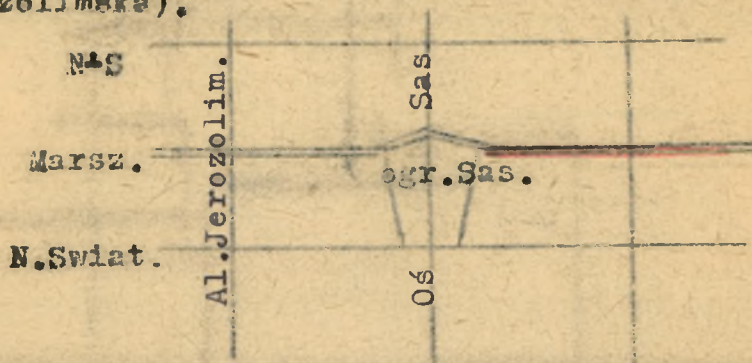


OPINIA O PROJEKTOWANYM PRZEDŁUŻENIU UL. MARSZAŃKOWSKIEJ

Przedstawiony do zaopiniowania schematyczny szkic, obejmuje projektowane przedłużenie ul. Marszałkowskiej od ogrodu Saskiego do wiaduktu Żoliborskiego. Jest to trasa studjowana już wielokrotnie w różnych okresach badań i studjów planów Wielkiej Warszawy.

Opinię niniejszą opracowuję w ścisłej łączności z założeniami, przedstawionymi Głównemu Urzędowi Planowania Przestrzennego w ogólnej opinii, złożonej w maju bież. roku o planach B.O.S.-u dla odbudowy Warszawy.

W opinii tej omówiłem zasadniczy układ trzech głównych arterji komunikacyjnych na obszarze Warszawy, idących z północy na południe (Nowy Świat, Krakowskie, Miodowa, Marszałkowska i jej przedłużenie i art. N-S, ul. Chałubińskiego i t.d. oraz trzech arterji wschodnio-zachodnich (Stawki - Konwiktorska, Oś Saska, Al. Jerozolimskie).



Przy powyższych założeniach, projektowana trasa jest w zasadzie najzupełniej celowa i zgodna z moją opinią ówczesnie wydaną, a jej przebieg od Ogrodu Saskiego do wiaduktu Żoliborskiego ma wyjątkowo duże znaczenie w całości planu miasta.

Dawniejsze studja liczyły się w mniejszym lub większym stopniu z istniejącą, wadliwą, aczkolwiek gospodarczo przedstawiającą pewną wartość zabudową na całym biegu projektowanego przebiecia.

Po zburzeniu miasta powstały nowe warunki jej projektowania i wzrosło jeszcze jej znaczenie w związku z decyzją o przysunięciu najważniejszych obszarów miasta do Skarpy Warszawskiej i do Wisły. Wzrosło również znaczenie rozwiązań urbanistycznych i architektonicznych na tej trasie, która przechodzi przez najważniejsze ośrodki miasta, obok szczęśliwie zachowanych zabytków, tak ważnych jak plac Bankowy, Arsenał, Pałac Mostowskich i projektowane ujawnienie, zatartych w XIX stuleciu, śladów linii obronnej i wałów z czasów Wojejn Szwedzkich.

W tych warunkach nowe studjum arterji powinno z jednej strony wypełnić wielkie luki komunikacyjne północnego ramienia w podstawowym krzyżu arterji (Oś Saska - ul. Marszałkowska) a z drugiej strony powinno ono zorganizować i przewidzieć ukształtowanie przestrzeni i brył architektonicznych w wyliczonych wyżej punktach.

Przedstawiony do zaopiniowania schematyczny szkic zawierający dwie równoległe linje regulacyjne projektowanej ulicy, nie pozwala zorientować się w tych najważniejszych zagadnieniach natury komunikacyjnej i architektonicznej, w jakie projektowana trasa obfituje. Są one następujące:

Plac Bankowy. Niewyjaśniony jest tu przebieg i wylot z Ogrodu Saskiego, oraz przekształcenie nader wyżnego pod względem komunikacyjnym, sabytkowym i architektonicznym samego placu.

Okolice Arsenału i pałacu Mostowskich. Zespół tych zabytków, łączność z ulądną i znaczne przestrzenie, które zabytki te wtaczają muszą stanowić po skomponowaniu integralną część samej arterji.

Zachodnia część Ogrodu Krasieńskich, wylot Nowolipek i przebiegająca tu linja dawnych obwałowań, dająca doskonały asumpt do przeprowadzenia pasma zielonego, wymagają również, jak zabytki wyżej wspomniane, szczegółowego opracowania projektowanej trasy, przedłużonej ul. Marszałkowskiej.

Przecięcie pod ostrym kątem z historyczną trasą ul. Małewki, oraz wschodnio zachodnie kierunki komunikacyjne (ul. Franciszkańska i Gęsia), podobnie jak i Plac Muranowski wymagają również organicznego związania z projektowaną arterją. To samo dotyczy ze względów komunikacyjnych, gospodarczych i plastycznych odchyłonego ku zachodowi wjazdu na wiadukt Żeliborski.

Ogólnie biorąc, w całości planu miasta, projektowane przedłużenie ul. Marszałkowskiej jest celowe, wymaga jednak oprócz względów powyższych również uwzględnienia istniejących ulic i urządzeń podziemnych, względnie decyzji o ich całkowitym skasowaniu.

Projekt tego rodzaju trasy powinien objąć szczegółowe przekroje poprzeczne i podłużne, które w danej sytuacji powinny być nader zróżniczkowane, w związku z istniejącymi gmachami, ulicami i t.d. a przedstawiony szkicowy schematyczny plan i jeden przekrój poprzeczny może służyć tylko do najogólniejszego zorientowania w kierunku jej przebiegu między ogrodem Saskim a wiaduktem Żeliborskim.

Koniecznym jest również dla wydania jakiegokolwiek opinji, przybliżone zestawienie kosztów wykonania nowoprojektowanej arterji w paru różnych alternatywach, które by rozwiązywały zadawalająco zagadnienia komunikacyjne, gospodarcze, sabytkowe i architektoniczne.

*An. 15. II. 46r.*

*T. Totuński*

