

Adrianna BRECHELKE\*

## POWOJENNE KSZTAŁTOWANIE ARTERII KOMUNIKACYJNYCH W ODBUDOWYWANYM KOŁOBRZEGU

Układ historycznych ulic śródmieścia Kołobrzegu, kształtowany od momentu likwidacji twierdzy do końca lat 30. XX w., zachował się do dzisiejszych czasów niemal w niezmienionej formie – pomimo wojennych zniszczeń miasta. W czasie odbudowy, rozpoczętej w połowie lat 60. XX w., nastąpił gwałtowny rozrost dzielnicy uzdrowskiej – oddzielonej od centrum pasem zieleni, torowiskiem i rozproszoną, głównie przemysłową zabudową. Konieczność powiązania uzdrowiska z resztą miasta i otwarcie na turystów, wymusiło powstanie nowych połączeń komunikacyjnych między wschodnią częścią miasta a uzdrowiskiem, dotychczas skomunikowanym jedynie od zachodu. Jednocześnie w latach 60. XX w. poszerzono i wzmocniono rangę dróg okalających śródmieście, tworząc arterię komunikacyjną omijającą zniszczoną i potencjalnie nieatrakcyjną dla przyjezdnych starówkę oraz śródmieście. Połączyła ona wschodnią część miasta z przemysłową dzielnicą portową, zlokalizowaną wzdłuż lewego brzegu Parsęty. Autorka artykułu ukazuje kształtowane po II wojnie światowej i współcześnie relacje komunikacyjne uzdrowiska z centrum Kołobrzegu oraz będące ich konsekwencją zmiany urbanistyczne.

**Słowa kluczowe:** powojenna odbudowa, struktura sieciowa, struktura urbanistyczna, tzw. Ziemie Odzyskane

### 1. WPROWADZENIE

Kołobrzeg jest niewielkim, liczącym 46 tysięcy mieszkańców nadmorskim miastem, położonym na Pomorzu Zachodnim u ujścia Parsęty. Ten znany kurort bałtycki posiada wyjątkową strukturę przestrzenną, będącą efektem wielowiekowych przemian urbanistycznych i funkcjonalnych. Miasto powstało na skrzyżowaniu dwóch strategicznych wodnych dróg handlowych: wyznaczonych na północy przez

---

\* Politechnika Poznańska, Wydział Architektury, Instytut Architektury, Urbanistyki i Ochrony Dziedzictwa. ORCID: 0000-0002-3921-6277.

Morze Bałtyckie i ciągnących się wraz z rzeką Parsętą w głąb lądu (w połączeniu z Notecią i Wartą). Szlak ten uzupełniała droga lądowa, prowadząca do Wielkopolski i na Śląsk, a więc przez tereny tworzącego się w X w. państwa polskiego. Strategiczna lokalizacja, podyktowana rozpoczętą już w średniowieczu eksploatacją salin i handlu solą, stopniowo wpływała na potencjał Kołobrzegu i doprowadziła do drugiego lokowania miasta (1255) na prawie lubeckim. Nowy ośrodek, położony na północ od pierwotnej lokalizacji, bliżej portu, połączył wodne i lądowe drogi handlowe, wyznaczając jednocześnie istniejące do dziś podwaliny układu komunikacyjnego i strukturalnego. Uwydatniło to podział na dwa obszary funkcjonalne – port oraz obecne Stare Miasto, lokowane na regularnej siatce urbanistycznej w XIII stuleciu. Współzależność obu dzielnic zapewniała równomierny, choć ograniczony fortyfikacjami rozwój [Deptuła 2014: 59]. Układ ten przetrwał w niemal niezminionej formie i wciąż czytelny jest we współczesnej siatce ulic. Artykuł ukazuje powiązania układu funkcjonalno-przestrzennego z historycznym układem komunikacyjnym stanowiącym podstawę do rozwoju miasta. Kołobrzeg traktowany jest jako studium przypadku, a badania bazujące na założeniach morfologii miejskiej uzupełnione zostały metodami ikonografii i analizy urbanistycznej. Szersze ujęcie zagadnienia formowania arterii komunikacyjnych pozwoliło na ukazanie zależności pomiędzy trwałością i elastycznością tkanki miejskiej, co potwierdza powojenny rozwój zdegradowanych i nowo tworzonych dzielnic opartych na historycznym układzie urbanistycznym i komunikacyjnym.

## **2. HISTORYCZNE KSZTAŁTOWANIE UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO**

Tkankę urbanistyczną rozwijanego od połowy XIII w. miasta oparto na ortogonalnej sieci ulic oraz otoczono murami i fosą. Niewielkie, składające się z czterech przecznicy założenie uzupełniono o prostokątny rynek, zlokalizowany w centralnej części. Przylegał on do głównego traktu, prowadzącego do portu przez wylotową bramę miejską zwaną Munde. Prostopadle do portu biegła większość ulic: ul. Katedralna (daw. Dom Str.), ul. Gabriela Narutowicza/Ratuszowa (daw. Linden Str.) oraz ul. Emilii Gierczak (daw. Schlieffen Str.) Z uwagi na dynamiczny rozwój Kołobrzegu w XIII i XIV w. miasto stało się ważnym ośrodkiem handlowym, gospodarczym i militarnym. Utworzone wówczas obwarowania zablokowały możliwość ekspansji oraz swobodnego przemieszczania się. Szlak komunikacyjny oparto na drodze wiodącej przez dwie główne, leżące naprzeciw bramy miejskie – Munde i Wschodnią. Powstały wówczas ciąg drogowy obejmował tereny portowe i saliny, stare miasto oraz wschodnie przedmieścia (łącznie szlak handlowy z miastem). Horyzontalna, drogowość przechodząca przez rynek dzieliła Kołobrzeg na pół. Sieć komunikacyjna, choć ograniczona fortyfikacjami, rozwijała się powoli i wynikała z ówczesnych potrzeb mieszkańców.

