

DECYZJA 48/2018
W SPRAWIE WPISANIA ZABYTKU DO REJESTRU ZABYTKÓW

Na podstawie art. 104 § 1 i § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks Postępowania Administracyjnego (t.j. DzU z 2017r., poz. 1257 z późn. zmianami) oraz art. 91 ust. 4 pkt. 4, w związku z art. 8 ust.1 i art. 9 ust. 1 Ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (t.j. DzU z 2017r., poz. 2178 z późn. zmianami), w wyniku postępowania administracyjnego przeprowadzonego z urzędu w związku z wnioskami złożonymi przez Stowarzyszenie Forum Rozwoju Olsztyna z dnia 26.03.2017 r. (data wpływu: 27.03.2017 r.), Stowarzyszenie Architektów Polskich Oddział w Olsztynie z dnia 24.03.2017 r. (data wpływu: 27.03.2017 r.) oraz Stowarzyszenie Konserwatorów Zabytków Oddział Warmińsko-Mazurski z dnia 26.03.2017 r. (data wpływu: 27.03.2017 r.),

WARMIŃSKO-MAZURSKI
WOJEWÓDZKI KONSERWATOR ZABYTKÓW
W OLSZTYNIE
orzeka:

1. **Wpisać do rejestru zabytków nieruchomości województwa warmińsko-mazurskiego wiaty peronowe zlokalizowane w Olsztynie przy Placu Konstytucji 3 Maja, za budynkiem dworca PKP na peronach nr 2,3,4, na działce ewidencyjnej nr 1/94 (obręb 159), przedstawione na załączniku graficznym nr 1 stanowiącym integralną część niniejszej decyzji.**
2. **Odmówić wpisania do rejestru zabytków nieruchomości województwa warmińsko-mazurskiego kompleksu dworca głównego PKP i PKS wraz z przylegającym budynkiem biurowym i zadaszeniami wejściowymi, położonego przy Placu Konstytucji 3 Maja w Olsztynie.**

Uzasadnienie

Postępowanie w sprawie wpisu do rejestru zabytków kompleksu dworca głównego PKP i PKS wraz z przylegającym budynkiem biurowym i zadaszeniami wejściowymi w Olsztynie zostało wszczęte postanowieniem Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego z dnia 20.07.2017 r. sygn. DOZ-OAiK.650.634.2017[MW] w związku z wnioskami złożonymi przez: Stowarzyszenie Forum Rozwoju Olsztyna, Stowarzyszenie Architektów Polskich Oddział w Olsztynie oraz Stowarzyszenie Konserwatorów Zabytków Oddział Warmińsko-Mazurski.

W trakcie postępowania w dniu 18.10.2017 r. z udziałem stron dokonano oględzin obiektu z których sporządzono protokół oraz dokumentację fotograficzną. Zgromadzono również następujące materiały dowodowe:

1. Ekspertyza konserwatorska dotycząca zabudowań Dworca Głównego w Olsztynie, Plac 3 Maja 1, opracowana przez dr hab. inż. arch. Jana Salma, prof. nadzw. Politechniki Łódzkiej na zlecenie W-M WKZ,
2. Opinia urbanistyczna dotycząca analizy urbanistycznej kompleksu dworca głównego PKP i PKS wraz z przylegającym budynkiem biurowym, zadaszeniami wejściowymi oraz wiatami peronowymi nr 2,3,4, znajdującego się przy Placu Konstytucji 3 Maja w Olsztynie, opracowana przez prof. dr hab. inż. arch. Piotra Lorensa, Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej, członka Polskiego Komitetu Narodowego ICOMOS, przedstawiona przez pełnomocnika Dworzec Nieruchomości Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością – r. pr. Dawida Moslera,
3. Opinia dotycząca waloryzacji budynku Dworca PKP przy Pl. Konstytucji 3 Maja 1 w Olsztynie autorstwa mgr inż. arch. Zygmunta Kłopotckiego z zespołem w świetle ustaleń faktycznych – rozpoznanie merytoryczne na rzecz określenia ewentualnej kwalifikacji obiektu do rejestru zabytków bądź gminnej ewidencji zabytków (GEZ), opracowana przez dr. hab. inż. arch. Roberta Barełkowskiego, profesora Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technicznego, członka PAN Poznań, Wielkopolskiej Okręgowej Izby Architektów, SARP, ICOMOS PL, przedstawione przez pełnomocnika Dworzec Nieruchomości Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością – r. pr. Dawida Moslera,

4. Dworzec PKP i PKS w Olsztynie – broszura dotycząca dworca głównego w Olsztynie wydana w 1971 r. przez Dyрекcję Okręgową Kolei Państwowych w Gdańsku,
5. Opis projektu Dworca Głównego w Olsztynie pochodzący z teczki osobowej mgr. inż. arch. Zygmunta Kłopockiego znajdującej się w poznańskim oddziale SARP.

