, Northumberland: A Study in Town-Plan Analysis', *Transactions and Papers (Institute of British Geographers)*, 27, pp. iii–122. Available at: <https://doi.org/10.2307/621094> (accessed: 31.08.2025).
- Deptuła, M. (2016), 'Tradycyjne szkoły urbomorfologii a nowe podejścia do analizy miejskich form przestrzennych', *Acta Universitatis Lodzianensis. Folia Geographica Socio-Oeconomica*, 25, pp. 25–38. Available at: <https://doi.org/10.18778/1508-1117.25.02> (accessed: 31.08.2025).
- Deptuła, M. (2020), *Zjawisko fringe belt w strukturze morfologicznej miast polskich na przykładzie Radomia*, Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Drucker, J.M., Kayanan, C.M., Renski, H.C. (2019), *Innovation Districts as a Strategy for Urban Economic Development: A Comparison of Four Cases*. Available at: <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.3498319> (accessed: 31.08.2025).
- Gasidło, K., Kuboś, R. (2010), 'Aleja Lipowa – projekt flagowy Programu rewitalizacji dzielnicy Zabłocie w Krakowie', *Zarządzanie Publiczne*, 1–2(9–10), pp. 131–144.
- Gzell, S. (2020), *Urbanistyka XXI wieku*, Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Heaphy, L., Wiig, A. (2020), 'The 21st century corporate town: The politics of planning innovation districts', *Telematics and Informatics*, 54, 101459. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.tele.2020.101459> (accessed: 31.08.2025).
- ISAP, <https://isap.sejm.gov.pl/> (accessed: 31.08.2025).
- Jones, A.L. (2017), 'Regenerating Urban Waterfronts – Creating Better Futures – From Commercial and Leisure Market Places to Cultural Quarters and Innovation Districts', *Planning Practice & Research*, 32, 3, pp. 333–344. Available at: <https://doi.org/10.1080/02697459.2016.1222146> (accessed: 31.08.2025).
- Katz, B., Wagner, J. (2014), *The rise of innovation districts: A new geography of innovation in America*, Washington: Brookings Institution.
- Koter, M., Kulesza, M. (2008), 'Zastosowanie metod conzenowskich w polskich badaniach morfologii miast' [in:] Kulesza, M. (ed.), *Czas i przestrzeń w naukach geograficznych. Wybrane problemy geografii historycznej*, Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, pp. 257–272.
- Kropf, K. (2017), *The Handbook of Urban Morphology*, New Jersey: John Wiley & Sons, Hoboken.
- Lee, K.-R. (2001), 'From fragmentation to integration: development process of innovation clusters in Korea', *Science, Technology and Society*, 6, 2, pp. 305–327. Available at: <https://doi.org/10.1177/097172180100600202> (accessed: 31.08.2025).
- Mazurkiewicz, W.M. (2017), 'Metoda analizy syntaktycznej przestrzeni (space syntax analysis) jako narzędzie planistyczne' [in:] Gronostajska, B. (ed.), *Miasto dla ludzi*, 1, Wrocław: Wydawnictwo ZET, pp. 123–131.
- Moudon, A.V. (1994), 'Getting to Know the Built Landscape: Typomorphology' [in:] Franck, K.A., Schneekloth, L.H. (eds.), *Ordering space: types in architecture and design*, New York: Van Nostrand Reinhold, pp. 289–311.
- Olesiak, J. (2020), 'Analizy Space Syntax wobec zjawiska segregacji społecznej i izolacji przestrzennej obszarów mieszkaniowych', *Środowisko Mieszkaniowe*, 33, pp. 13–18. Available at: <https://doi.org/10.4467/25438700SM.20.032.13131> (accessed: 31.08.2025).
- Mydel, R. (1994), *Rozwój urbanistyczny miasta Krakowa po drugiej wojnie światowej*, Kraków: Wydawnictwo Secesja.
- Mydel, R. (2020), *Kryzys amerykańskich miast pasa rdzy*, Kraków: Oficyna Wydawnicza AFM.
- Pinho, P., Oliveira, V. (2009), 'Different approaches in the study of urban form', *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 2, 2, pp. 103–125. Available at: <http://doi.org/10.1080/17549170903083676> (accessed: 31.08.2025).
- Santamaria, G. del C. (2021), 'Innovation Districts and Complex Sustainability in Urban Economies', *International Journal of Recent Innovations in Academic Research*, 5 3, pp. 11–27. Available at: <https://www.ijriar.com/docs/2021/2021-mar/IJRIAR-02.pdf> (accessed: 31.08.2025).
- Simmie, J. (2005), 'Critical surveys edited by Stephen Roper innovation and space: A critical review of the literature', *Regional Studies*, 39, 6, pp. 789–804. Available at: <http://dx.doi.org/10.1080/00343400500213671> (accessed: 31.08.2025).
- Ślodyczek, J. (2001), *Przestrzeń miasta i jej przeobrażenia*, Opole: Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego.
- Ryan, B. D. (2008), 'The restructuring of Detroit: City block form change in a shrinking city, 1900–2000' *Urban Design International*, 13, pp. 156–168. Available at: <https://doi.org/10.1057/udi.2008.21>
- Uchwała Nr XXX/VII/229/88 Rady Narodowej Miasta Krakowa z dnia 25 kwietnia 1988 roku w sprawie miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego miasta Krakowa
- Uchwała Nr VII/58/94 z dnia 16 listopada 1994 r. zmieniająca uchwałę w sprawie miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa
- Uchwała Nr CXIII/1156/06 Rady Miasta Krakowa z dnia 28 czerwca 2006 roku w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Zabłocie”.
- Uchwała Nr LI/1404/21 Rady Miasta Krakowa z dnia 13 stycznia 2021 roku w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Rejon ulic Nowohuckiej i Klimeckiego”.

- Uchwała Nr LV/1528/21 Rady Miasta Krakowa z dnia 7 kwietnia 2021 roku w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Zabłocie-Zachód”.
- Ustawa z dnia 12 lipca 1984 roku o planowaniu przestrzennym (Dz.U. 1989 nr 17 poz. 99; zm. 1989 nr 34 poz.178 i nr 35 poz. 192; 1990 nr 34 poz. 198 i nr 87 poz. 505; 1991 nr 103 poz. 446).
- Ustawa z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. 2024 poz. 1130, 1907, 1940).
- Whitehand, J.W.R. (1977), ‘The Basis for an Historico-Geographical Theory of Urban Form’, *Transactions of the Institute of British Geographers*, 2, 3, pp. 400–416. Available at: <https://doi.org/10.2307/621839> (accessed: 31.08.2025).
- Węclawowicz, G. (2002), *Przestrzeń i społeczeństwo współczesnej Polski. Studium z geografii społeczno-gospodarczej*, Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Wiśniewski, M. (2011), ‘Zabłocie – modelowa rewitalizacja?’, *Herito: Dziedzictwo, Kultura, Współczesność*, 4, pp. 58–77.
- Zukin, S. (1991), *Landscape of Power: From Detroit to Disney World*, Berkley: University of California Press.