

Anna Agata WAGNER*

**POWOJENNE PRZEKSZTAŁCENIA KOMUNIKACYJNEJ
SIECI ŚRÓDMIEŚCIA WARSZAWY W LATACH 1945-1975.
PROBLEMY TRASOWANIA NOWYCH ARTERII
SAMOCHODOWYCH W ZDERZENIU Z OCALAŁYM,
ZABYTKOWYM UKŁADEM URBANISTYCZNO-
-ARCHITEKTONICZNYM**

Na przykładzie trzech śródmiejskich arterii w Warszawie: Trasy W-Z (z lat 40. XX w.), południowego odcinka Marszałkowskiej (z lat 50. XX w.) oraz Trasy Łazienkowskiej (lata 60. – projekt, lata 70. XX w. – realizacja) przedstawiony został problem trasowania połączeń komunikacyjnych w istniejącej tkance miejskiej. Przedziały czasowe i skala przekształceń pozwalają na spojrzenie na problematykę trasowania nowych arterii komunikacyjnych nie tylko pod kątem rozwiązań usprawniających ruch kołowy w mieście, ale i zmieniającego się podejścia do architektury historycznej w zderzeniu z potrzebą modernizacji przestrzeni śródmiejskich.

Słowa kluczowe: trasowanie, arterie komunikacyjne, Warszawa, Trasa W-Z, ulica Marszałkowska, Trasa Łazienkowska, przestrzenna modernizacja śródmieścia, przekształcenia historycznych układów urbanistyczno-architektonicznych

1. WSTĘP

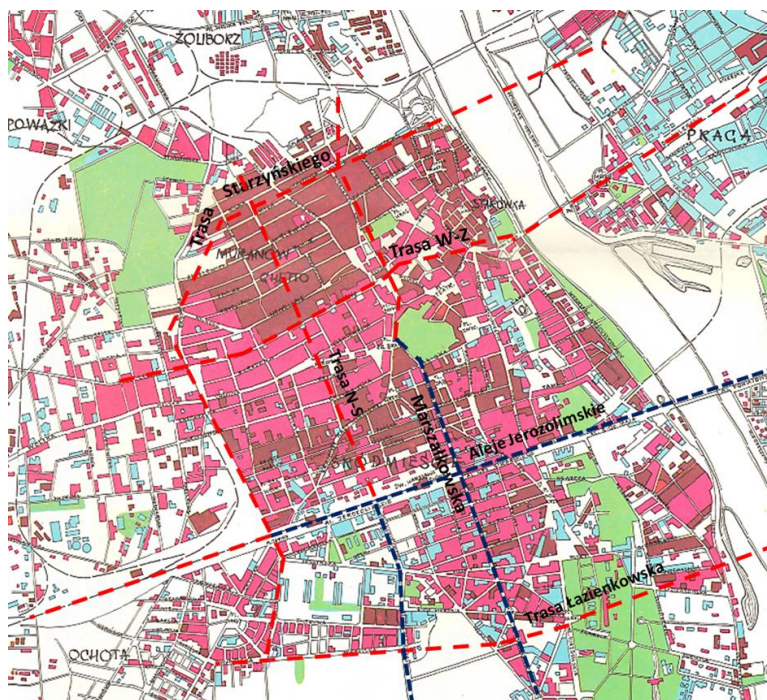
Wojenne zniszczenia Warszawy, ich gigantyczna skala oraz powojenna komunalizacja gruntów na mocy tzw. dekretu Bieruta z października 1945 r. dawały możliwość architektom „naprawy” stolicy – wykreowania niemal od podstaw „najlepszego miasta świata”. W szeroko zakrojonych, ambitnych planach odbudowy sieć komunikacyjną traktowano jako zasadniczy czynnik urbanistyczny generujący właściwy rozwój miasta. Najbardziej nagłym problemem było wówczas udrożnienie krwioobiegu przedwojennej Warszawy. Należało wprowadzić planowane

* Politechnika Warszawska, Wydział Architektury Politechniki Warszawskiej, Zakład Dziedzictwa Architektonicznego i Sztuki. Członek Komitetu Architektury i Urbanistyki PAN. ORCID: 0000-0002-8629-8092.

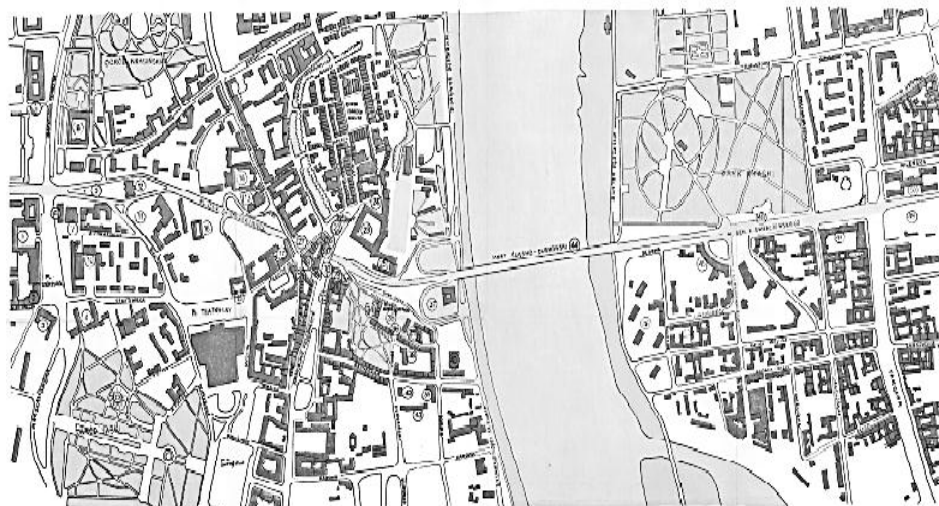
jeszcze w latach 30. arterie w kierunku północ-południe i wschód-zachód oraz by-passy obwodnic. Najważniejszą kwestią była odbudowa i modernizacja Śródmieścia, które w planach Biura Odbudowy Stolicy zajmowało znacznie większy teren niż współczesna dzielnica [Sigalin 1986a: 344]. Śródmieście generowało najwięcej problemów komunikacyjnych, jednocześnie to w nim skupiała się niegdyś historyczna, w dużej mierze zabytkowa architektura, którą należało podnieść z ruin. Zarazem stanowiła ona kluczowy problem w konfrontacji z planami trasowania nowych arterii samochodowych. Kolejnym, istotnym aspektem w „naprawianiu” obrazu stolicy była chęć wkomponowania miasta w przyrodzony układ topograficzny, z wydobyciem wspaniałej, naturalnej sceny skarp warszawskiej.

