



**STOWARZYSZENIE KONSERWATORÓW ZABYTEKÓW
ODDZIAŁ WARMIŃSKO-MAZURSKI**

Olsztyn, dnia 24 czerwca 2019 r.

Stowarzyszenie Konserwatorów Zabytków

Oddział Warmińsko - Mazurski

ul. Zamkowa 2
10-074, Olsztyn
tel.: +48603371408
KRS: 0000062811
NIP: 526-19-00-840
REGON: 000972111

Sz. Pan
Dariusz Barton
Warmińsko-Mazurski
Wojewódzki Konserwator Zabytków
ul. Podwale 1, 10-076 Olsztyn

WNIOSEK

Działając na podstawie art. 31 §2 i 4 kpa oraz Art. 9. 1, 5 Ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami z dn. 23 lipca 2003 roku Stowarzyszenie Konserwatorów Zabytków Oddział Warmińsko-Mazurski wnioskuje do Warmińsko-Mazurskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków o wpis indywidualny do rejestru zabytków nieruchomości:

1. Budynku Dworca Głównego PKP i PKS w Olsztynie, wraz z dwoma zadaszeniami wejściowymi do hali PKP i wiatą peronu nr 1 oraz wiatą dworca autobusowego i tunelem, wzniesionym w latach 1968-1971, wg projektu architekta Zygmunta Kłopotckiego, położonym w Olsztynie przy pl. Konstytucji 3 Maja 1 i 2), gmina Olsztyn, powiat olsztyński (działki nr: 1/4; 1/91; 1/92; 22/9; 1/18 - obręb: OLSZTYN 159)
2. Budynku wieżowca biurowego PKP i PKS z łącznikiem z budynkiem Dworca Głównego PKP i PKS w Olsztynie, wzniesionym w latach 1972-1973 roku, wg projektu architekta Zygmunta Kłopotckiego, położonym w Olsztynie przy pl. Konstytucji 3 Maja 2a), gmina Olsztyn, powiat olsztyński (działki nr: 1/89; 1/22 - obręb: OLSZTYN 159)
3. Wnosimy, aby wpis do rejestru zabytków nieruchomości dotyczący indywidualnego wpisu do rejestru zabytków budynku Dworca Głównego PKP i PKS oraz indywidualnego wpisu do rejestru zabytków budynku wieżowca biurowego PKP i PKS nie obejmował elementów architektury budynków wykonanych po 1989 r.

Jednocześnie wnoszę o dopuszczenie organizacji Stowarzyszenie Konserwatorów Zabytków Oddział Warmińsko-Mazurski do udziału na prawach strony w tych postępowaniach.

Dane pełnomocnika uprawnionego do reprezentowania Stowarzyszenia Konserwatorów Zabytków Oddział Warmińsko-Mazurski: Prezes Małgorzata Birezowska, tel.: +48603371408, adres kontaktowy: ul. Zamkowa 2, 10-074, Olsztyn.

UZASADNIENIE

Ad.1.

Dworzec PKP i PKS Olsztyn Główny w Olsztynie powstał w latach 1968-1971. Przy projekcie budynku, który opracowało Biuro Projektów Kolejowych w Poznaniu, oprócz Zygmunta Kłopockiego - głównego projektanta i autora zwycięskiej koncepcji wyłonionej w ramach wewnętrznego konkursu w 1965 roku, zespół stanowił: projektant konstrukcji - inż. Adam Podgórski, inż. Mieczysław Feglarski, inż. Tadeusz Witkowski, inż. Włodzimierz Wawrzyniak, inż. Jerzy Moliński. Dodatkowo projekty specjalistyczne opracowały: Wojewódzkie Biuro Projektów w Poznaniu, Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego w Gdańsku, Biuro Projektów Konstrukcji Metalowych i Urządzeń Przemysłowych „Mostostal” w Zabrze. Projekt wnętrza dworca i jego wyposażenia wykonało Państwowe Przedsiębiorstwo „Pracownie Sztuk Plastycznych” w Olsztynie zespół w składzie: mgr inż. arch. Zygmunt Kłopocki, art. plastyk Edmund Łubowski i art. plastyk Zbigniew Bednarowicz. Obiekt dworców PKP i PKS był zaprojektowany i integralnie związany z budynkiem administracyjno-socjalnym obsługi dworców, stanowiąc z nim jedną kompozycyjną i funkcjonalną całość.