## 2.1. XIX w. – początek dużych zmian urbanistycznych

Sytuacja przestrzenna w mieście uległa zmianie na początku XIX w. W 1804 r. przełomowe odkrycia medyczne, dotyczące naturalnych walorów nadmorskiego klimatu, doprowadziły do powstania uzdrowiska w Kołobrzegu [Held 1804]. Początek intensywnego rozwoju nadmorskiej dzielnicy wyznacza budowa pierwszego Zakładu Kąpeli Solankowych oraz Zakładu Ciepłych Kąpeli Morskich w 1841 r. oraz założenie Towarzystwa Upiększania Kołobrzegu, które przyczyniło się do rozwoju przestrzennego nowego, nadmorskiego pasa miejskiego [Heider et al. 2019: 96]. Struktura funkcjonalna miasta uległa zmianie. Węzłowe punkty – dotychczas oparte o stare miasto i port – rozszerzono o nową dzielnicę uzdrowiskową, a wraz z nią rozbudowano układ komunikacyjny. Wytyczona w 1864 r. ul. Marii Rodziewiczówny (daw. Park Str.) na granicy nadmorskiego parku im. Stefana Żeromskiego (daw. Strandpark) i kurortu wyznaczała północną granicę zabudowy uzdrowiskowej. Większość ulic została poprowadzona prostopadłe do morza i w kierunku miasta, co stworzyło długie, prostokątne kwartały z alejami drzew. Stare miasto, w obliczu XIX-wiecznych przekształceń, zachowało swój historyczny układ komunikacyjny, a rozbudowywane w miejscu dawnych murów miejskich oraz wzdłuż szlaku handlowego śródmieście uzupełniało i łączyło ze sobą dzielnice. Wytyczanie nowych ulic i placów śródmieścia zaczęto od zachodniej strony, gdzie poszerzono i przedłużono istniejącą średniowieczną ulicę (prowadzącą do dzielnicy portowej) oraz wytyczono równoległą do niej reprezentacyjną arterię – ul. Zwycięzców (daw. Victoria Str.), wiodącą do uzdrowiskowego parku Teatralnego (daw. Theater Park). Wychodziła ona z głównego placu nowej dzielnicy, którym był parkowy Plac 18 Marca (daw. Kaiserplatz). Stanowił on atrakcyjny punkt węzłowy między starym miastem, uzdrowiskiem i powstałym w latach 60. XIX w. dworcem kolejowym, do którego wiodła prostopadła ul. Dworcowa (daw. Wilhelm Str.)

Układ komunikacyjny miasta uzupełniono o liczne place i skwery uatrakcyjniające i różnicujące przestrzeń. Pomimo różnic funkcjonalnych portu, śródmieścia i uzdrowiska obszary te wzajemnie się uzupełniały, a ich rozwój odbywał się w sposób równomierny. Tkankę urbanistyczną uzupełniano o nowe kwartały i ulice, poprowadzone zgodnie z biegiem istniejących arterii lub w relacji do nich. Szczytowy moment rozwoju przestrzennego miasta nastąpił w okresie międzywojennym. Tkanka urbanistyczna oraz sieć ulic zostały wówczas uzupełnione o nowe dzielnice w lewobrzeżnej części Kołobrzegu, gdzie rozplanowano tereny usługowo-przemysłowe oraz mieszkalne. Całość założenia oparta była na trzech równoległych i równomiernie rozłożonych drogach przecinających Parsętę, biegnących z południowego zachodu na północny wschód, oraz prostopadłej do nich, historycznej arterii komunikacyjno-handlowej.



Rys. 1. Układ komunikacyjny Kołobrzegu z 1929 r. [Mapster.pl: z zasobów Wydziału Geodezji UM w Kołobrzegu]

Rozwój Kołobrzegu zahamował wybuch II wojny światowej. W 1944 r. wraz ze zbliżaniem się jednostek Armii Czerwonej i Ludowego Wojska Polskiego do Berlina w mieście rozpoczęto proces przygotowań do obrony utworzonej z miasta twierdzy. Wzmocniona dla celów obronnych struktura urbanistyczna Kołobrzegu pozwoliła na spowolnienie biegu bitwy, rozpoczętej na początku marca 1945 r. Hitlerowska decyzja o przekształceniu miasta w twierdzę (Festung Kolberg) szczególnie w śródmieściu przyczyniła się do ogromnych zniszczeń.