2. TRASA W-Z, 1947-1949

Trasa W-Z stała się symbolem odbudowywanej Warszawy. Wpisywała się w dawny utarty szlak prowadzący z Pragi przez najstarszy warszawski Most Kierbedzia i trafiała w sam środek historycznego centrum – plac Zamkowy. Zarazem została poprowadzona w nowy, nowoczesny sposób.



Rys. 1. Plan zniszczeń wojennych Warszawy z naniesionymi przez autorkę liniami planowanych trasowań (kolor czerwony). Na ciemno zaznaczono istniejące przed wojną główne arterie śródmieścia, m.in. ul. Marszałkowską (kierunek płn-płd) i Al. Jerozolimskie (wsch-zach) [Sigalin 1986d]



Rys. 2. Trasa W-Z, 1947-1949 [Sigalin 1986d]

Odbudowując zniszczony Most Kierbedzia, przeprojektowano go całkowicie, zamieniając stalową konstrukcję kratownicową, przywodzącą skojarzenia z „pułapką na myszy”, na nieingerującą w canalettowską panoramę miasta horyzontalną wstęgę szerokiej przeprawy [Piątek 2020: 344]. Problem stanowił zjazd z mostu i wpisanie się tranzytowej arterii (choć o lokalnym charakterze) w gęstą, zabytkową tkankę ścisłego historycznego centrum. Decyzja o nieodbudowywaniu, a raczej rozbiórce Wiaduktu Pancera i zastosowaniu nowoczesnego rozwiązania z tunelem pod placem Zamkowym zaowocowała odciążeniem historycznego centrum od ruchu tranzytowego, a jednocześnie odsłoniła skarpe z bryłą Pałacu Pod Blachą wraz z Zamkiem (wówczas w ruinie) oraz monumentalną sylwetkę kościoła św. Anny.



Rys. 3. Wiadukt Pancera i Most Kierbedzia, pocztówka sprzed 1910 r. [Biblioteka Narodowa, sygn. F.10293/I]



Rys. 4. Budowa Mostu Śląsko-Dąbrowskiego i trasy W-Z [Małcużyński 1955]

Kwestie komunikacyjne – powiązanie ruchu tramwajowego, pieszego, a wówczas także konnego z trasą W-Z, skrzyżowanie z Traktem Królewskim, stanowiły nie lada wyzwanie dla projektujących. Nowe połączenia po południowej i północnej stronie trasy wymusiły zmiany w przedwojennej tkance. Od północy nowe nitki jednokierunkowych jezdní spinających trasę z Wybrzeżem Gdańskim, uszczupliły dolny taras Ogrodów Zamkowych. Po stronie południowej zmiany były bardziej radykalne, łącznie z korektą siatki ulic. Z przedwojennej zabudowy zachował się jedynie monumentalny w skali dom Schichta, ujęty w objęcia ślimaka Mostu Śląsko-Dąbrowskiego (bo tak nazwano nowy most powstały na filarach Mostu Kierbedzia). Reszta zniszczonych budynków nie przetrwała. W ich miejscu powstał nowy kwartał zabudowy mieszkalnej ze sztandarową realizacją Mariensztatu, wznoszonego jednocześnie z trasą W-Z i oddanego w tym samym czasie – 22 lipca 1949 r. Po zachodniej stronie tunelu zjazdu do trasy zrealizowano na gruzach nieodbudowanych kwartałów po obu stronach ulic Kapucyńskiej i Daniłowiczowskiej, co radykalnie zmieniło kształt przedwojennej sieci komunikacyjnej.

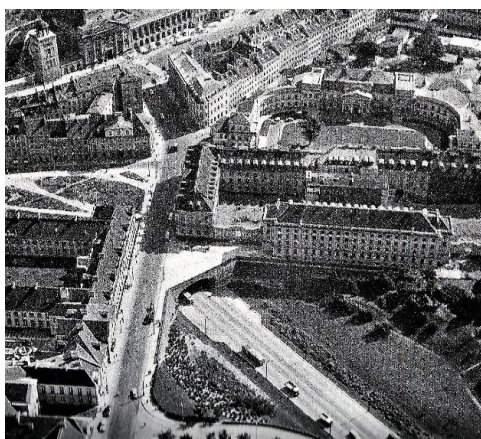


Rys. 5. Pałac Radziwiłłów-Przebendowskich na trasie W-Z [„Stolica” 1964]