Wykorzystano także dokumentację projektową dotyczącą dworca oraz archiwalne fotografie.

Warmińsko-Mazurski Wojewódzki Konserwator Zabytków, po analizie zebranego materiału dowodowego w przedmiotowej sprawie, ustalił co następuje.

Kompleks dworca głównego w Olsztynie usytuowany jest u zbiegu ulic Partyzantów, Kościuszki, Dworcowej i Lubelskiej. W jego skład wchodzi ustawione w układzie litery L budynki dworców PKP i PKS. Na skraju układu budynków dworcowych znajduje się biurowiec – wysunięty przed elewację dworca PKS i połączony z nim łącznikiem. Za budynkiem PKP, na peronach nr 2, 3, 4 zlokalizowane są wiaty peronowe. Budynki dworcowe i biurowiec tworzą jednolitą kompozycję architektoniczno-przestrzenną. Zespół budynków zamyka pierzeję ul. Partyzantów stanowiąc także element kompozycji Placu Konstytucji 3 Maja. Ponadto biurowiec pełni rolę dominanty wysokościowej i równocześnie zamyka osie widokowe ulic Dworcowej, Lubelskiej, Kościuszki oraz Partyzantów.

Historia olsztyńskiego dworca zaczyna się w 1872 r., kiedy w ramach budowy linii kolejowej Wystruć-Toruń zrealizowano pierwotny budynek. Na początku XX w. wybudowano tunel pod peronami i torowiskiem, przejścia na perony oraz zadaszenia peronów. Pierwszy dworzec, rozbudowywany i przebudowywany, został poważnie uszkodzony w 1945 r. i odbudowany w 1948 r. w znacznie zmienionej formie. Następnie podjęto decyzje o jego rozbiórce i budowie nowego obiektu, co było uwarunkowane przede wszystkim nieopłacalnością modernizacji istniejącego budynku, nieprzystosowanego zarówno do wytycznych projektowych, jak i do rosnących potrzeb ruchu wynikłych z rozwoju przemysłowego oraz turystycznego Olsztyna i regionu. Na decyzję taką wpłynęły też plany przebudowy dzielnicy dworcowej i węzła komunikacyjnego, a zapewne także nasilony w latach 60. i 70. rozwój infrastruktury kolejowej, przejawiający się w modernizacji istniejących dworców lub budowie nowych. Po pierwotnym dworcu pozostały wiaty peronowe na peronach 2, 3 i 4.

Projekt nowego dworca wyłoniono w wewnętrznym konkursie Biura Projektów Kolejowych w Poznaniu. Głównym projektantem i autorem koncepcji architektonicznej został mgr inż. arch. Zygmunt Kłopocki. W skład kierowanego przez Kłopockiego zespołu wchodził: inż. Adam Podgórski, inż. Mieczysław Feglarski, inż. Tadeusz Witkowski, inż. Włodzimierz Wawrzyniak, inż. Jerzy Moliński. Wystrój wnętrza dworca wykonały Pracownie Sztuk Plastycznych w Olsztynie według projektu mgr. inż. arch. Zygmunta Kłopockiego oraz artystów plastyków Edmunda Łubowskiego i Zbigniewa Bednarowicza. Ponadto projekty specjalistyczne opracowały: Biuro Projektów Konstrukcji Metalowych i Urządzeń Przemysłowych „Mostostal” w Zabrze, Wojewódzkie Biuro Projektów w Poznaniu, Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego w Gdańsku.

Inwestycja została podzielona na dwa etapy. Pierwszy z nich obejmował budowę wspólnego dworca kolejowego i autobusowego. W ramach drugiego etapu zaplanowano budowę wieżowca o charakterze socjalno-administracyjnym (obecnie biurowym), przeznaczonego do dyspozycji służb eksploatacyjnych dworca. W latach 1969-71 wybudowano dwuelementowy dworzec PKP i PKS. Wieżowiec powstał w latach 1972-73.