### **3. POWOJENNE KSZTAŁTOWANIE ARTERII KOMUNIKACYJNYCH**

Według sprawozdania Biura Planowania Regionalnego z czerwca 1945 r. zniszczenia Kołobrzegu w wyniku działań wojennych – oblężenia miasta – wyniosły 85%. Do odbudowy nadawało się 15% budynków mieszkalnych. Zniszczenia wojenne objęły również całą infrastrukturę miejską, w tym komunikacyjną. Najbardziej zniszczonym obszarem Kołobrzegu był wschodni brzeg Parsęty, wraz ze Sta-

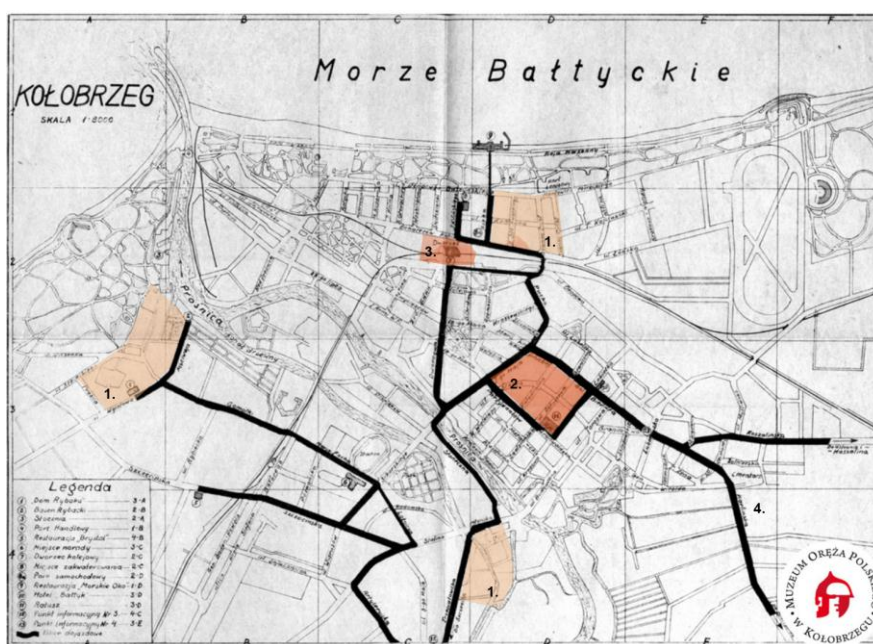
rym Miastem, gdzie w wąskich ulicach toczyły się walki. Oprócz domów mieszkalnych zniszczono także niezbędną infrastrukturę komunalną – gazownię, przepompownię ścieków, port, bazę rybacką, zakłady usługowe i fabryki. Wszystkie drogi prowadzące do Kołobrzegu były niemal nieprzejezdne. Zabarykadowane ciągi komunikacyjne, wyburzone mosty i skradzione szyny stanowiły poważną przeszkodę komunikacyjną dla odbudowy ośrodka.

### 3.1. I Faza odbudowy miasta

Wyludnione miasto zaczęło przyjmować osadników tuż po przekazaniu Polsce Kołobrzegu w czerwcu 1945 r. W obliczu ogromnej dewastacji napływający osadnicy zajmowali nadające się do zamieszkania budynki zlokalizowane głównie na zachodnich i południowo-zachodnich obrzeżach miasta. Zachowało się tam dawne osiedle rybackie pochodzące z okresu międzywojennego. Tworzące się w okresie pierwszych lat powojennych mikro-osiedla ulokowały się również w pozostałych fragmentach kwartałów niezniszczonych działaniami wojennymi, rozproszonych wokół centrum. Wraz ze wzrostem liczby ludności Kołobrzegu pojawiła się potrzeba rozbudowy zaplecza administracyjnego. W tym czasie wykorzystywano ratusz w centrum miasta, a inne instytucje lokowano w przyległych, zachowanych budynkach. Zdeterminowało to potrzebę powiązania komunikacyjnego osiedli mieszkaniowych z administracją Kołobrzegu. Rozpoczęto wówczas oddolną akcję odgruzowania miasta. Z uwagi na ogromniszczeń udrażniano główne drogi prowadzące do centrum. Odbudowano również mosty – przy ul. Solnej (wraz z kolejowym), przy ul. Edmunda Łopuskiego oraz Batardeau, co zapewniło połączenie lewobrzeżnej części miasta z prawobrzeżną.

W pierwszych dwóch latach po wojnie skupiano się na zaspokojeniu podstawowych potrzeb napływającej do miasta ludności. Lokalne organy administracyjne borykały się z problemami wykraczającymi poza ich kompetencje. Poprzez brak odpowiednio wykwalifikowanych osób rozpoczęcie odbudowy było opóźnione. Ponadto władze powiatowe utworzyły swoją siedzibę w Karlinie, co utrudniło sprawne działania na miejscu. Spotęgowane było to również brakiem zainteresowania Kołobrzegiem na szczeblu krajowym. Sytuacja zmienia się w 1947 r. Zorganizowana wówczas – przez Związek Miast Gospodarczych – konferencja „Odbudowa miasta Kołobrzega” (sic!), poświęcona została problematyce odbudowy gospodarczej miasta [Dziemba 2019: 58]. Postulowano konieczność wprowadzenia zmian w sposobie organizacji pracy oraz reaktywacji przemysłu portowego. Uznaje się, że konferencja zdynamizowała dalsze działania w mieście. Tego samego roku podjęto decyzję o przeniesieniu Starostwa Powiatowego z Karlina do Kołobrzegu [Dziemba 2019: 59]. Dzięki temu miasto powoli zaczęło się rozwijać. Stworzono pierwsze placówki kulturalne i oświatowe. Uruchomiono kino, organizowano zabawy taneczne w centrum miasta. Zaczęto nadawać nowy charakter przestrzeni