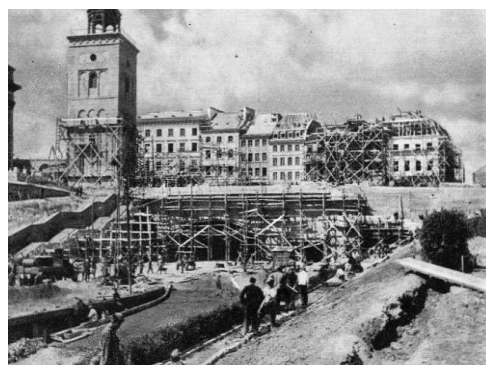
Pomysł wpuszczenia arterii w tunel pod Placem Zamkowym rozwiązywał niezwykle skomplikowaną kwestię komunikacji w tym rejonie, gdzie tranzyt z prawego brzegu Wisły wpadał w sieć dość wąskich ulic okalających Stare Miasto. Dzięki dwupoziomowemu rozwiązaniu, zbiegające się przy placu ulice Senatorska, Miodowa i Podwale uzyskały lokalny charakter, a Krakowskie Przedmieście odzyskało rangę reprezentacyjnego historycznego traktu. Jednak nie wszystko wyglądało tak optymistycznie. Kwestie realizacyjne generowały liczne problemy, często wydawać by się mogło, nierozwiązywalne. Po uzgodnieniu przebiegu wylotu z tunelu

i wpuszczeniu projektowanej arterii w światło ul. Leszno, a nie ul. Elektorальной jak alternatywnie proponowano, frakcja „zabytkowiczów” pod kierunkiem prof. Jana Zachwatowicza walczyła o każdy wartościowy obiekt historyczny. Zasadą było także niewyburzanie zachowanych w dobrym stanie budynków. Prawdziwą batalię stoczył Zachwatowicz o pałac Radziwiłłów-Przebendowskich. Straszyl on nawet dymisją z urzędu generalnego konserwatora zabytków i kierownika Wydziału Architektury Zabytkowej Biura Odbudowy Stolicy (BOS), gdyby zdecydowano się na rozbiórkę pozostałości po rokokowej rezydencji [Sigalin 1986a: 395-407]. Wywalczony kompromis okazał się pyrrusowym zwycięstwem. „Podrasowany” przez Brunona Zborowskiego pałac stał się siedzibą niedarzonego przez warszawiaków estymą Muzeum Lenina. Kompromisowe rozwiązanie polegało na ujęciu pozabawionego oficyn pałacu w dwie wstęgi torów tramwajowych i jezdni trasy. Skutecznie odizolowały one zabytkowy gmach od reszty zabudowy, tak znacznie zmienionej w wyniku zniszczeń i modernizacji tego fragmentu Warszawy (rys. 5).

To zwycięstwo w batalii o zachowanie jak największej ilości zabytkowej tkanki miasta nie zrównoważyło dotkliwej straty, jaką poniesiono w trakcie realizacji tunelu. Ze względu na czas i koszty przedsięwzięcia zdecydowano o niedrażeniu przebiecia pod ulicami dochodzącymi do Placu Zamkowego, ale o przebijaniu się w otwartym wykopie, co było związane z rozebraniem zachowanych murów kilku zabytkowych kamienic, które po zakończeniu budowy tunelu zamierzano zrekonstruować. Pałac Teppera przy ul. Miodowej znalazł się dokładnie nad tunelem, przy jego zachodnim wylocie. Żeby go zrekonstruować, należałoby przedłużyć podziemną konstrukcję o kilkanaście metrów, czego zaniechano w czasie realizacji (w wyniku presji czasu i wzrastających kosztów). Spowodowało to utratę niezwykle cennego zabytku nie tylko ze względu na jego formę architektoniczną, ale i związku z historycznymi wydarzeniami, które miały miejsce w jego murach.



Rys. 6. Widok na zachodni wylot tunelu Trasy W-Z [Ciborowski 1964]



Rys. 7. Budowa tunelu i rekonstrukcja kamienic Johna i Prażmowskich, 1948 r. [Małcużyński 1955]

Zdecydowanie szczęśliwszy los spotkał kamienice Prażmowskich i Johna, stojące u zbiegu ul. Krakowskie Przedmieście i ul. Senatorskiej. Rozebrane w 1947 r., odbudowano dwa lata później w nieco zmienionej w stosunku do przedwojennego wizerunku formie, nadając im wygląd inspirowany wedutą Canaletta. Ponadto, narożną kamienicę Johna przebudowano, wydłużając ją o 80 cm w kierunku placu i wprowadzając w podziemiu przestrzeń na ruchome schody, komunikujące ruch pieszy z Placu Zamkowego z poziomem trasy W-Z, zwłaszcza z przystankami tramwajowymi znajdującymi się przy wlocie do tunelu.

3. ULICA MARSZAŁKOWSKA, 1950-1953

Niezwykle problematyczne były w przedwojennej Warszawie połączenia w kierunku północ-południe, blokowane głównie przez tory kolejowe. Planowana trasa N-S została zrealizowana w 1936 r. tylko fragmentarycznie, na odcinku biegnącym na południe od Al. Jerozolimskich ul. Chałubińskiego, a dalej przez Pole Mokotowskie nowotrasowaną al. Niepodległości w kierunku południowego Mokotowa. Tymczasem ul. Marszałkowska jako główna arteria handlowa kształtująca nowe centrum Warszawy była blokowana przez historyczne założenie Osi Saskiej. W czasach okupacji niemieckiej, zburzenie w 1939 r. w wyniku nalotów oficyn Pałacu Błękitnego (Zamoyskich) stworzyło możliwość dokończenia rozpoczętego w 1935 r. obejścia łukiem zachodniej strony Ogrodu Saskiego i połączenie ul. Marszałkowskiej z placem Bankowym. Zniszczenie gęstej zabudowy po wschodniej stronie ul. Rymarskiej oraz zrównanie z ziemią dziewiętnastowiecznej, eklektycznej Wielkiej Synagogi na Tłomackiem i terenów getta otworzyło kierunek północny w stronę Żoliborza. Tej zabudowy nie traktowano jako zabytkowej.

