

Architektura modernizmu wobec wyzwań współczesności na przykładzie Torów Wyścigów Konnych Służewiec w Warszawie

Marcin Górski

Charakterystyka historycznego układu przestrzennego

W 1925 roku Zarząd Dóbr Wilanowskich sprzedał tereny folwarku Służewiec Towarzystwu Zachęty i Hodowli Koni w Polsce. Na 150 ha miał powstać najnowocześniejszy i największy tor wyścigów konnych w Polsce wraz z całym zapleczem administracyjno-gospodarczym i technicznym. Zaprojektowany na jego terenie park miał nie tylko harmonijnie wpisywać się w układ kompozycyjny i podkreślać obiekty kubaturowe, ale także stanowić miejsce sobotnio-niedzielnego wypoczynku na łonie natury dla mieszkańców stolicy.

Odległa od centrum miasta lokalizacja z jednej strony zapewniała komfort zacisznego azylu dla ludzi i koni, a z drugiej dawała gwarancje długoterminowej stabilności i uniknięcia konieczności przenosin obiektu. Nowy tor wyścigów konnych miał być docelowym punktem sportów końskich nie tylko w stolicy, ale i w kraju. Swoim rozmachem i przewidywaniem przyszłych potrzeb miłośników sportów końskich miał nie mieć sobie równych, a rozbudowane zaplecze techniczne miało czynić z nowego toru idealną bazę trenerską i hodowlaną.

Według opracowanej w 1927 roku koncepcji zagospodarowania Torów Wyścigów Konnych autorstwa Tadeusza Dachowskiego i Franciszka Szaniora główną ideą było takie rozlokowanie elementów zagospodarowania, aby z jednej strony zapewnić jak najlepsze warunki dla hodowli, utrzymania i treningu koni wyścigowych oraz umożliwić wszystkim stałym pracownikom Torów swobodne i bezkonfliktowe korzystanie z terenu, a z drugiej jak największą otwartość obiektu dla miłośników sportów końskich z wygodnymi rozwiązaniami komunikacyjnymi i obszernymi trybunami.

Pierwotna koncepcja zagospodarowania Torów zakładała wykorzystanie nietypowych, jak na te okolice Warszawy, spadków terenu, które, po pracach regulacyjnych, nadały obiektowi układ taraso-

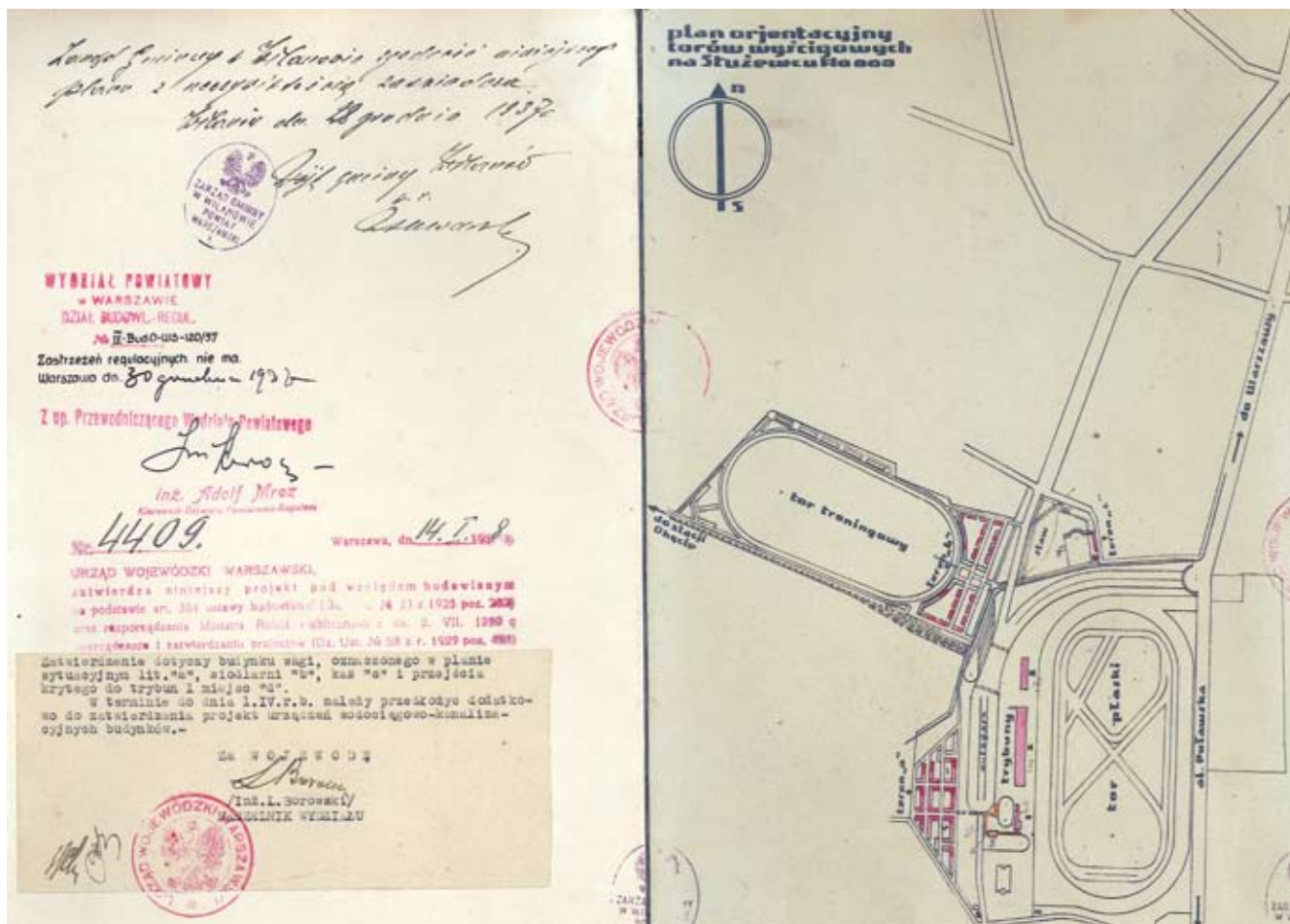
wy. Podporządkowano mu rozlokowanie wszystkich najważniejszych elementów kompozycyjno-architektonicznych. Na najwyższym tarasie zaprojektowano trybuny oraz okazały park członkowski, a u ich podstawy z jednej strony tor wyścigowy, zaś z drugiej główną aleję dojazdową z dwoma „autoparkami”¹, pierwszym ogólnym, przeznaczonym na 2000 aut i 25 autobusów, i drugim, znacznie mniejszym, do wyłącznego użytku gości trybuny członkowskiej. Na niższym tarasie umiejscowiono budynki stajenno-mieszkalne i techniczne oraz pozostałe elementy układu komunikacyjnego, tj. aleję boczną prowadzącą na tor treningowy, zajezdnię tramwajową łączącą się z trybunami III i II za pomocą dwóch podziemnych tuneli i bocznicę kolejową. Najniższym punktem na mapie Służewca był, zaprojektowany w północnej części obiektu, staw, który według koncepcji miał być centralnym punktem parku w stylu angielskim².