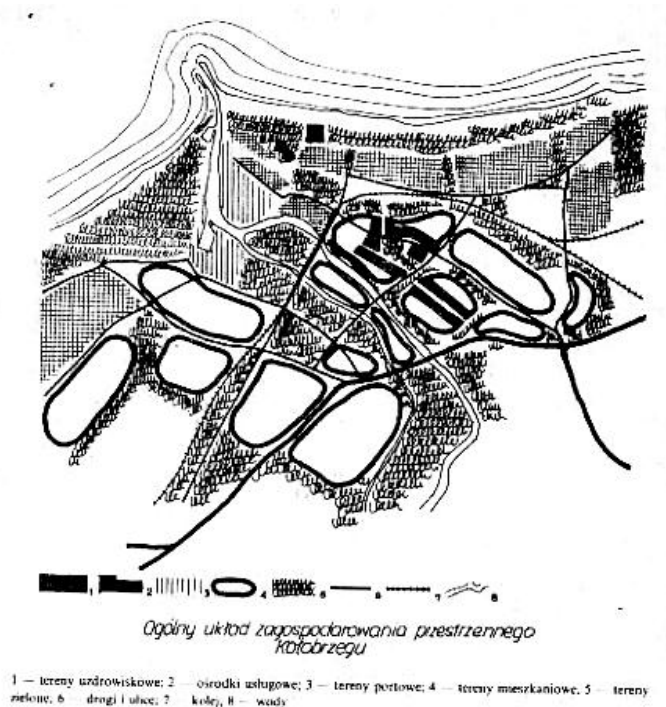
publicznej poprzez zmiany nazw ulic. Odgruzowywane i porządkowane ulice łączyły poszczególne obszary Kołobrzegu, co nadawało miastu swego rodzaju płynność. Uruchomienie portu w 1948 r. pobudziło rozwój gospodarczy. Akcje mające na celu uporządkowanie miasta organizowane były odgórnie przez lokalne władze. Usuwno wciąż zalegające na ulicach niewybuchy, zniszczone sprzęty wojskowe i morze gruzu z niszczących kamienic. Obraz udroźnionej sieci dróg Kołobrzegu przedstawia plan miasta z 1948 r., stworzony na potrzeby ogólnopolskiej Narady Rybackiej, która odbyła się w dniach 27-28 sierpnia 1948 r. (rys. 2). Na przedwojenną mapę nałożony został układ komunikacyjny, odpowiadający stanowi przedwojennemu. Uwagę zwracają wciąż eksploatowane drogi dojazdowe, stanowiące pozostałość średniowiecznych szlaków handlowych. Pozostałe ulice łączą obszary zachowanej tkanki miejskiej, adaptowanej od 1945 r. na potrzeby nowych mieszkańców, przeważnie osadników z innych ziem przedwojennej Polski. Istotny, oznaczony na tym planie szlak biegnie od ul. Wylotowej i ul. Bałtyckiej, zataczając koło wzdłuż ul. Artyleryjskiej i Trzebiatowskiej. Następnie przez most przy ul. Edmunda Łopuskiego łączy się z głównymi punktami w centrum miasta: ratuszem oraz dworcem, gdzie następuje rozwidlenie. Na północ ulice wiodą do pozostałości molo, a we wschodniej części prowadzą do dróg wyjazdowych – ul. Koszalińskiej i ul. Bolesława Krzywoustego.



Rys. 2. Plan miasta z 1948 r. z naniesionymi drogami dojazdowymi (sporządzony z okazji Narady Rybackiej). 1. Małe osiedla mieszkaniowe na niezniszczonych obszarach; 2. centrum administracyjne miasta; 3. dworzec kolejowy; 4. średniowieczny szlak handlowy  
[Miastokolobrzeg.pl]