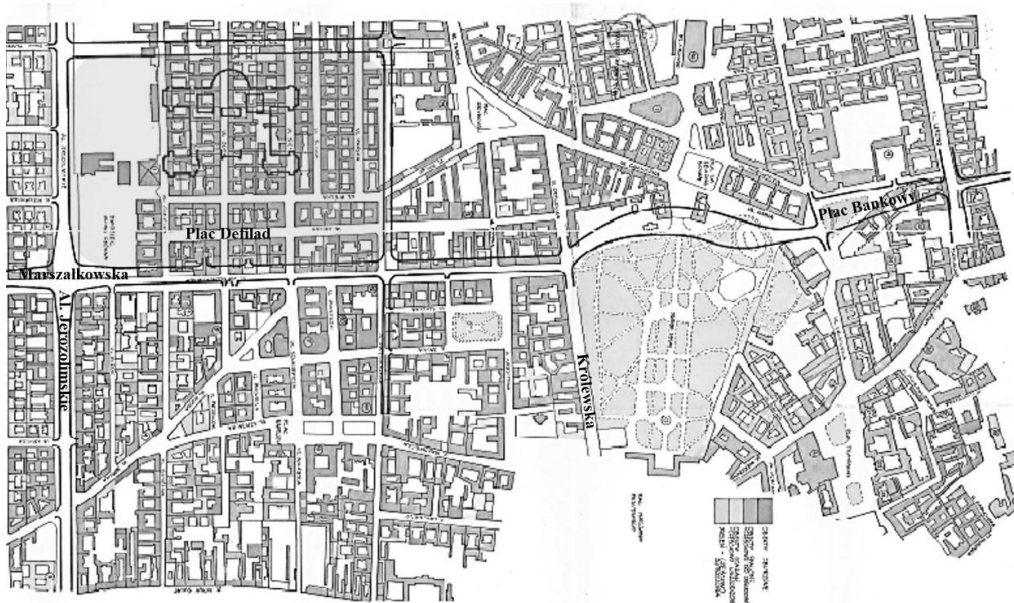
Pierwotnie rekonstrukcja Wielkiej Synagogi brana była pod uwagę ze względu na wpisanie obiektu w historyczną sylwetę Warszawy, ale ostatecznie w latach 50. XX w. zdecydowano o wzniesieniu w tym miejscu wieżowca [Bergman 2007]. Szeroka, dwupasmowa Nowomarszałkowska została wytyczona w kierunku północnym aż do zbiegu z ul. Adama Mickiewicza, co zmieniło całkowicie układ sieci ulicznej w tym rejonie. Nowy trakt poprowadzono w latach 1946-1947 pomiędzy ocalałym Arsenalem po wschodniej stronie i zrekonstruowanym Pałacem Mostowskich po zachodniej stronie. Dalszy odcinek ul. Nowotki (dzisiaj ul. gen. Władysława Andersa), jak nazwano Nowomarszałkowską arterię pod koniec lat 40., obudowano monumentalnymi domami w duchu obowiązującego wówczas socrealizmu.

Przedwojenną ul. Marszałkowską można podzielić na dwa główne odcinki – od ul. Królewskiej (stanowiącej południową granicę Ogrodu Saskiego) do Alei Jerozolimskich i dalej na południe, do placu Unii Lubelskiej. Skrzyżowanie Marszałkowskiej i Alei Jerozolimskich po wzniesieniu dworca kolei warszawsko-wiedeńskiej wyznaczało nowe centrum stolicy. Zniszczenia niedocenianej wów-

czas XIX-wiecznej zabudowy kamienicznej śródmieścia i uwarunkowania polityczne pozwoliły planistom na przeprowadzenie radykalnych zmian w charakterze ulicy. Północny odcinek został całkowicie przebudowany, z otwartą, dominującą przestrzenią placu Defilad.

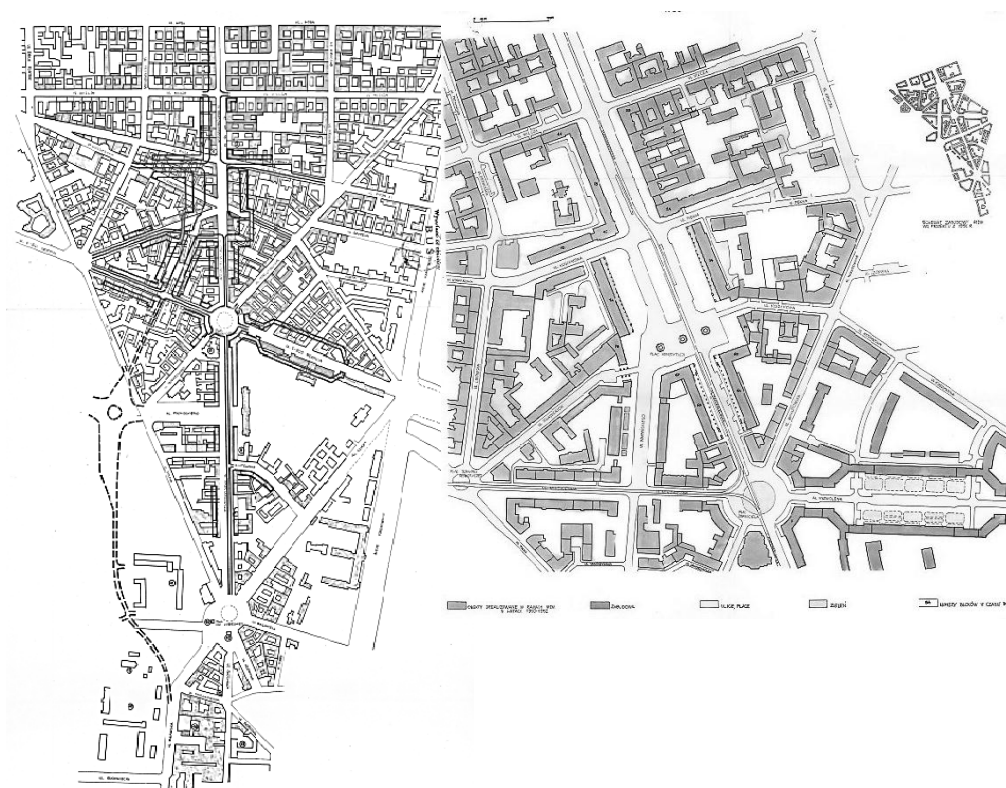


Rys. 8. Dawna ulica Nowomarszałkowska (zaznaczona czerwoną linią), obecnie ul. gen. Władysława Andersa [Google Maps 2022]