Obiekt realizowano jako „prototypowy” tego typu w Polsce. Wykonany przez Przedsiębiorstwo Budownictwa Przemysłowego w Olsztynie.

W 1971 r. projekt zrealizowanego dworca PKP i PKS w Olsztynie dostał nagrodę Centralnego Biura Studiów i Projektów Budownictwa Kolejowego w Warszawie.

Budynek został usytuowany na terenie historycznego dworca kolejowego, po drugiej wojnie światowej znacznie przebudowanego, który rozebrano.

Obiekt składa się z dworca PKP i dworca PKS połączonych wspólną częścią gastronomiczno-usługową. Budynek na planie zbliżonym do litery L. Bryła budynku dworcowego to dwa prostopadłościanny powiązane gabarytami i wzajemnym ustawieniem: skrzydło kolejowe ustawione równoległe do torów i skrzydło autobusowe ustawione prostopadle w planie względem skrzydła kolejowego. Przykryty stropodachem. Wzniesiony w ramowej konstrukcji żelbetowej wypełnionej elementami częściowo prefabrykowanymi. Szklane ściany elewacji frontowych w konstrukcji stalowo-aluminiowej, dodatkowo w hali PKS rozdzielone betonowym pasem. Obecnie fasada w przyziemiu przesłonięta zapleckami wtórnych boksów handlowych. Ściany szczytowe i tylne mniej wyraziste, w postaci dwóch pasów okien wstęgowych. W elewacji tylnej części PKP okna wycinkowo są przesłonięte wtórną wykładziną aluminiową. Wejścia do hali dworca PKP flankowane są dwoma charakterystycznie wywiniętymi zadaszeniami na betonowych podporach. Wejście do hali PKS poprzedzone płaskim zadaszeniem wspartym na pełnych ściankach. Z fasadami tylnymi wiążą się integralnie zadaszenia wiat, za pośrednictwem dodatkowego łącznika nad wejściem, w przypadku części autobusowej dłuższego. Zadaszenia wiat o trójkątnym przekroju są wykonane z żelbetu i wsparte na kwadratowych w rzucie żelbetowych filarach. Filary rozszerzają się ku górze, tworząc wraz z zadaszeniem formę kielichów. Cenny jest również zestaw neonów „DWORZEC KOLEJOWY” i „DWORZEC AUTOBUSOWY” wieńczących dachy obu dworców.

Obiekt prawie w całości podpiwniczony, z żelbetowym stropem nad piwnicami i betonową posadzką. Mieści się tam obszerny schron zaprojektowany na wypadek wojny, maszynownia, i magazyny i inne pomieszczenia związane z obsługą infrastruktury m.in. szyby windowe. Część piwnic została zaadoptowana na współczesną toaletę publiczną.

Budynek niski, z halowym układem wewnątrz z halami operacyjnymi o wysokości dwóch kondygnacji, z antresolami oraz zamkniętymi pomieszczeniami typu służbowo-technicznego. Pomiedzy halami - większą PKP i mniejszą PKS, w parterze znajdowała się obszerna poczekalnia oraz trzyizbowe pomieszczenie dla podróżnych z dziećmi. Z antresolą z obustronnym dojściem od obu hal klatkami schodowymi, na której funkcjonował pierwotnie bar dworcowy i świetlica. Obecnie wykorzystywane są pomieszczenia biurowe na antresoli. W hali dworca PKP przy ścianie frontowej znajduje się rząd filarów. W części zachodniej usytuowane jest zejście do nowego tunelu prowadzącego do wyjścia na miasto i plac przeddworcowy oraz zmodernizowanej starszej części prowadzącej na perony 1-4. Ściana zachodnia z otwartą klatką schodową prowadzącą na piętro administracyjne. Na północnej ścianie hali, naprzeciw wejścia zlokalizowano przeszklone kasy, punkt informacyjny oraz dojście do peronu nr 1. Nad kasami piętro administracyjne z pełną ścianą. Strona wschodnia hali PKP otwiera się na

przejście do hali PKS, na główne schody łączące parter z antresolą i piwnicą oraz okno kas bagażu, którego część (jako jedyna) jest dziś przekształcona poprzez dobudówkę kawiarni. Hala PKS wspiera się na wewnętrznych filarach. W elewacji zachodniej zlokalizowane jest wejście, naprzeciw znajduje się wyjście na perony autobusowe. Po prawej stronie wejścia w elewacji południowej usytuowane są przeszklone kasy. Z kolei wzdłuż elewacji północnej biegnie ciąg schodów na antresolę.