### 3.2. II Faza odbudowy miasta

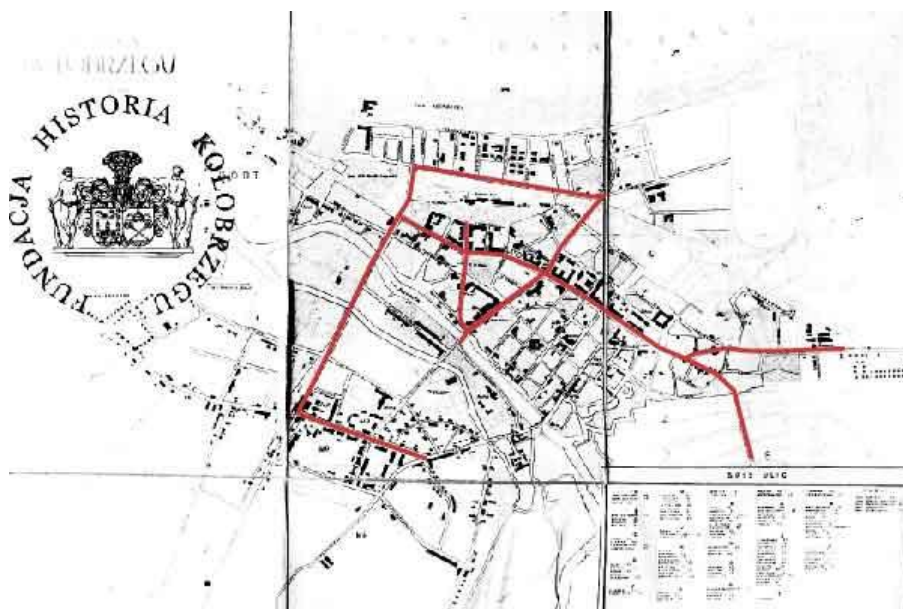
Przyjmuje się, że pierwszy etap powojennej, spontanicznej odbudowy miasta kończy się w 1957 r. za sprawą uchwały Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów nr 450/57. Zobowiązywała ona do odnowy znajdujących się na terenie Kołobrzegu źródeł leczniczych, budynków uzdrowiskowych i urzędów portowych. Uchwała obligowała również do nowych inwestycji w zakresie odbudowy miasta – rozwinięcia bazy usługowej i mieszkaniowej oraz odbudowy infrastruktury komunalnej, w tym dróg. Postulaty uchwały zobrazowano w „Ogólnym planie zagospodarowania przestrzennego” powstałym we wrześniu 1960 r., sporządzonym dla Wojewódzkiej Rady Narodowej w Koszalinie [Dziemba 2019: 63]. Dokument ten ustanawiał główne kierunki planowanego rozwoju i rozbudowy. Określono wówczas funkcję miasta jako uzdrowiskowo-wypoczynkową, co wiązało się z koniecznością zaadaptowania infrastruktury miejskiej do nowych potrzeb. Założenie oparto na istniejącej sieci dróg, które w tym czasie – po serii rozbiórek – stanowiły już *de facto* jedyny ślad dawnego ukształtowania przestrzeni miasta. Dodatkowo, ze względu na rozwój dzielnicy portowej oraz rozrastające się zakłady przemysłowe, zaplanowano drogi tranzytowe we wschodniej części Kołobrzegu, dalej wiodące przez południową część miasta.



Rys. 3. Ogólny układ zagospodarowania przestrzennego Kołobrzegu [Bojar-Fijałkowska 1990]

Następne, oparte o Plan Zagospodarowania Przestrzeni, perspektywiczne plany rozwoju przestrzennego w Kołobrzegu – pochodzące z poł. lat 60. XX w. – ukazują sieć ulic o nieco zmienionym układzie. Zasadniczym korektom ulega wschodnia część Kołobrzegu. Plan przewidywał powstanie węzła komunikacyjnego w miejscu wjazdu do miasta. Planowane rondo umożliwiłoby przedostanie się zarówno do dzielnicy uzdrowskiej, jak i przejazd wokół starówki, łącząc ze sobą główne drogi tranzytowe. Takie rozwiązanie połączono przede wszystkim z charakterem rozwoju miasta i potrzebą sprawnego dojazdu do dynamicznie rozbudowywanej dzielnicy uzdrowskiej.

Na początku lat 60. XX w. rozpoczęto intensywny proces rozbudowy Kołobrzegu zgodny z założeniami planu i uchwał rządowych [Kroczyński 1971: 5]. Pracę rozpoczęto od rozbudowy śródmieścia. Powstająca zabudowa blokowa obejmowała historyczne kwartały, pozostawiając historyczny układ ulic. W znacznej mierze nowe budownictwo umiejscowiono wzdłuż krawędzi działek, pozostawiono trzymetrową zieloną strefę buforową. Wnętrze kwartałów stanowiły tereny rekreacyjne, porośnięte trawą oraz wewnętrzne drogi dojazdowe z parkingami. Wzniesione w latach 60. XX w. osiedla charakteryzowały się stosunkowo niewielkimi rozmiarami, wynikającymi z historycznego ukształtowania sieci ulic. Mimo utrzymywania zabudowy w granicach wcześniej wyznaczonej siatki ulic, struktura osiedlowa wprowadziła zupełnie nową jakość architektoniczną i urbanistyczną, gdyż rozbijała ciągi pierzei i intensyfikowała obszar zieleni. Odzwierciedleniem przemian zachodzących w Kołobrzegu może być Informator MO z 1961 r., zawierający plan miasta z naniesionymi nazwami ulic (rys. 4).