Rys. 9. Plan ukazujący powojenne przekształcenia północnego odcinka ul. Marszałkowskiej pomiędzy węzłem z Alejami Jerozolimskimi a placem Bankowym [Sigalin 1986]

Południowy odcinek ul. Marszałkowskiej postanowiono poszerzyć do minimum 60 m szerokości. Aby to uzyskać, konieczne było wyburzenie kamienic po zachodniej stronie ulicy. Mimo że nie wszystkie z nich uległy doszczętnemu zniszczeniu, kilka ocalałych i zamieszkałych budynków przeznaczono do rozbiórki. Zachowała się jedynie część kamienicy przy ul. Marszałkowskiej 81, gdzie tylna oficyna pomiędzy podwórzami stała się budynkiem frontowym. W tym rejonie planowano nie tylko wprowadzenie szerokiej arterii komunikacyjnej, ale i totalną zmianę wyglądu ulicy, określanej jako „kwintesencja wielkowiejskiego centrum dawnej kapitalistycznej Warszawy” [Wolski 1950].

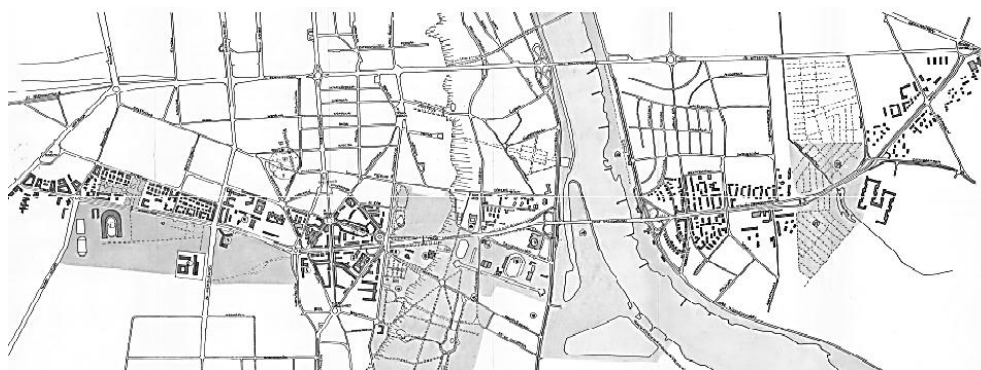


Rys. 10. Projektowane trasowania nowej siatki ulic w ramach MDM i plan zmian przestrzennych wprowadzonych w latach 50. [Sigalin 1986d]

Nowowzniesiona, monumentalna zabudowa mieszkaniowa miała być odpowiednią oprawą do parad i manifestacji ludu pracującego [Jankowski et al. 1951]. Marszałkowska Dzielnica Mieszkaniowa (MDM) całkowicie odmieniła kształt i wygląd tego fragmentu Śródmieścia Południowego. Zmieniony układ ulic nałożono na istniejący szkielet „Latawca” – XVIII wiecznego założenia Stanisławowskiego (zwanego wówczas osią Mazowiecką), przerywając bieg ulic Koszykowej i Pięknej

w miejscu ich przecięcia z ul. Marszałkowską, i wprowadzając obszerny plac w monumentalnej socrealistycznej oprawie (dzisiejszy plac Konstytucji). Przesunięcie zachodniej strony ul. Marszałkowskiej doprowadzono tylko do granicy nowego placu. Kontynuację tego zamierzenia zablokował jeden z węzłowych punktów osi Stanisławowskiej – plac, i stojący przy nim gmach kościoła pod wezwaniem Najświętszego Zbawiciela. I choć kościół był mocno zniszczony i nie uznawano go wówczas za zabytek (data wpisu do rejestru zabytków: 1 lipca 1965 r.), ostatecznie nie odważono się na decyzję o jego rozbiórce. Problem rozwiązano, pozostawiając „starą” Marszałkowską na odcinku od placu Konstytucji do placu Unii, jako ulicę do obsługi ruchu lokalnego, zaś ruch tranzytowy łączący Marszałkowską z ulicą Puławską puszczono nową arterią na odcinku od ulicy Śniadeckich do Rakowieckiej. To przebiecie, zaprojektowane po zachodniej stronie Marszałkowskiej pierwotnie zrealizowano w latach 50. wraz z zabudową MDM-u na krótkim odcinku od ul. Śniadeckich do ul. Nowowiejskiej – historycznej osi Stanisławowskiej. Pełnej realizacji szeroka dwupasmowa ul. Ludwika Waryńskiego (pierwotnie kolejna Nowomarszałkowska) doczekała się po prawie 20 latach wraz z przeprowadzeniem zaprojektowanej jeszcze pod koniec lat 50. Trasy Łazienkowskiej, stanowiącej południową część obwodnicy śródmiejskiej.