W pierwszej kolejności zdecydowano o nadaniu obu torom kształtu elipsy. Tor wyścigowy zlokalizowano z kierunku północnego ku południowemu, we wschodniej części obiektu, a tor treningowy ze wschodu na zachód, w części północno-zachodniej. Równolegle układowi temu podporządkowano zlokalizowanie trzech trybun w kierunku wschodnim, w celu uniknięcia padania w ich kierunku popołudniowych promieni słonecznych. Trybuna III, tak zwana trybuna miejsc najtańszych, odsunięta była najdalej od mety wyścigowej. Trybuna II, nazywana główną, według pierwotnej koncepcji miała być nie tylko największą trybuną, ale i największym obiektem kubaturowym na Wyścigach. Miała być miejscem przeznaczonym zarówno do kibicowania i oglądania wyścigów, jak i miejscem spotkań towarzyskich. Tuż za nią usytuowano padok³, budynek siodlarni i wag

1. Autopark – określenie stosowane przez projektantów Torów Wyścigów Konnych Służewiec na rysunkach, planach i opisach projektu oznaczające parking dla samochodów.

2. Spychaj H., *Inwentaryzacja zieleni Toru Wyścigów Konnych na Służewcu w Warszawie*, mps, Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków, Warszawa 1985/86, str. 32.

3. Padok – trawiasty, lub piaszczysty, plac służący dżokejom do ostatecz-



1. Kopia planu zagospodarowania Służewca z roku 1938 (materiały ze zbiorów Totalizatora Sportowego)

oraz główną tablicę wyników. Cały układ zamykała trybuna I, członkowska, której elitarny charakter podkreślała odmienna, w stosunku do pozostałych, stylistyka i lokalizacja tuż przy celowniku, czyli mecie wyścigowej oraz, wspomniane wcześniej, połączenie z osobnym „autoparkiem” i reprezentacyjnym ogrodem zawierającym basen i fontannę.

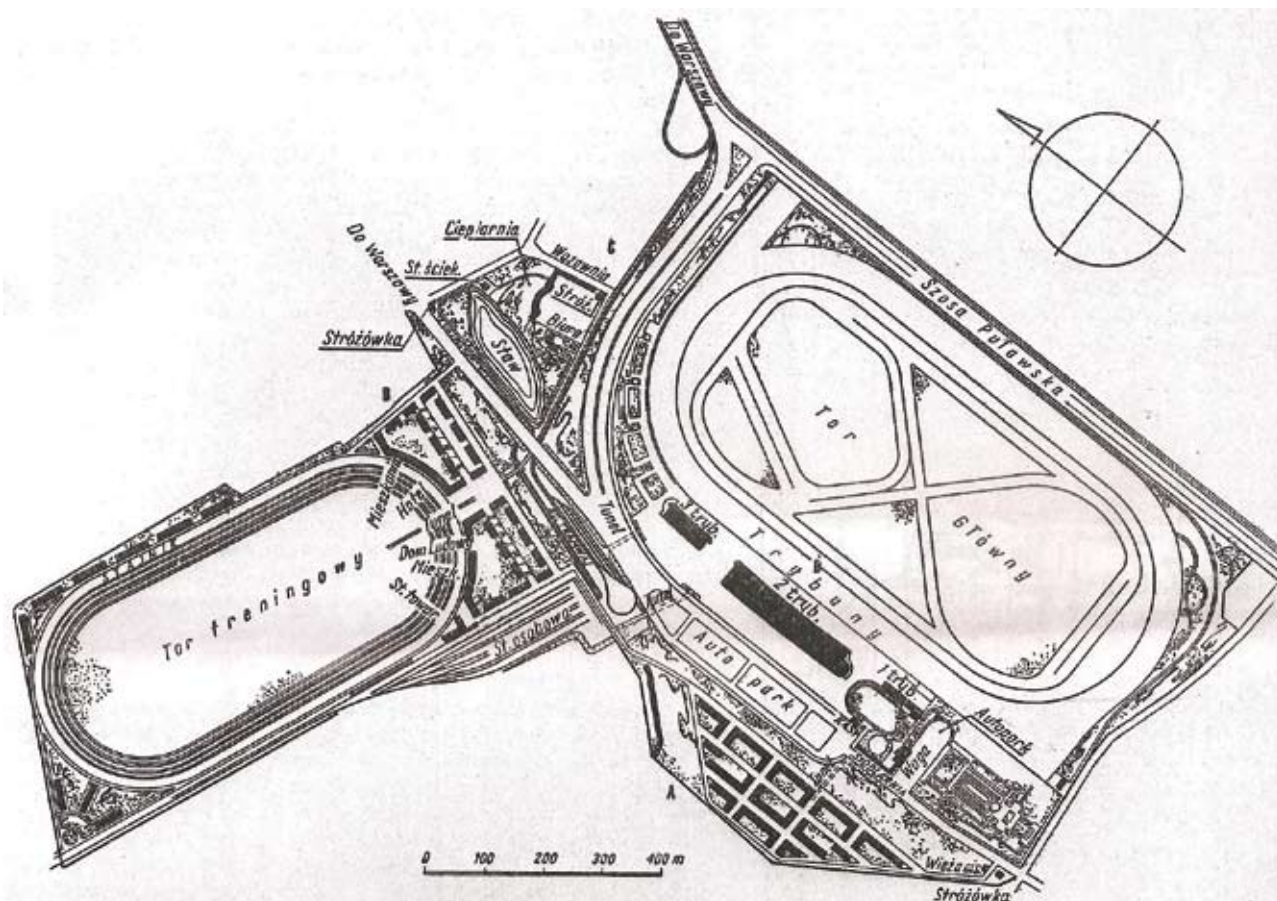
Tuż po torach i trybunach najważniejszym elementem zagospodarowania nowego obiektu były wszystkie obiekty gospodarcze, mieszkalne, stajenne i mieszkalno-stajenne. Stanowiły one podstawę prawidłowego funkcjonowania całego zaplecza technicznego wyścigów i dlatego dla maksymalnej wygody ich użytkowników zdecydowano o połączeniu obiektów w dwa większe zgrupowania nazwane przez projektantów koloniami A i B. Kolonię A stanowiły, zlokalizowane w południowo-zachodniej części Wyścigów, dwukondygnacyjne, podkowiaste budynki przeznaczone w szczególności dla dużych stajni posiadających wiele koni i rozbudowaną kadrę pracowników. W każdym budynku stajni zaplanowano także pomieszczenia dla chłopców stajennych oraz „mieszkania z wygodami dla trenerów”. W środku każdej podkowy zaplanowano karuzele do prowadzenia koni. Dzięki takiej budowie istniała możliwość wynajęcia całego, niezależnego od pozostałych, kompleksu przez jeden klub jeździecki. Kolonię B stanowił natomiast kompleks przy torze treningowym. Tworzyły go, niezależne od stajni, budynki mieszkalne z wieloma mniejszymi mieszkaniami-