Rys. 4. Plan miasta z 1961 r. [Miastokolobrzeg.pl]



Przedstawia on nie tylko proces rozwoju urbanistycznego miasta w rejonie śródmieścia, dzisiejszej al. Św. Jana Pawła II i ul. Dworcowej, ale również ukazuje rangę głównych ciągów komunikacyjnych, wyznaczonych w 1948 r. Dodatkowo w 1961 r., za sprawą odbudowy mostu przy ul. Solnej, wzmocniono rangę istniejących wcześniej połączeń drogowych z lewobrzeżnej części miasta do śródmieścia. Wskutek budowy mostu trakt ten stał się też główną drogą dojazdową do sanatoriów w dzielnicy uzdrowskiej. Uwagę zwraca droga tranzytowa biegnąca od wschodniego wjazdu do miasta i okalająca obszar zniszczonej starówki. Łączy się ona z lewobrzeżnym fragmentem dzisiejszej ul. Edmunda Łopuskiego, ale nie ma bezpośredniego połączenia z południową drogą wyjazdową. Dodatkowo zmieniona ranga ulic doprowadziła do przesunięcia ruchu samochodowego na północ śródmieścia, co odciążało centrum i usprawniło obsługę rozbudowywanych od lat 60. XX w. terenów uzdrowskich [Bojar Fijałkowska 1990: 49]. Ekspansja bazy sanatoryjno-wypoczynkowej w kierunku wschodnim zaowocowała powstaniem nowych ulic, sięgających aż do parku im. Aleksandra Fredry [Patan 2011: 144]. Rosnące zainteresowanie Kołobrzegiem wśród kuracjuszy i letników wymusiło usprawnienie komunikacji w mieście. Połączono wówczas dzielnicę uzdrowską bezpośrednio z ul. Koszalińską. Ułatwiało to dotarcie do rozbudowywanych obiektów sanatoryjno-letniskowych.

### 3.3. Intensywny rozwój lat 70. XX w.

Lata 70. XX w. wprowadziły nowe rozwiązania konstrukcyjne i intensyfikację zabudowy wielorodzinnej, która wymagała uzupełnienia o nową sieć drogową. Przemiany te (zwłaszcza w zakresie komunikacji) ukazują dobrze plan miasta z 1971 r. W rejonie dzisiejszych ulic – Kamiennej i Wolności, stworzono główną drogę przejazdową, łączącą wschodnią część Kołobrzegu z południową. Rozwiązanie to podzieliło obszar urbanistyczny starego miasta, oddzielając park im. gen. H. Dąbrowskiego i pozostałości obrzeżnej zabudowy starówki. Drogę połączono z dzisiejszą al. św. Jana Pawła II, prowadzącą bezpośrednio do ul. Dworcowej. Ponadto poszerzono i zagospodarowano ul. Myśliwską, wiodącą do wschodniej części dzielnicy uzdrowskiej. Doprowadziło to w konsekwencji do niezwykle istotnych zmian w strukturze przestrzennej i komunikacyjnej Kołobrzegu. W śródmieściu zrealizowano poprzedzoną konkursem organizowanym przez SARP, zabudowę w rejonie ul. Budowlanej [Fiuk 2017: 157]. W rejonie dawnych murów obronnych wybudowano dwa jedenastopiętrowe bloki w formie tzw. „desek” oraz prostopadły do nich szpaler pięciokondygnacyjnych budynków [Kondziela 1998: 106]. Osiedle powstało w miejscu dawnych kwartałów zabudowy, a jego powstanie zniszczyło historyczną strukturę urbanistyczną. Pozwoliło to jednak na stworzenie arterii komunikacyjnej, omijającej centrum miasta. Łączyła ona południowo-wschodnią część Kołobrzegu z dzielnicą uzdrowską. Dodatkowo zmieniono

rangę ulic. Stworzono drogę tranzytową, omijającą centrum miasta. W ten sposób powstała obwodnica dawnej starówki: ring przebiegał przez dwa mosty oraz łączył się z obszarem dworca. Podsumowaniem dynamicznych działań przestrzennych lat 70. i 80. XX w. może być plan miasta pochodzący z 1985 r. Przedstawia strukturę urbanistyczną Kołobrzegu, uzupełnioną zabudową blokową i w pełni zagospodarowaną siatkę ulic, stanowiącą mozaikę średniowiecznego, nowożytnego i powojennego układu komunikacyjnego. Istotnym wydaje się fakt, że w obszarze historycznych dzielnic Kołobrzegu układ dróg pozostał niemal identyczny. Dotyczy to zarówno miasta lokacyjnego, jak i ukształtowanych w XIX w. dzielnic – uzdrowskiej i Śródmieścia. Jedyne korekta w rejonie dzisiejszej ul. Kamiennej stanowi trwałą zmianę i zaburzenie przedwojennego układu. Plan ukazujący rozmieszczenie bloków mieszkalnych pokazuje również, że pomimo kompletnej zmiany charakteru zabudowy, decyzja o wkomponowaniu ich w istniejący układ dawnych kwartałów, doprowadziła do utrzymania sieci dróg w praktycznie niezmienionej formie.