4. TRASA ŁAZIENKOWSKA, 1959-1974

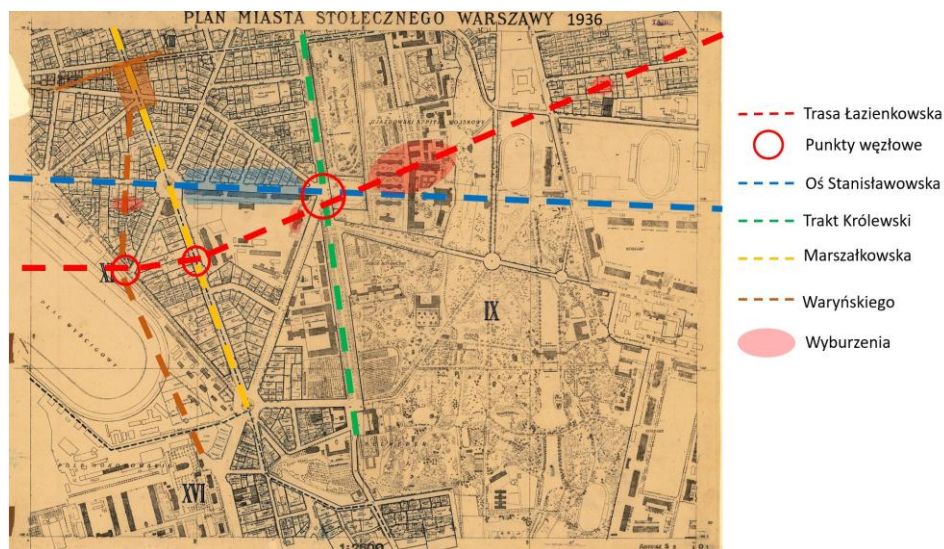


Rys. 11. Trasa Łazienkowska [Sigalin 1986]

Realizacja trasy przebiegała opornie. Prace ziemne rozpoczęto dopiero w 1968 r., by po paru miesiącach je przerwać. Władze uznały, że Polski i Warszawy nie stać na jej budowanie i należy wstrzymać wszystkie działania [Sigalin 1986c: 436-442]. Dopiero zmiana pierwszego sekretarza PZPR otworzyła perspektywę kontynuacji i ukończenia inwestycji trwającej od września 1971 do lipca 1974 r. Kluczowym,

najtrudniejszym odcinkiem trasy po lewej stronie Wisły był fragment od skrzyżowania z ul. Ludwika Waryńskiego do Skarpy z historycznymi założeniami zieleni Parku Ujazdowskiego i Parku Agrykola, w północnej części Łazienek Królewskich.

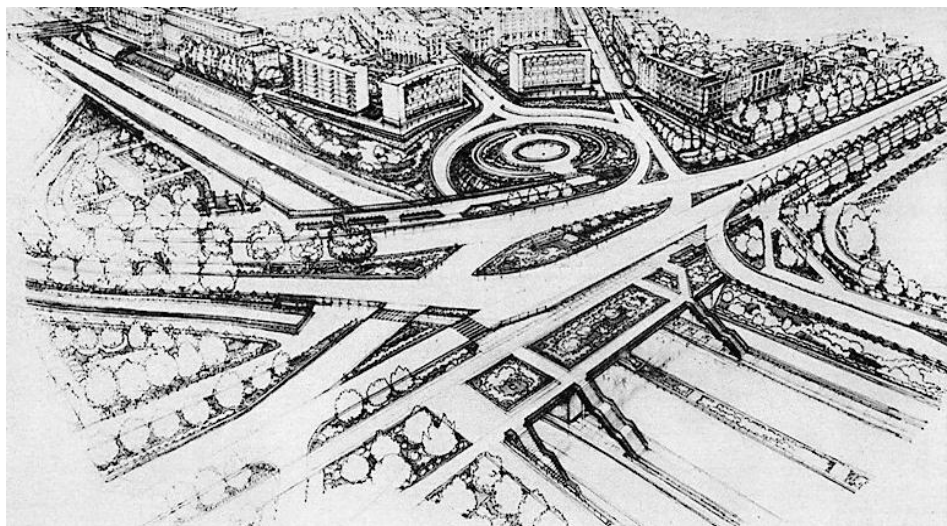
Jeszcze w trakcie budowy MDM-u, która w swych założeniach miała łączyć nową, socjalistyczną oprawę ul. Marszałkowskiej z historyczną osią Stanisławowską, odtworzono zanikły w XIX w. południowy promień „Latawca”, przechodzący przez teren zajęty w XIX w. przez koszary Litewskiego Pułku Lejbgwardii. Pomysł odtworzenia zanikłej ulicy nie był nowy. Przed wojną planowano poprowadzić tędy monumentalną al. Józefa Piłsudskiego, wychodzącą z placu Na Rozdrożu i stanowiącą kręgosłup nowej dzielnicy imienia marszałka. I właśnie po zarysie odtworzonego promienia założenia Osi Stanisławowskiej poprowadzono bieg Trasy Łazienkowskiej, którą projektowano jako trasę szybkiego ruchu z bezkolizyjnymi węzłami skrzyżowań.



Rys. 11. Schemat historycznych arterii i nowych trasowań zaznaczony na planie Warszawy z lat 30. XX wieku [APW, sygn. K 124/20]

Najtrudniejszym węzłem był rejon styku trzech głównych kierunków: Traktu Królewskiego (Al. Ujazdowskie), Osi Stanisławowskiej (zrealizowana w latach 50. al. Wyzwolenia) i samej Trasy Łazienkowskiej. Głównym problemem było rozrwanie skarpy szerokim wykopem pod trasę, który zagrażał nie tylko historycznym powiązaniom urbanistycznym, ale i zabytkowemu drzewostanowi (w trakcie budowy przesadzono kilkadziesiąt sztuk starodrzewia). Podczas prac projektowych dominowały aspekty technologiczne. Mniejszą wagę przykładano do ochrony dziedzictwa kulturowego. Wynikiem takiego podejścia był jeden z oszczędnościowych wariantów rozwiązania przestrzennego węzła pl. Na Rozdrożu z 1963 r., zaprojek-

towany w formie gigantycznego „krateru” w miejscu połączenia wszystkich trzech osi. Spotkało się to z ostrą krytyką ze strony Urzędu Konserwatora m. st. Warszawy [Sigalin 1986c: 388]. Ostatecznie nad wstęgą trasy wkopanej w skarpe 6 m poniżej poziomu historycznych ulic przerzucono szeroki wiadukt przywracający ciągłość Traktowi Królewskiemu. W podobny sposób, wpuszczając trasę pod poziom istniejących ulic rozwiązano węzły Al. Niepodległości oraz ul. Ludwika Waryńskiego i ul. Marszałkowskiej. Nieco gorzej przestrzennie wypadło połączenie z historyczną Osią Stanisławowską, której ciągłość została przerwana. Obecnie, bez znajomości historii przekształceń tego rejonu stolicy trudno ją odczytać w przestrzeni placu Na Rozdrożu. Istotnym wydaje się brak obecności w trakcie projektowania trasy przestrzennej dominanty Zamku Ujazdowskiego, rozebranego w 1954 r. Decyzja o rekonstrukcji historycznego gmachu została podjęta dopiero pod koniec realizacji trasy w 1973 r.