nego przygotowania się do zawodów przed wyjściem na tor, dosiadania konia i autoprezentacji publiczności, graczom i bukmacherom.

mi, wraz z budynkami stajennymi, wewnątrz podzielonymi na mniejsze jednostki, z przeznaczeniem dla mniejszych stajni, posiadających mało koni. Kompleks miały uzupełniać obiekty gospodarczo-usługowe, w których zlokalizowano ochronkę dla dzieci pracowników, świetlicę, jadalnię, czytelnię dla chłopców stajennych, oraz pralnię i niewielkie sklepy. Wszystko, aby zapewnić maksymalną wygodę pracownikom i właścicielom stajni oraz aby uniezależnić ich od konieczności częstego podróżowania do, oddalonego o 7 km, miasta.

W północnej części Wyścigów, tuż przy stawie, zlokalizowano zaplecze gospodarcze z domem inspektora, pomieszczeniami biurowymi i mieszkaniami dla pracowników administracyjnych i dozorców obiektu wraz z cieplarnią, wozownią i garażami.

Układ komunikacyjny scalał całą przestrzeń oraz wszystkie wcześniej wymienione elementy zagospodarowania w jedną, spójnie funkcjonującą całość oraz zapewniał praktyczną autonomiczność Wyścigów od komunikacji zewnętrznej. Najważniejszymi elementami tego układu były rozwiązania głównych dróg wjazdowych na teren obiektu. Na mocy licznych porozumień z planistami Warszawy i ówczesnym Zarządem Dróg Miejskich postanowiono połączyć Służewiec niemalże prostą linią z Warszawą dzięki, doprowadzeniu na teren obiektu, przedłużenia planowanej trasy NS II. Cały obiekt rozdzielała na dwie części - pierwszą z torem wyścigowym i trybunami, i drugą z całym pozostałym zapleczem wyścigowym - główna aleja dojazdowa, prowadząca od bramy przy ulicy Puław-



2. Orientacyjny plan Służewca 1927 rok (Architektura 10/1957)

skiej do bramy przy ulicy Wyczołki. Kolejnym ważnym elementem komunikacyjnym była aleja boczna prowadząca bezpośrednio na tor treningowy i do kolonii B. Miejsce przecięcia się alei bocznej z arterią NS II zaprojektowano w formie dwupoziomowego skrzyżowania, z czego aleja boczna poprowadzona była w jego dolnym poziomie. Dodatkowo aleja ta kończyła się podziemnym tunelem dla koni, prowadzącym bezpośrednio na tor treningowy. Drugi tunel dla koni zaprojektowano przy kolonii A. Łączył on bezpośrednio obiekty mieszkalno-stajenne z padokiem i torem wyścigowym.

Równie istotne, co rozplanowanie dróg jezdnych, było przygotowanie jak najlepszego układu komunikacji zbiorowej. W tym celu zaproponowano wprowadzenie w północno-zachodniej części Służewca zajezdni tramwajowej dla linii Służewiec – Wierzbno. Komunikację pieszą, łączącą zajezdnię z kasami przy trybunach III i II poprowadzono podziemnymi tunelami, w celu uniknięcia krzyżowania się dróg pieszych z jezdnyimi.

Innym rozwiązaniem kompleksowym, planowanym na terenie Wyścigów, było wprowadzenie nad zajezdnię tramwajową, tuż przy torze treningowym, bocznicę kolei towarowej szerokotorowej połączonej z magazynem paszowym i elewatoorem oraz zajezdni kolei osobowej normalnotorowej. Takie rozwiązanie z jednej strony ułatwiało transport na teren Służewca wszystkich materiałów, niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania obiektu, a z drugiej wspomagało zajezdnię tramwajową w zbiorowym transporcie nieposiadających aut gości Wyścigów.