Rys. 5. Plan miasta z 1985 r. [Gis.kolobrzeg.pl]

### 3.4. III faza odbudowy

Przełomowym momentem rozwoju przestrzennego stały się lata 80. XX w., w których rozpoczęto na obszarze historycznego miasta lokacyjnego budowę tzw. Nowej Starówki. Prace poprzedzono badaniami archeologicznymi ustalającymi dokładny obraz kwartałów. W 1980 r. opracowano projekt koncepcyjny zabudowy obszaru starego miasta. Oparto go na zachowanej siatce średniowiecznych ulic, zachowując ich dawny, kameralny klimat [Kondziela 1998: 107]. Dzięki temu obszar staromiejski odzyskał walory turystyczne, a układ komunikacyjny nie uległ zmianie. Współczesna sieć dróg w Kołobrzegu w znacznym stopniu nawiązuje do ukazanych w artykule planów zagospodarowania przestrzennego pochodzących z lat 60. XX w. Założenia te, w sposób harmonijny z istniejącym układem drogowym, uzupełniają sieć komunikacyjną o drogi tranzytowe i obwodnice. Wybudowane Rondo im. Solidarności i poszerzenie ul. Myśliwskiej umożliwiło płynniejszy ruch i odciążenie śródmieścia. Dodatkowo wytyczona obwodnica (ul. Europejska) umożliwiła bezpośrednie połączenie wschodniej części miasta, stanowiącej jednocześnie główną drogę wjazdową do Kołobrzegu, z dzielnicą przemysłową na zachodzie. Wzmocnienie rangi ul. Unii Lubelskiej i nadanie ciągłości między ul. Koszalińską a ul. Solną połączyło istotne punkty komunikacyjne Kołobrzegu. Dzięki temu została odciążona ul. Kamienna, dotąd rozdzielająca część dawnego obszaru starego miasta. Poprzez zmniejszenie ruchu park im. gen. H. Dąbrowskiego, stanowiący unikalną pozostałość twierdzy Kołobrzeg i nieodłączny element starówki, ma szansę odzyskać swoją wartość turystyczną i powiązanie przestrzenne.

## 4. PODSUMOWANIE

Przedstawiona w artykule analiza pozwala na stwierdzenie, że pomimo ogromu zniszczeń wynikających z działań wojennych historyczny układ urbanistyczny miasta, bazujący na sieci średniowiecznych dróg handlowych, pozostał trwały i praktycznie niezmienny. Powojenne kształtowanie arterii komunikacyjnych w Kołobrzegu ze względu na trudną przeszłość polityczną, uniemożliwiającą szybką odbudowę, zostało w konsekwencji poprowadzone zgodnie z przedwojennym układem. Wynikało to z uwarunkowań funkcjonalnych i potrzeb mieszkaniowych, których efektem było powstanie sąsiadujących ze śródmieściem dzielnic. Pomimo zupełnie nowej zabudowy w duchu modernistycznym, dawna tkanka miejska i założenia komunikacyjne pozostały wciąż czytelne. Wzrost liczby mieszkańców, letników oraz pojazdów doprowadził do powstania nowych sieci połączeń komunikacyjnych poza obszarem historycznych dzielnic oraz zmiany rangi istniejących w centrum ulic. Mimo tego struktura przestrzenna pozostała wciąż czytelna. Utworzenie swoistego ringu na bazie istniejących dróg umożliwiło poprowadzenie ruchu

dookoła starówki i ominięcie zniszczonego centrum miasta. Poprzez powstanie, planowanych już w latach 60. XX w., nowych sieci komunikacyjnych płynność ruchu zwiększyła się, odciążono centrum nieprzystosowane do napływu samochodów. Powojenna odbudowa pokazała, że niezależnie od formy nowopowstającej zabudowy historyczny układ przestrzenno-funkcjonalny stanowi kluczowy element harmonijnego kształtowania miasta oraz kluczową wartość determinującą rozwój. Układ ulic śródmieścia, pomimo ogromnej skali zniszczeń, został zachowany niemal w pełni, a poprowadzone drogi tranzytowe umożliwiły scalenie starówki i śródmieścia w jeden obszar funkcjonalny, zgodny z historycznym założeniem struktury sieciowej, i jednocześnie dobrze skomunikowany z dzielnicą uzdrowską. Okazało się to szczególnie istotne po zakończeniu budowy Nowej Starówki w latach 90. XX w., kiedy centrum miasta zyskało potencjał turystyczny. Ponadto poprzez nakierowanie ruchu turystów i kuracjuszy na wschodnią część uzdrowiska udało się zachować kameralny klimat starówki i płynne połączenie piesze z kurortem, a więc harmonię komunikacyjną w relacji między dzielnicami. Udowadnia to zarazem trwałość, jak i elastyczność historycznej struktury urbanistycznej Kołobrzegu w relacji z wyzwaniem wynikającym z ciągłym rozwojem tkanki miejskiej.

#### LITERATURA

- Bal W., 2012, *Cultural identity of seaside health resorts. An inspiring space and demanding heritage*, „Przestrzeń i Forma”, t. 1 (17), s. 133-152.
- Baranowski A., 2019, *60 lat Kołobrzesckiej Spółdzielni Mieszkaniowej*, Wydawnictwo Kamera, Kołobrzeg.
- Bojar-Fijałkowska A., 1990, *Kołobrzeg w Polsce Ludowej*, Wydawnictwo Koszaliński Ośrodek Naukowo-Badawczy, Koszalin.
- Bugalski Ł., 2014, *Kwestia odbudowy zabytkowych zespołów staromiejskich na Ziemiach Odzyskanych*, „Przegląd Zachodni”, nr 3 (352), s. 212-234.
- Deptuła M., 2014, *Przeobrażenia terenów pofortecznych na przykładzie Torunia w świetle koncepcji M.R.G. Conzena*, „Acta Universitas Lodziensis. Folia Geographica Socio-Oeconomica”, nr 16, s. 57-71.
- Dziemba R., 2018, *Historia Kołobrzegu dla średniozaawansowanych*, Wydawnictwo Kamera, Kołobrzeg.
- Dziemba R., 2018a, *Tajna mapa Milicji Obywatelskiej*, <https://miastokolobrzeg.pl/historia/16922-tajna-mapa-milicji-obywatelskiej.html> (dostęp: 26.05.2022).
- Dziemba R., 2018b, *Najstarsza mapa Kołobrzegu*, <https://miastokolobrzeg.pl/historia/21337-najstarsza-mapa-kolobrzegu.html> (dostęp: 26.05.2022).
- Dziemba R., 2019, *Historia Kołobrzegu po 1945 roku*, Wydawnictwo Kamera, Kołobrzeg.
- Fiuk P., 2017, *Architektura miasta odbudowanego*, Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny, Szczecin.
- Gasztold T., Kroczyński H., Rybicki H., 1979, *Kołobrzeg – zarys dziejów*, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań.