Obie hale dworcowe mają podobny wystrój. Wykończenie wewnętrzne opracowano głównie w okładzinie marmurowej, drewnie, z akcentami rzeźbiarsko-plastycznymi. Wnętrze wykonane zostało z materiałów trwałych jak kamień, stal i aluminium. Jako okładziny zastosowano również tynki szlachetne, lastryko, beton płukany, ceramikę i drewno. Posadzka parteru części publicznej wykonana została z płyt ukształtowanych z rozfragmentowanego marmuru zatopionego w betonie. We wnętrzach zachowały się w dobrym stanie modernistyczne mozaiki zdobiące ściany hali oraz poczekalni. Na ścianie zachodniej hallu PKP wisi dawny zegar analogowy oraz system "Pragotron". W innych miejscach znajdują się elementy zegarów, które dopełniały w przeszłości wystrój wnętrza. Ogólnie we wszystkich częściach publicznych zachowały się drewniane balustrady, posadzki, wykończenie ścian oraz elementy stolarki okiennej i witryn.

Na uwagę zasługuje system ogrzewania ciepłym powietrzem.

Bryła budynku nie była przebudowywana, zaś remonty ograniczyły się do konserwacji i napraw zachowując pierwotną koncepcję architektoniczną obiektu do lat 90. XX w. Budynek w części kolejowej nadal należy do PKP, w wyniku restrukturyzacji PKS budynek w części autobusowej został sprzedany prywatnemu właścicielowi. W latach 90. XX w. w części budynku należącego do PKP dokonano: zabudowy całej ściany elewacyjnej rzędem kiosków przesłaniając w dolnej partii szklaną elewację, we wnętrzu postawiono kawiarenkę, usunięto wyposażenie wnętrza jakim były ławki dla podróżnych. Starannie zaprojektowane, zintegrowane z charakterem architektury dworca, rozmieszczenie lamp oświetlających najważniejsze przestrzenie, zachowało się częściowo. Mimo to w niewielkim stopniu została zatarta pierwotna koncepcja architektoniczna budynku.

Podstawowa funkcja budynku dworcowego nie zmieniła się do dzisiaj: jest to obiekt w pierwszej kolejności obsługujący podróżnych obu rodzajów transportu, tj. kolejowego i autobusowego, w tym ruch przesiadkowy. To pierwszy w kraju, prototypowy zintegrowany budynek dworców PKP i PKS. Nowy dworzec kolejowo-autobusowy odpowiadał na skokowy rozwój Olsztyna związany z rozwojem przemysłu i turystyki w latach 60. XX w., stanowiąc świadectwo swojej epoki. Powstał w ścisłym powiązaniu z nowym miejskim układem komunikacyjnym Olsztyna. Na terenie północno-wschodniej Polski to jeden z najlepszych przykładów powojennego funkcjonalizmu, stanowiącego odłam modernizmu międzynarodowego. Konstrukcja dworca była bardzo nowoczesna i dorównywała sztandarowej inwestycji tamtych lat – Warszawie Centralnej. Obiekt Dworca Głównego jest dziełem człowieka, jest świadectwem minionej epoki. W interesie społecznym leży jego zachowanie ze względu na posiadaną wartość historyczną, artystyczną, a także naukową.

Do wpisu do rejestru zabytków wystarczy, zgodnie z art. 3. ust 1 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami jedna z tych trzech wartości.

Zgodnie z art.6 ust. 1 pkt. 1 lit. C ochronie i opiece podlegają, bez względu na stan zachowania, zabytki nieruchome będące dziełami architektury i budownictwa.

Ad.2.