Układ szaty roślinnej stanowił integralny element zagospodarowania obiektu. Cały teren otoczony został wysokim szpalerem zadrzewień żywopłotowych. Jak wspomniano wcześniej, koncepcja zakładała także realizację dwóch mniejszych parków. Pierwszy, nad stawem, w stylu angielskim miał pozostawać do użytku pracowników i mieszkańców Służewca, zaś drugi leżący dokładnie po przeciwnej stronie obiektu (przy trybunie I) miał pełnić przede wszystkim rolę reprezentacyjną, stąd jego formalny, geometryczny układ. Na obrzeżach toru wyścigowego, w części północnej i południowej, zaprojektowano luźne grupy zadrzewień, które w połączeniu z poprowadzonymi półkolistymi drogami, tworzyły miejsce do rekreacyjnej jazdy konnej. Wszystkie pozostałe nasadzenia roślinne oparte zostały na prostych, lub rozbudowanych, układach alejowych najlepiej rysujących się w pasie między trybunami oraz w najbliższym otoczeniu kolonii mieszkalno-stajennych oraz na regularnie prowadzonych żywopłotach różnej wysokości.

Tory Wyścigów Konnych Służewiec to jeden z ciekawszych i równocześnie mało rozpoznanych przykładów architektury okresu modernizmu w Warszawie. Rozwiązania umiarkowanego funkcjonalizmu najlepiej dostrzec można w formie trybun III i II, gdzie zastosowana konstrukcja oraz wewnętrzna organizacja przestrzeni były dostosowane bezpośrednio do funkcji. W unikalny sposób połączono także funkcję stajenną i mieszkalną w sąsiadujących z torem stajniach. W części VIP-owskiej dostrzec można również wyraźne nawiązanie do stylu okrętowego, będącego jedną z odmian *streamline modern* lat trzydziestych XX wieku.



3. Widok na padok, trybunę I i numerator, w tle wieża ciśnień, 1939 rok (fotografia ze zbiorów Totalizatora Sportowego)

Wszystkie zastosowane na Służewcu rozwiązania techniczne były wykonywane na podstawie projektów cenionych pracowników Stołecznego Towarzystwa Budowlanego i Politechniki Warszawskiej przez najlepsze w owych czasach firmy budowlane⁴. Ogromny rozmach związany z budową nowego toru wyścigowego przełożył się bezpośrednio nie tylko na żywe zainteresowanie mieszkańców stolicy ale i innych miast w kraju. Jednym z tego przejawów było wzniesienie w Katowicach, przy obecnej ul. T. Kościuszki 73, domu Służewca. Istniejący do dziś parterowy pawilon, ukończony wraz z końcem prac na Wyścigach był miejscem, w którym jeszcze niedawno gracze i pasjonaci wyścigów ze Śląska mogli, bez konieczności wyjazdu do Warszawy obstawiać zakłady na wszystkie planowane gonitwy.

Uroczyste otwarcie i pierwsze wyścigi konne odbyły się 3 czerwca 1939 roku. Niestety do tego momentu Tor Służewiec nie został ukończony w całości. Trybunę drugą wybudowano tylko w połowie. Nie zrealizowano także do końca układu komunikacyjnego, a budowa projektowanego nad stawem parku angielskiego w ogóle nie została rozpoczęta.

Wybuch wojny przerwał gwałtownie pierwszy sezon wyścigowy zaledwie trzy miesiące od dnia pierwszych gonitw. Hitlerowcy już we wrześniu zajęli cały obiekt i uczynili z niego zarówno miejsce stacjonowania oddziałów zapasowej formacji szwadronu końskiego SS, jak i oddziału Luftwaffe.

Wyzwania współczesności a zarządzanie dziedzictwem

Układ przestrzenny założenia architektoniczno-urbanistycznego zasadniczo nie uległ zmianie i jest zachowany w dość dobrym, czytelnym stanie. Poza

nielicznymi wyjątkami, jak zburzona w 1943 r. wieża ciśnień, cały układ nie doznał uszczerbku od 1939 r.

Pierwszy po wojnie sezon wyścigowy rozpoczęto 07.07.1946 roku, kiedy to udało się odzyskać część z wywiezionych do Niemiec, Austrii i Czechosłowacji koni. W 1950 roku Wyścigi znacjonalizowano nadając im nazwę Państwowych Torów Wyścigów Konnych.

Równoległe lata powojenne przyniosły ze sobą ogromny rozwój terenów sportowo – rekreacyjnych w stolicy. Główną ideą ówczesnych władz było zapewnienie minimum 5 m² terenów wypoczynkowych na 1 mieszkańca Warszawy. Z tego względu tereny Wyścigów, których rola, z najważniejszego centrum hodowli i selekcji koni w Polsce, została ograniczona do, przede wszystkim, funkcji widowiskowych, zostały przemianowane na tereny sportowo-rekreacyjne, służące jako miejsce weekendowego wypoczynku dla mieszkańców stolicy. Jednak liczne problemy finansowe związane z prywatyzacją stajni wyścigowych w 1994 i przerzuceniem obowiązku utrzymania tak rozbudowanego obiektu wraz z finansowaniem nagród na nowych właścicieli doprowadziły w latach 1999 – 2001 do przekazania go w posiadanie Agencji Własności Rolnej Państwa.

W Latach 2006 – 2007 organizacji wyścigów konnych na Służewcu podjęła się firma „Stado Ogieńców” z Łącka. Szybko się jednak wycofała, głównie ze względu na ogromne koszty utrzymania całości. Kolejnym i ostatnim do dziś gospodarzem obiektu jest „Totalizator Sportowy”. Dla nowego gospodarza warunkiem przetrwania Wyścigów jest rozwój komercyjnych funkcji związanych z obsługą rekreacji i turystyki, pozostających w zgodzie z rygorami ochrony konserwatorskiej. W myśl nowej wizji ochrony i zagospodarowania tego obszaru, oprócz utrzymania funkcji obsługi wyścigów, sportów i rekreacji konnej winien on być równocześnie strukturą funkcjonalną, wykorzystującą unikalne walory krajobrazowe, kulturowe i przyrodni-

4. Znanie dziś szczegóły związane z prowadzeniem prac projektowych jak i budowlanych były na bieżąco podawane, w latach 1929-1939, w brzońowym czasopiśmie „Jeździec i Hodowca”.

cze jako atrakcję turystyczną i edukacyjną oraz jako niepowtarzalną scenografię dla współczesnych form rozrywki, rekreacji; wydarzeń kulturalnych, sportowych, gastronomicznych i wielu innych. Winien być, tym samym, instytucją komercyjną, docelowo samofinansującym się podmiotem gospodarczym znaczącym w lokalnej strategii ekonomicznej – również, poprzez pobudzenie na terenach zewnętrznych, rozwoju usług gastronomicznych, hotelowych, handlowych, a w rezultacie miejsc pracy.