Rys. 12. Rysunek projektowy przedstawiający punkt węzłowy Trasy Łazienkowskiej – Plac Na Rozdrożu [„Stolica” 1971/16]

Materia architektoniczna stanowiła według ówczesnych projektantów mniej istotny problem. Rozbiórce uległy uważane za mało wartościowe obiekty XIX-wieczne: budynek oficierskiego kasyna garnizonowego przy al. Jana Chrystiana Szucha 29, trzy ceglane pawilony dawnego Szpitala Ujazdowskiego, a także dziesięć drewnianych domków fińskich z pierwszej kolonii mieszkalnej zrealizowanej w 1945 r. w zniszczonej Warszawie. Spośród innych znaczących budynków, które stanęły w poprzek nowotrasowanych przebić warto wymienić dobrze zachowane modernistyczne kamienice przy ul. Jaworzyńskiej 13 i 15, których żelbetowa konstrukcja

długo opierała się brygadam rozbiórkowym [Sigalin 1986c: 429]. Podobny los spotkał monumentalny gmach Wydziału Farmacji przy ul. Przemysłowej, zrealizowany w charakterystycznej dla końcówki lat 20. XX w. szarej cegle.

5. PODSUMOWANIE

W wymienionych przykładach powojennych trasowań Warszawy – przebijania kluczowych dla prawidłowego funkcjonowania miasta arterii ruchu kołowego – można wyróżnić kilka charakterystycznych kwestii, mających dominujący wpływ na ostateczny kształt arterii.

Projektanci tworzący po wojnie plany modernizacji sieci komunikacyjnej stolicy korzystali ze sprzyjających warunków – uwolnionych w wyniku zniszczenia zabudowy terenów oraz „Dekretu o własności i użytkowaniu gruntów na obszarze m. st. Warszawy” z października 1945 r. Na jego podstawie na własność miasta przeszły wszystkie grunty mieszczące się w przedwojennych granicach Warszawy. Pomimo krytyki tego naruszającego konstytucję aktu prawnego uważa się, że bez dekretu Bieruta odbudowa stolicy nie byłaby możliwa [Trybuś 2014].

W kwestii prowadzenia nowych arterii wśród historycznej tkanki miejskiej widać wyraźnie w miarę upływu czasu zmianę podejścia do zabytkowej struktury urbanistycznej i architektonicznej degradowanej na korzyść działań modernizacyjnych, usprawniających komunikację.

Lata 40. charakteryzuje niestrudzona walka o wszystkie budowle uważane wówczas za zabytkowe. Za takie uchodziły obiekty powstałe do lat 30. XIX w. – cenzurą był klasycyzm z czasów Królestwa Kongresowego, zwany potocznie Empirem. Architektura neostylów XIX-wiecznego historyzmu, a zwłaszcza późniejsza secesja, nie cieszyła się uznaniem, a raczej uważano ją za synonim złego gustu i aż do mniej więcej poł. lat 60. obiekty tego rodzaju nie były objęte ochroną konserwatorską. Gros zniszczonej śródmiejskiej zabudowy stanowiły kamienice z XIX i początku XX w., które w omawianym okresie bez żalu wyburzano lub bezpardonowo przekształcano [Rassalski 1950]. Kolejnym aspektem była wymuszona zagładą Warszawy zmiana doktryny konserwatorskiej dopuszczająca rekonstrukcję zniszczonej materii zabytkowej, często z wprowadzaniem korekt i modernizacji, co m.in. wykorzystano przy realizacji trasy W-Z [Zachwatowicz 1981a: 276; Zachwatowicz 1981b: 8].

Lata 50. to przede wszystkim większy wpływ uwarunkowań politycznych na kształt rozwiązań przestrzennych Warszawy, zwłaszcza doktryny socrealizmu w architekturze i urbanistyce, czyli słynnej *socjalistycznej treści ubranej w narodową formę*. I choć rugowano z przestrzeni publicznej wszystko co mogło kojarzyć się z śladami monarchicznej przeszłości, od nazewnictwa (np. zmiana określenia osi stanisławowskiej na oś mazowiecką), po brak decyzji o restytucji Zamku Królewskiego czy pochopną dyrektywę o rozbiórce Zamku Ujazdowskiego, to z drugiej

strony odniesienia socrealizmu do architektonicznej świetności z czasów Wazów, czy Stanisława Augusta Poniatowskiego, były tarczą chroniącą historyczne założenia. Choć i one ulegały przekształceniom, czego dobrym przykładem jest wprowadzone w przestrzeń założenia stanisławowskiego historyzujące osiedle „Latawiec”, zaprojektowane w ramach MDM-u przez zespół Eleonory Sekreckiej. Architektura osiedla nawiązywała do bardziej kosmopolitycznych wzorców paryskich placów Henryka IV, za co Sekrecka została srogo skarcona [Krzyżakowa 1955], zaś kole-dzy po fachu uznali rozwiązania nawiązujące do renesansu francuskiego za twórcze i wzbogacające historyczną oś [Sigalin 1986b].