Budynek wysokościowy usytuowany przed niskim budynkiem PKP i PKS, na wysokości naroża części PKS. Obiekt pierwotnie o funkcji administracyjno-hotelowej (administracyjno-socjalnej), wyłącznie do dyspozycji służb obsługi dworca PKP i PKS. Obecnie biurowy, częściowo nieużytkowy. 11. kondygnacyjny (wg materiałów architekta 10. kondygnacyjny).. Integralnie związany z niskim budynkiem PKP i PKS. Połączony z nim funkcjonalnie przeszklonym łącznikiem na wysokości drugiej kondygnacji. Bryła wieżowca prostopadłościenna opisana została na planie wolno stojącego prostokąta. Całość rozwiązana w konstrukcji mieszanej monolityczno-żelbetowej oraz prefabrykatami. Ściany zewnętrzne kurtynowe w konstrukcji aluminiowej. Podpiwniczony. Przekryty płaskim dachem (stropodachem). Przyziemie stanowi węższy cokół wysokości dwóch kondygnacji oraz

betonowe słupy wyznaczające podcienia, na którym wznosi się kolejno dziewięć kondygnacji powtarzalnych. Przestrzeń podcieni została pod koniec ubiegłego wieku częściowo zamknięta elewacjami kurtynowymi i przeznaczona na księgarnię. Elewację powyżej cokołu stanowi ciąg naprzemiennych pasm okien wstęgowych zagłębionych w lico ściany i pasów pełnych o horyzontalnym układzie. W elewacjach wschodniej i zachodniej dodatkowo zastosowano symetrycznie wertykalne podziały dwoma rzędami pionowych pełnych pasów rozdzielających okna. Elewacje w części cokołowej, obecnie zniekształcone, konsekwentnie w wyższej partii nawiązują do przeszklonego łącznika. W elewacji frontowej są pełne. W przyziemiu znajduje się hall wejściowy oraz klatka ewakuacyjna, szyby windowe i szachty instalacyjne. Obecnie 2. kondygnacyjny. Rozplanowanie wnętrza poszczególnych kondygnacji powyżej partii cokołowej jest powtarzalne. Wąska klatka schodowa prowadzi na korytarz, z którego wchodzi się do pomieszczeń biurowych i socjalno-hotelowych. We wnętrzach zachowały się charakterystyczne doświetlenia klatek schodowych w postaci dużych ścian z luksferów. Ponadto w budynku nadal znajdują się oryginalne elementy systemu ogrzewania, dźwigi osobowe, elementy stolarki drzwiowej, obudowy szachtów, balustrady i wstęgowe parapety podokienne.

Bryła budynku nie była przebudowywana. W okresie transformacji obiekt zmienił właściciela na prywatnego. Jeszcze w latach 90. XX w. remonty w ograniczonym zakresie zakłóciły pierwotną koncepcję architektoniczną obiektu. Za szkodliwe dla estetyki budynku należy uznać m.in. częściowe ocieplenie elewacji styropianem, sposób zagospodarowania podcienia na księgarnię oraz niewłaściwą dla charakteru obiektu nową aranżację kolorystyczną. Hall usytuowany w cokole wieży prawdopodobnie był wysokości dwóch kondygnacji, w okresie późniejszym mogła zostać zabudowana pierwotna antresola. Przepuszczenie takiej informacji głównego architekta, że budynek wysokościowy jest 10. kondygnacyjny.

Podstawowa administracyjna funkcja budynku tylko połowicznie jest kontynuowana. Obecnie w części obiekt wykorzystywany jest na biura, kilka pięter jest nieużytkowanych.