Kluczem do pogodzenia potrzeb inwestycyjnych z wymogami ochrony konserwatorskiej jest poszukiwanie formuły, pozwalającej na systemowe zarządzanie zabytkowym zasobem. Coraz szerszy wachlarz uwarunkowań uwzględnianych w procesie zarządzania dziedzictwem architektonicznym ma niewątpliwie także wpływ na coraz bardziej skomplikowane procedury oceny zachodzących w nim zmian. Zwykle nie jest to proces zero-jedynkowy, w którym pojawiają się jedynie argumenty na tak bądź na nie. Coraz częściej argumentami w profesjonalnych ocenach i dyskusjach dotyczących oceny planowanych przekształceń zabytku są oprócz troski o substancję zabytkową także względy społeczne, ekonomiczne, a także ekologiczne. Oznacza to, że w dziedzinie ochrony zabytków występuje szereg celów wymagających zdefiniowania i zhierarchizowania, mieszczących się w dążeniu do zapewnienia maksymalnie długiego trwania obiektu dziedzictwa architektonicznego (i tym samym jego długiej służby społecznej) i reprezentowanych przez ten obiekt wartości określonych indywidualnie dla każdego przedmiotu ochrony. To zobowiązuje do poszukiwania narzędzi pozwalających na obiektywną ocenę ingerencji w zabytkowe struktury z uwzględnieniem także tych czynników. Narzędzi działających wyprzedzająco, pozwalających zatrzymać niekorzystne procesy, zanim pojawią się ich pierwsze negatywne skutki i będących elementem świadomego zarządzania dziedzictwem kulturowym.

Tak rozumiana dynamiczna ochrona zabytków zdaje się wprost odpowiadać definicji konserwacji zapobiegawczej, jako planowaniu opartemu na badaniach naukowych oraz przewidywaniu długoterminowych skutków podejmowanych działań⁵. Stąd też w oparciu o postulaty prof. Andrzeja Tomaszewskiego⁶, uznając za istotną także rolę relacji między zabytkiem architektury a jego otoczeniem, formuła zarządzania zasobami dziedzictwa staje się oczywistym odzwierciedleniem reguł KONSERWACJI ZAPOBIEGAWCZEJ ŚRODOWISKA.

W nowej, holistycznej definicji dziedzictwa zawartej w Konwencji Ramowej Rady Europy w Sprawie Wartości Dziedzictwa Kulturowego dla Społeczeństwa⁷ podpisanej w Faro w 2005 roku mieszczą się wszyst-



4. Trybuna III z kominami pieców kotłowni w 1939 roku (materiały ze zbiorów Totalizatora Sportowego)

kie aspekty środowiskowe, wynikające z interakcji pomiędzy człowiekiem i miejscem w ciągu dziejów. Ponieważ postulat szerokiej partycypacji społecznej wskazuje wyraźnie, że podmiotowym beneficjentem dziedzictwa jest społeczeństwo, a w szczególności społeczność lokalna, Konwencja nadaje zatem dziedzictwu wartość moralną i ekonomiczną, mającą służyć dobru lokalnych wspólnot.

W odniesieniu do warszawskich torów w Służewcu, należy nieco inaczej postawić problem i zamiast pytania: *jaki to będzie mały wpływ na zabytek?*, należy postawić pytanie: *jaki to będzie mały wpływ na dziedzictwo TWKS?* Wówczas bowiem zaczynamy szukać także historycznego, społecznego i emocjonalnego kontekstu funkcjonowania zabytku⁸. W takim ujęciu możemy brać pod uwagę cztery główne kryteria oceny:

- Jaki to będzie mały wpływ na zdefiniowane wcześniej wartości zabytkowe obiektu?
- Jaki to będzie mały wpływ na społeczeństwo, a w szczególności społeczność lokalną jako głównego beneficjenta dziedzictwa?
- Jaki to będzie mały wpływ na stopień integralności i autentyczności dobra jako głównego nośnika wartości zabytkowych?
- Jaki to będzie mały wpływ na stan techniczny dobra?

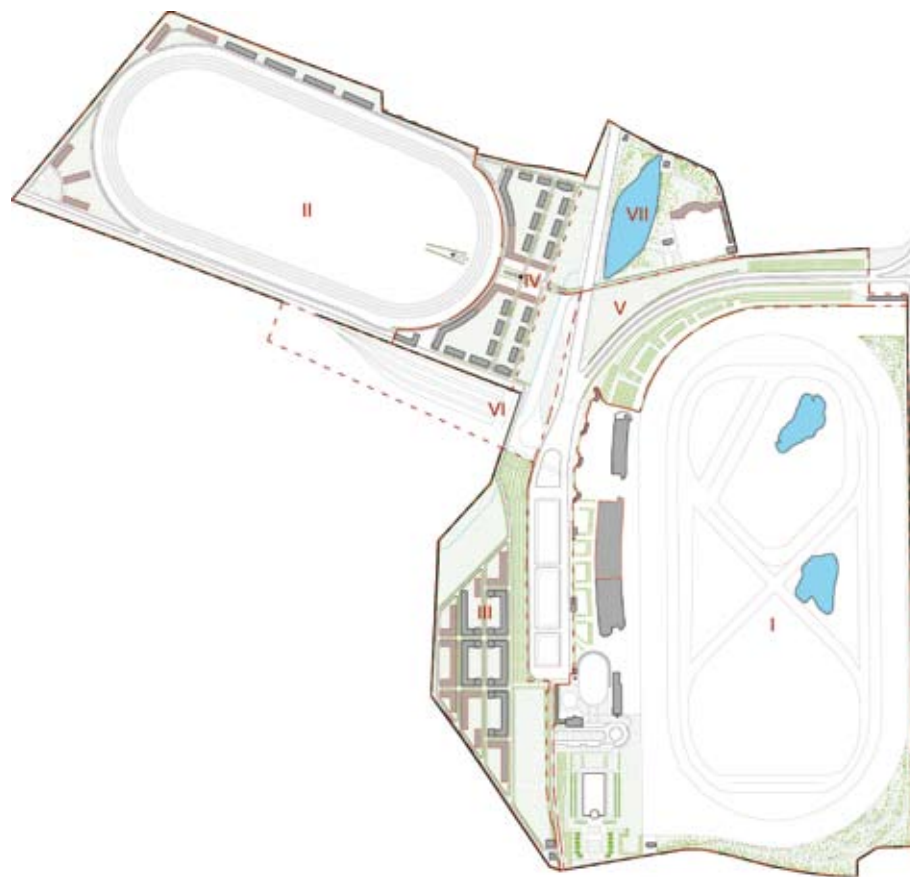
Kolejność zadawania sobie tych pytań powinna być indywidualnie dostosowana do sytuacji konkretnego obiektu bądź wybranego zasobu dziedzictwa tworząc hierarchię, stanowiącą szkielet systemu zarządzania tym dziedzictwem.