- Heider R., Kierzek A., Laber W., Kotuła J., 2019, *Nieco o rozwoju Kołobrzegu jako uzdrowiska – od przeszłości do teraźniejszości*, „Otorynolaryngologia”, nr 18 (3, 4), s. 94-104.
- Kondziela H., 1998, *Założenia programowe i odbudowa Starego Miasta w Poznaniu i Kołobrzegu*, „Odbudowa Miast Historycznych”, Elbląg.
- Kroczyński H., 1971, *Kołobrzeg* [informator], Wydawnictwo artystyczno-graficzne RSW, Kraków.
- Kroczyński H., 1979, *Relikty nowożytnej twierdzy kołobrzesckiej we współczesnej architekturze miasta*, „Koszalińskie Zeszyty Muzealne”, t. 9, s. 93-112.
- Kroczyński H., 2018, *Powojenny Kołobrzeg 1945-1950*, Wydawnictwo Reda, Kołobrzeg.
- Mapster, *Plany miast – Europa Środkowa*, <http://igrek.amzp.pl/11769551> (dostęp: 26.05.2022).
- Miedziński M., 2017, *Rozwój przestrzeni turystycznej i procesów urbanizacyjnych Kołobrzegu oraz problematyka utworzenia na jego bazie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego*, „Rocznik Kołobrzescki”, Wydawnictwo Reda, Kołobrzeg.
- Patan J., 1999, *Historia Kołobrzegu w fotografii: Kolberg: do 1945 roku*, Agencja Wydawnicza Patan-Press, Kołobrzeg.
- Patan J., 2011, *Moje lata sześćdziesiąte*, Patan Press, Kołobrzeg.
- Rybicki H., 1965, *Początki życia polskiego w Kołobrzegu*, w: *Dzieje Kołobrzegu (X-XX wiek)*, red. H. Lesiński, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań.
- Sekula B., Orlińska H., 1965, *Charakterystyka rozwoju przestrzennego Kołobrzegu (1945-1965)*, w: *Dzieje Kołobrzegu (X-XX wiek)*, red. H. Lesiński, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań.
- System Informacji Przestrzennej, *Plany historyczne*, <https://mapy.gis.kolobrzeg.pl/imapclient/?gmap=gpPlanyHistoryczne> (dostęp: 27.02.2023).
- Uchwała nr 450/57 Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z dnia 13 listopada 1957 r. o odbudowie miasta Kołobrzegu.
- Urząd Statystyczny w Szczecinie. Gmina miejska Kołobrzeg, 2020, [https://szczecin.stat.gov.pl/vademecum/vademecum\\_zachodniopomorskie/portrety\\_gmin/powiat\\_kolobrzescki/gmina\\_miejska\\_kolobrzeg.pdf](https://szczecin.stat.gov.pl/vademecum/vademecum_zachodniopomorskie/portrety_gmin/powiat_kolobrzescki/gmina_miejska_kolobrzeg.pdf) (dostęp: 26.05.2022).
- Voelker J., 2014, *Ostatnie dni Kołobrzegu: walki o niemieckie miasto w Marcu 1945 roku*. Wydawnictwo Napoleon V, Warszawa.

## POST-WAR DEVELOPMENT OF COMMUNICATION ARTERIES IN RECONSTRUCTED KOŁOBRZEG

### Summary

The layout of the historic downtown streets of Kołobrzeg, formed from the time of the fortress' liquidation until the end of the 1930s, has remained almost unchanged to the present day despite the city's wartime destruction. The period of reconstruction which began in the mid 1960s saw the rapid growth of the spa district – separated from the centre by a green belt, a railway track and dispersed buildings – mainly industrial. The need to connect the resort to the rest of the city and open it up to tourists necessitated the creation of new transport links between the eastern part of the city and the resort, which had hitherto only been connected to the west. At the same time, in the 1960s, the roads surrounding

the town centre were widened and strengthened, creating a thoroughfare that bypassed the damaged and unattractive old town and the town centre. It connected the eastern part of the city with the industrial port district located along the left bank of the Parsęta River. The article shows the communication relations between the spa and the centre of Kołobrzeg and the urban development that resulted from it.

**Keywords:** post-war reconstruction, spatial network structure, urban structure, so-called Recovered Lands