Konstrukcja budynku jest nietypowa i unikalna dla wieżowców z północno-wschodniego regionu Polski. Obiekt opiera się na trzonie oraz dużych, prefabrykowanych ramach żelbetowych w kształcie spłaszczonego symbolu Pi. Poza trzonem budynek nie posiada żadnych ścian nośnych. Rozplanowanie kondygnacji powtarzalnych jest klasycznym układem korytarza wokół trzonu i pomieszczeń do tego korytarza prostopadłych. Dodatkowo po stronie wschodniej i zachodniej trzonu korytarz przylega do elewacji zewnętrznych tworząc w ten sposób przeszkloną galerię. Ciekawym zabiegiem architektonicznym jest zastosowanie narożnych okien dzięki czemu można swobodnie od strony wewnątrz podziwiać rozciągającą się naokoło budynku panoramę miasta. Obiekt wyraźnie nawiązuje do tradycji „pięciu zasad nowoczesnej architektury” Le Corbusiera poprzez: uniesienie budynku na słupach, wolny plan, wolną (niezależną) fasadę, wstęgowe okna i płaski dach. Łączy się harmonijnie z inspiracjami zaczerpniętymi z nurtu funkcjonalizmu (odłamu modernizmu). Lekka i transparentna bryła budynku zawieszona nad ziemią rozświetlona wieczorem i w nocy, podporządkowała ten fragment miasta wartości semantycznej jaką niesie funkcja tej przestrzeni. Wieżowiec jest prawdopodobnie jedynym na terenie Warmii i Mazur, obiektem z epoki modernizmu w pełni spełniającym pięć zasad modernizmu Le Corbusiera.

Wieżowiec biurowy jest dziełem człowieka, jest świadectwem minionej epoki. W interesie społecznym leży jego zachowanie ze względu na posiadaną wartość historyczną, artystyczną, a także naukową.

Do wpisu do rejestru zabytków wystarczy, zgodnie z art. 3. ust 1 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami jedna z tych trzech wartości.

Zgodnie z art.6 ust. 1 pkt. 1 lit. C ochronie i opiece podlegają, bez względu na stan zachowania, zabytki nieruchome będące dziełami architektury i budownictwa.

Ad. 1 i 2.

Z uwagi na zachowane wartości historyczne, architektoniczne i naukowe dwa budynki zespołu Dworca Głównego w Olsztynie: niski budynek PKP i PKS oraz wysoki budynek administracyjno-socjalny PKP i PKS odpowiadają definicji zabytku zawartej w art. 3 ust. 1

ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. Dworzec w Olsztynie jest jedną z ciekawszych realizacji w obrębie architektury transportu publicznego powojennego modernizmu. Ze względu na złożoność obiektu pod kątem funkcji, skali i powiązań z miastem stanowi modelowe założenie projektowe tamtych czasów. Znaczenie budynku PKP i PKS oraz rolę jaką pełni od kilkudziesięciu lat w panoramie Olsztyna jest ważne dla historii architektury nie tylko w Polsce północno-wschodniej, ale w skali kraju. Wieżowiec administracyjno-hotelowy PKP i PKS o lekkiej konstrukcji, z dyspozycją wnętrza konsekwentnie podporządkowaną funkcjonalności jest ważnym świadectwem architektury lat 70. XX w. Będąc dominantą w dzielnicy Olsztyna znakomicie akcentuje funkcję przestrzeni publicznej jaką niewątpliwie pełni transport publiczny.

Jednocześnie obecny, zaniedbany stan zachowania obiektów nie przesądza o nieodwracalnej utracie pierwotnych walorów architektonicznych. Oryginalną substancję w przypadku obu obiektów należy traktować jako zabudowę trwałą, a wtórne zniekształcenia jako elementy tymczasowe. Możliwe jest też przywrócenie pierwotnej formy obiektów oraz ucytelnienie cech decydujących o ich indywidualnym wyrazie estetycznym. Wszystkie elementy późniejsze jak np. wtórne boksy, zabudowy w budynku dworcowym, docieplenie wieżowca biurowego styropianem, zabudowa podcienia wieżowca nie powinny być chronione, podobnie wtórne otynkowanie i warstwy malarskie. Zgodnie z art.6 ust. 1 pkt. 1 lit. C ochronie i opiece podlegają, bez względu na stan zachowania, zabytki nieruchomości będące dziełami architektury i budownictwa.

Reasumując, dwa budynki kompleksu Dworca Głównego stanowiącej jedną kompozycyjną i funkcjonalną całość, wymagają ochrony konserwatorskiej każdy poprzez wpis indywidualny do rejestru zabytków ruchomych.

W imieniu Oddziału Warmińsko-Mazurskiego
Stowarzyszenia Konserwatorów Zabytków

Małgorzata Birezowska
prezes SKZ OWM

Załączniki:

1. statut Stowarzyszenia Konserwatorów Zabytków
2. płyta CD: zdjęcia archiwalne i współczesne