5. Kobyliński Zbigniew, *Konserwacja zapobiegawcza dziedzictwa archeologicznego: wprowadzenie do problematyki*, „Ochrona Zabytków” 2009, nr 3, s. 98.

6. Tomaszewski Andrzej, *Konserwacja zapobiegawcza środowiska* [w:] Salskiński K. (red.) *Bezpieczeństwo dóbr kultury. Nowe idee i technologie*, Warszawa: Ministerstwo Kultury, Biuro Spraw Obronnych 2001, s. 69.

7. *Council of Europe Framework Convention on the Value of Cultural Heritage for Society*, konwencja Rady Europejskiej podpisana 7.10.2005 r. w Faro w Portugalii, *Seria Traktatów Rady Europy nr 199* (Council of Europe Treaty Series, CETS).

8. We wrześniu 2009 roku na międzynarodowych warsztatach zorganizowanych przez ICOMOS w Paryżu powstał przewodnik dotyczący oceny oddziaływania na dziedzictwo (OOD) dla obiektów Światowego Dziedzictwa Kulturowego (Guidance on Heritage Impact Assessments for Cultural World Heritage Properties, a publication of the International Council on Monuments and Sites, January 2011, źródło: <http://openarchive.icomos.org/266/>). Warto wspomnieć, że idea OOD wywodzi się z procedur wdrażanych na całym świecie związanych z oceną oddziaływania na środowisko (OOS) i stanowi interesującą próbę stworzenia narzędzia obiektywnej oceny planowanych przekształceń miejsc i obiektów o wartościach zabytkowych. Z doświadczeń tych warto korzystać także w odniesieniu do innych zabytków, tworząc platformę porozumienia między wszystkimi interesariuszami działań przy obiektach zabytkowych w oparciu o zrównoważone zarządzanie dziedzictwem.



STREFY HISTORYCZNE

- I - tor główny z trybunami, pasem zadrzewień między trybunami i parkiem członkowskim
- II - tor treningowy z zachodnimi stajniami, magazynem zbożowym i elewatozem
- III - kolonia mieszkalno-stajenna przy torze głównym
- IV - kolonia mieszkalno-stajenna przy torze treningowym
- V - układ komunikacyjny oparty o aleję główną i niezrealizowaną arterię NS II
- VI - niezrealizowane zajezdnia tramwajowa i bocznic kolejowa
- VII- niezrealizowany park angielski

LEGENDA:

-  granice historycznych stref
-  budynki
-  budynki niezrealizowane
-  zielen niska
-  zielen wysoka
-  zbiorniki i ciek wodne

5. Graficzna rekonstrukcja historycznej koncepcji zagospodarowania terenu TWKS autorstwa Zygmunta Zyberk-Platera wykonana na podstawie oryginalnych planów oraz zdjęcia lotniczego z 1945 roku (opracowanie: festgrupa)

Konserwatorskie studium dostępności inwestycyjnej jako element systemu zarządzania dziedzictwem

Przeniesione w okresie międzywojennym z Mokotowa poza granice Warszawy Wyścigi dziś znów znajdują się w obszarze ścisłej urbanizacji. Dookoła wyrosły osiedla i zakłady przemysłowe. Zmiany obyczajowe mieszkańców stolicy, rosnąca presja inwestycyjna to szczególne wyzwania, z którymi musi zmierzyć się gospodarz obiektu.

W następstwie zmieniających się okoliczności zewnętrznych przeprowadzono opartą na analizie walorów kulturowych, ocenę możliwości zagospodarowania obszaru Wyścigów wynikającą z uwarunkowań ochrony konserwatorskiej⁹. W rezultacie oceny sformułowano zasady przekształceń funkcjonalno-przestrzennych obszaru uwzględniających zachowanie, utrwalenie i wyeksponowanie wartości zabytkowych, walorów krajobrazowych i przyrodniczych obszaru - z dopuszczeniem realizacji nowych elementów zagospodarowania w wybranych strefach.

Istotą opracowania było stworzenie narzędzia do realizacji w/w celu poprzez sformułowanie ustaleń określających przedmiot i rygorów ochrony wartości zabytkowych i krajobrazowych opartych na badaniach historyczno-identyfikacyjnych i waloryzacji konserwatorskiej, oraz determinowanych przez te rygorów zasad zagospodarowania terenu i adaptacji zabytkowych struktur do współczesnych funkcji

z uwzględnieniem dydaktycznych funkcji zabytku. Ocenę zespołu przeprowadzono w trzech powiązanych ze sobą obszarach problemowych: kompozycji urbanistycznej, architektonicznej i elementów szaty roślinnej.