Lata 60. charakteryzuje przy projektowaniu tras szybkiego ruchu coraz mniejsze oglądanie się na historyczno-kulturowy kontekst i relikty przeszłości, dominuje podejście technokratyczne. Jest to widoczne, zwłaszcza w porównaniu z pracownikami BOS-owskimi, w składach osobowych zespołów projektowych, w których przeważają inżynierowie, konstruktorzy, a architekci, zwłaszcza „zabytkowicze” są w zdecydowanej mniejszości, a czasami zupełnie ich brak.

We wszystkich omawianych okresach kwestią w znacznym stopniu wpływającą na projektowane rozwiązania była dostępność odpowiednich rozwiązań technicznych, materiałowych i środków finansowych. Niebagatelną rolę w podejmowaniu decyzji o ingerencji w strukturę miasta odegrały także aspekty ideologiczne. Gdyby nie pośpiech związany z datą oddania oraz wysokie koszty budowy Trasy W-Z, zapewne pałac Teppera udałoby się ocalić, a wybitne przykłady secesji warszawskiej, jak np. rozebrana w 1946 r. kamienica projektu Mikołaja Tołwińskiego i Henryka Stifelmana przy Służewskiej 3, gdzie dzisiaj rozpościera się szeroka aleja Wyzwolenia, świadczyłyby o bogactwie i różnorodności warszawskiej architektury.

Kwestia węzła przy placu Na Rozdrożu jeszcze nie jest zamknięta. Planowane przekroczenie trasy do granicy skarpy i przestrzenne wzmocnienie oddziaływania Osi Stanisławowskiej m. in. formą pomnika Bitwy Warszawskiej, daje jeszcze szansę na szczęśliwe zakończenie.

LITERATURA

- Archiwum Państwowe m.st. Warszawy (APW), Zbiory kartograficzne, sygn. K 124/20.
Bergman E., 2007, „*Nie masz bóżnicy powszechnej*”. *Synagogi i domy modlitwy w Warszawie od końca XVIII do początku XXI wieku*, Wydawnictwo DiG, Warszawa.
Ciborowski A., 1964, *Warszawa. O zniszczeniu i odbudowie miasta*, Wydawnictwo „Polonia”, Warszawa.
Fudala T. (red.), 2016, *Spór o odbudowę Warszawy. Od gruzów do reprivatyzacji*, Muzeum Sztuki Nowoczesnej w Warszawie.
Jankowski S., Knothe J., Sigalin J., Stępiński Z., 1951, *Marszałkowska Dzielnica Mieszkańcowa*, „Architektura”, nr 7, s. 223-233.
Krzyżakowa K., 1955, *Dobrze i źle o „Latawcu”*, „Stolica”, nr 10, s. 2-3.
Majewski P., 2009, *Ideologia i konserwacja. Architektura zabytkowa w Polsce w czasach socrealizmu*, Wydawnictwo TRIO, Warszawa.

- Majewski P., 2018, *Czas końca, czas początku. Architektura i urbanistyka Warszawy historycznej 1939–1956*, Bellona, Warszawa.
- Małcużyński K., 1955, *Szkice warszawskie*, oprac. redakcyjne materiałów S. Łozy, Książka i Wiedza, Warszawa.
- ORTOFOTOMAPA, 2018, <https://ukosne.um.warszawa.pl> (dostęp: 07.06.2022).
- Piątek G., 2020, *Najlepsze miasto świata. Warszawa w odbudowie 1944-1949*, Wydawnictwo W.A.B., Warszawa.
- Rassalski S., 1950, *M.D.M.*, „Stolica”, nr 35, s. 9.
- Sigalin J., 1986a, *Warszawa 1944–1980. Z archiwum architekta*, t. 1, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa.
- Sigalin J., 1986b, *Warszawa 1944–1980. Z archiwum architekta*, t. 2, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa.
- Sigalin J., 1986c, *Warszawa 1944–1980. Z archiwum architekta*, t. 3, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa.
- Sigalin J., 1986d, *Warszawa 1944–1980. Z archiwum architekta. Mapy*, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa.
- Trybuś J., 2014, *Warszawa z ruin powstała – rozmowa z dr Jarosławem Trybusiem*, rozmowę przeprowadził K. Pilawski, „Tygodnik Przegląd”, <https://www.tygodnikprzeglad.pl/warszawa-ruin-powstala-0/> (dostęp: 07.06.2022).
- Wolski A., 1950, *ZOR rozpoczyna budowę MDM*, „Stolica”, nr 35, s. 3.
- Zachwatowicz J., 1981a, *Problemy zachowania historycznych założeń przy odbudowie Warszawy*, w: *Warszawa współczesna. Geneza i rozwój*, red. J. Kazimierski, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa, s. 272-292.
- Zachwatowicz J., 1981b, *O polskiej szkole odbudowy i konserwacji zabytków*, „Ochrona Zabytków”, nr 1-2, s. 4-10.

AFTER THE WAR RECONSTRUCTION OF THE TRANSPORT NETWORK OF WARSAW'S CITY CENTRE IN 1945-1975. ROUTE PROBLEMS OF NEW VEHICLE ARTERIES IN CASE OF COLLISION WITH THE PRESERVED HISTORICAL URBAN-ARCHITECTURAL SUBSTANCE

Summary

Using the example of three inner-city transport arteries in Warsaw: the W-Z route (from the 1940s), the southern section of the Marszałkowska (from the 1950s) and the Łazienkowska route (from the 1960s – project and 1970s – realisation), the problem of transport links in the existing urban fabric was shown. The time frame and scale of the changeover provide an insight into the problem of laying new arteries, not only in terms of solutions to improve urban transport but also in terms of the changing approach to historical architecture, in case of collision with the need to modernise the inner-city area.

Keywords: Routing, traffic arteries, Warsaw, W-Z-Route, Marszałkowska Street, Łazienkowska Route, spatial modernisation of the city centre, redesign of historical urban-architectural systems