O występowaniu wartości przestrzennych¹⁰ założenia TWKS decyduje wiele czynników, z których najważniejszymi są:

- urzeźbienie i walory przyrodnicze terenu i jego pokrycia, wydobyte w kształtowanej ręką ludzką przestrzeni
- pojedyncze cenne obiekty architektoniczne, niezależnie od walorów otoczenia,
- budynki niewielkiej nawet wartości jednostkowej, ale tworzące wspólnie harmonijny zespół architektoniczny o cechach indywidualności (np. kolonie mieszkalno-stajenne)
- skryształizowany zespół urbanistyczny lub założenie urbanistyczne, składające się z budynków komponowanych jako „architektura w zespole” (np. wieża ciśnieni)
- zespoły przestrzenne z elementów architektonicznych i zieleni (kompozycje parkowe), złożone z układów wewnątrz, jak i zwieńczone charakterystyczną sylwetą,
- racjonalnie wprowadzone, właściwie wykonane i utrzymane miejskie urządzenia inżynierskie dostępne dla obserwacji odbiorcy: a więc drogi, mosty, wiadukty, elementy oświetlenia, itp.

Na podstawie przeprowadzonej waloryzacji, jako istotne czynniki decydujące o modernistycznym

9. Górski M., Haftarczyk M., Prędoła M. (współpraca Bożek O., Kowalik T., Pędrakowski D., Wojtyńska A., Wolski M., Głowacz R., Mikliński R., Molski P.) *Dokumentacja konserwatorska Torów Wyścigów Konnych Służewiec w Warszawie*, Warszawa 2012. Maszynopis przechowywany w biurze zarządcy obiektu: Totalizator Sportowy Sp. z o.o. Oddział Wyścigi Konne Warszawa-Służewiec.

10. Identyfikację elementów kompozycji przestrzennej założenia oparto o metodę oceny kompozycji urbanistycznej zaproponowaną przez K. Wejcherta w publikacji „Elementy kompozycji urbanistycznej”, Warszawa: Arkady 1984.

charakterze kompozycji przestrzennej, uznano:

- całościowe i kompleksowe podejście do projektu i realizacji

- czytelny i prosty podział terenu na część reprezentacyjną i usługową (propagowany przez modernistów rozdział poszczególnych funkcji na obszarze założenia)

- główną oś kompozycyjną spajającą cały teren kompozycyjnie, komunikacyjnie i krajobrazowo

- wykorzystanie tarasowego ukształtowania terenu do podkreślenia gradacji funkcji obiektu

- zieleni urządzonej pełniącą rolę bufora oddzielającego od siebie poszczególne strefy funkcjonalne terenu;

- charakterystyczną dla modernizmu koncepcję przestrzeni przejawiającą się w prostocie i jasności układu przestrzenno-funkcjonalnego

- wyeksponowanie autoparku - większość modernistów, szczególnie w początkowej fazie rozwoju nowoczesnej architektury, podzielała fascynację motoryzacją i zaletami indywidualnego transportu

- usytuowanie budynków wśród zieleni na osi północ-południe zapewniające optymalne doświetlenie i przewietrzanie podzespołów urbanistycznych

Przed przystąpieniem do określenia dostępności inwestycyjnej założenia sprecyzowane zostały cztery priorytetowe cele konserwatorskie, polegające na:

1. utrzymaniu jako dominującej dla całego założenia funkcji związanej z organizacją wyścigów konnych, organizacją sportów i rekreacji konnej,

2. podkreśleniu unikatowego połączenia funkcji wyścigowej z zapleczem treningowo-stajennym (z funkcją mieszkalną),

3. podkreśleniu wysokiej jakości krajobrazowych rozwiązań przestrzennych łączących formy architektoniczne z zaprojektowaną zielenią parkową,

4. podkreśleniu spójności rozwiązań architektonicznych w stylu funkcjonalnego modernizmu, stosowanych konsekwentnie od układu urbanistycznego do detalu architektonicznego.

Wyodrębnione w opracowaniu elementy hi-

6. Model 3D historycznej koncepcji zagospodarowania terenu TWKS autorstwa Zygmunta Zyberk-Platera wykonana na podstawie oryginalnych planów oraz zdjęcia lotniczego z 1945 roku (opracowanie: festgrupa)



storycznej struktury przestrzennej, ich stan oraz współczesne przesądzenia funkcjonalne i przestrzenne, zamierzenia inwestycyjne właściciela gospodarza obiektu narzuciły potrzebę wprowadzenia obszarów o zróżnicowanych zasadach ochrony i zagospodarowania, mogących jednocześnie stanowić podstawę do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego:

Obszar A – obejmuje obszary ochrony konserwatorskiej, o w pełni zachowanej strukturze przestrzennej i czytelnym zachowanym do dziś pierwotnym programie użytkowym w odniesieniu zarówno do jednostek urbanistycznych jak i przyrodniczych. Wiodące kategorie zabiegów konserwatorskich winny zmierzać w pierwszym rzędzie do **zachowania pierwotnej struktury funkcjonalno-przestrzennej**.

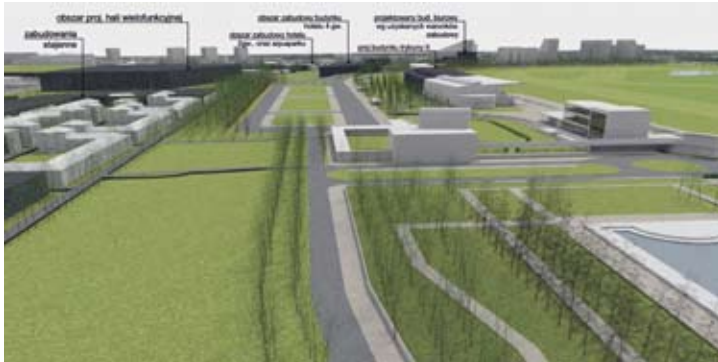
Obszar B – obejmuje obszar ochrony konserwatorskiej o czytelnej pierwotnej strukturze przestrzennej w odniesieniu zarówno do jednostek urbanistycznych jak i przyrodniczych. W odróżnieniu do strefy A, w granicach strefy B wyodrębnione zostały jednostki kompozycyjne współcześnie przekształcone lub nie zrealizowane w pełni w stosunku do pierwotnego projektu, o zatartej pierwotnej strukturze funkcjonalnej. Wiodące kategorie zabiegów konserwatorskich winny zmierzać w pierwszym rzędzie do **uczynienia pierwotnego zamysłu projektowego**.

Obszar C – obejmuje obszar ochrony konserwatorskiej o zatartej pierwotnej strukturze funkcjonalno-przestrzennej w odniesieniu zarówno do jednostek urbanistycznych jak i przyrodniczych. W granicach strefy zidentyfikowano obszary objęte projektem lecz niezrealizowane oraz o wysokim stopniu przekształcenia, uniemożliwiającym odczytanie pierwotnego zamysłu projektowego w zakresie przestrzennym jak i funkcjonalnym. Wiodące kategorie działań konserwatorskich winny zmierzać w pierwszym rzędzie do **kompozycyjnego scalenia obszarów dysharmonicznych na zasadzie rekompozycji**

Obszar D – obejmuje obszary poza granicą ochrony konserwatorskiej. W obszarze strefy D znajdują się tereny projektowanej przed wojną bocznic kolejowej mającej obsługiwać logistycznie TWK Służewiec oraz dawnych pól uprawnych, będące obecnie integralną częścią TWK Służewiec. Wiodące kategorie zabiegów konserwatorskich winny zmierzać w pierwszym rzędzie do **ochrony krajobrazowej zabytku**.

Opracowane metodą dostępności inwestycyjnej studium uwarunkowań konserwatorskich dla torów na Służewcu umożliwi atrakcyjne zagospodarowanie obszaru przy wykorzystaniu jego wartości kulturowych jako atutu inwestycyjnego. Jest narzędziem, które w dobrych rękach może zostać odpowiednio wykorzystane dla dobra krajobrazu kulturowego i jego użytkowników. Nie narzuca ona szczegółowego programu zagospodarowania, ani zbędnie go nie ogranicza, wykluczając jedynie funkcje destrukcyjne w stosunku do zabytku lub unieczyniające jego formę, ewentualnie uniemożliwiające uwzględnienie funkcji dydaktycznych.

Istotą ochrony dziedzictwa modernizmu na obszarze Toru Wyścigów Konnych Służewiec jest więc



7. Widok z wieży ciśnień w 1939 roku w zestawieniu z obecnymi planami Totalizatora Sportowego (opracowanie: fest-grupa)

nie tylko konserwacja i restauracja zabytkowej tkanki ale także pielęgnacja idei modernizmu w nowych realizacjach, a także wprowadzanie funkcji dydaktycznych¹¹ związanych z ekspozycją wartości zabytkowych założenia.

Istotną cechą warszawskich Wyścigów jest to, że nie jest to pozbawiony historycznej funkcji zabytkowy zespół architektoniczny, ale nadal funkcjonująca żywa tkanka, która z jednej strony skazana jest na ciągły rozwój i dostosowywanie się do otaczającego środowiska, jednak z drugiej strony jest na tyle wrażliwa, że zbyt agresywne ingerencje mogą to tłęć się jeszcze życie przygasić. Posługując się więc terminologią medyczną potrzebny jest nie tylko uwzględniający uwarunkowania konserwatorskie (zrównoważony) plan inwestycyjny, ale także wewnętrzny system „immunologiczny” reagujący na pojawiające się w przyszłości zagrożenia.

W świetle tych pojęć, biorąc pod uwagę wartości kulturowe, cechy ukształtowania i pokrycia te-

renu oraz strukturę przyrodniczo-kulturową obszaru, optymalną kategorią ochrony zespołu może być n.p. park kulturowy. Z definicji - formuła parku kulturowego¹² umożliwia zachowanie wyjątkowych wartości historyczno-kulturowych w jednoczesnym powiązaniu z ochroną środowiska przyrodniczego w odniesieniu do obszaru o charakterystycznym typie kulturowo-przyrodniczym. Za formułą parku kulturowego przemawiają również proponowane kryteria jakie powinny spełniać krajobrazy kulturowe kwalifikujące się do objęcia tą formą ochrony: *wyjątkowe wartości kulturowe; złożoność struktury; zdolność do samoregulacji („systemowy” charakter krajobrazu oraz wiążąca się z tym konieczność włączenia lokalnych społeczności wraz z całą sferą praktyk społecznych do ochrony)*. Formuła ta łączyć może w sobie cztery pojęcia:

- parku kulturowego rozumianego jako tryb obszarowo-krajobrazowej ochrony prawnej;
- parku kulturowego w rozumieniu funkcjonalnym – jako kompleksowego sposobu zagospodarowania obszaru z wykorzystaniem walorów krajobrazowych, kulturowych i przyrodniczych;
- parku jako instytucji komercyjnej - docelowo samofinansującej się jednostki organizacyjnej, której statutowym celem jest bieżąca konserwacja zabytku i działalność gospodarcza;
- parku kulturowego jako reklamowo-komercyjnego hasła przyciągającego turystów.

Kończąc wywód szczególną cechą parku kulturowego jako formy ochrony i zarządzania dziedzictwem kulturowym, ważną w kontekście TWK Służewiec, jest zdolność do samoregulacji, wymagającej w praktyce oczywiście także zewnętrznego wsparcia.

11. Funkcje dydaktyczne dostosowane do percepcji różnych grup odbiorców formy przekazu wiedzy o wartościach zabytkowych (naukowych, historycznych, artystycznych) i przyrodniczych zabytkowego obiektu przy użyciu różnorodnych technik (np. tablice informacyjne, makiety, ekspozycje muzealne, rekonstrukcje, scenografie z zastosowaniem manekinów, prezentacje multimedialne, symulacje wirtualne i gry interaktywne). Funkcje te wynikają bezpośrednio z istoty zabytków, są celem ich ochrony (na podstawie: P. Molski, *Ochrona i zagospodarowanie wybranych zespołów fortyfikacji nowszej w Polsce*, Warszawa 2007).

12. Michałowski A., Zwiech T.; *Kurier Konserwatorski 6 - Biuletyn PSOZ*, W-wa 1995; str. 26.