Część dworcowa składa się z dwóch prostopadłe ustawionych względem siebie skrzydeł założonych na planie prostokąta. Bryła jest prostopadłościenna, dwukondygnacyjna, przykryta stropodachem. Obiekt został wzniesiony w konstrukcji szkieletu żelbetowego wypełnionego elementami częściowo prefabrykowanymi. Ściany frontowe zaprojektowano jako szklane ściany osłonowe w konstrukcji stalowo-aluminiowej, przy czym w części PKS rozdzielono je betonowym pasem, kończącym się w okolicach wejścia. W ścianach tylnych oraz szczytowych zastosowano skromniejsze rozwiązanie w postaci dwóch pasów okien wstęgowych. Obecnie przeszklenie w fasadzie jest przesłonięte w parterze poprzez zaplecki ustawionych wewnątrz stoisk handlowych, a elewacje oszpecone reklamami. Okna w elewacji tylnej PKP w połowie są przesłonięte wykładziną aluminiową. Wejścia do części PKP są zaakcentowane portykami o charakterystycznych, „wywiniętych” zadaszeniach.

Budynek jest podpiwniczony. Nad piwnicą rozciąga się żelbetowy strop. Na podłodze – wylewka betonowa. Pierwotnie znajdowały się tam pomieszczenia obsługi baru oraz wymagany ówczesnymi przepisami schron. Po dawnych funkcjach zachowały się jedynie zbrojone drzwi do schronu, drzwi do pomieszczeń obsługi baru i fragmentarycznie kafelki w jednym z nich. Piwnice są niewykorzystywane i zniszczone. Widoczne są liczne zawilgocenia lub wręcz zalania, zagrzybienia, złuszczenia tynku. W nieużywanym szybie windowym stoi woda, na ścianach stare instalacje przeplatają się z nowymi.

Wnętrze zostało rozwiązane jako jednoprzestrzenne z dostępną obustronnie antresolą. W części zachodniej dworca PKP usytuowane jest zejście do tunelu prowadzącego na perony. Na wprost wejścia

znajdują się kasy oraz wyjście na peron 1. W części PKS kasy zlokalizowane są na prawo od wejścia, a naprzeciwko - podobnie jak w hali PKP - wyjście na perony autobusowe. Dawniej na antresoli znajdowały się usługi dla podróżnych, m.in. bar i kawiarnia, obecnie jest ona niewykorzystywana z wyjątkiem pomieszczeń biurowych. Dworzec niegdyś wyposażony był w spójny wystrój, lecz po 1989 roku zlikwidowano większość oryginalnego wyposażenia (ławki, oprawy oświetleniowe) i dokonano we wnętrzu licznych przekształceń wprowadzając dodatkowe punkty usługowe: przy elewacjach frontowych, w centrum hali, przy schodach prowadzących na antresolę od strony PKS, przy schodach w części zachodniej hali PKP, w miejscu dawnej przechowalni bagażu, bar dwupoziomowy w hali głównej dworca. Realizacje te nie tylko wprowadziły estetyczny chaos, ale też znacznie zaburzyły pierwotną kompozycję wnętrza oraz zniweczyły efekt integralności dworca PKP i PKS. Z oryginalnego wystroju zachowały się: posadzka wykonana z kruszonego marmuru zatopionego w betonie, kamienne i betonowe okładziny ścian, drewniane poręcze, pozostałości zegara ściennego oraz mozaiki: niewielki fragment pomiędzy okienkami kasowymi w hali PKP i mozaika ścienna zachowana wzdłuż schodów prowadzących na antresolę w hali PKS.

Wieżowiec usytuowany jest przed dworcem PKS i połączony z nim łącznikiem nadwieszonym na wysokości drugiej kondygnacji. Bryła budynku jest założona na planie prostokąta, prostopadłościenna, jedenastokondygnacyjna. Dziewięć górnych kondygnacji osadzonych jest na dwukondygnacyjnym, węższym cokole i wsparta na betonowych słupach tworząc rodzaj podcienia. Górne elewacje budynku zostały analogicznie opracowane poprzez zastosowanie horyzontalnych pasm okien wstęgowych zagłębionych w licu ściany. W elewacjach wschodniej i zachodniej wprowadzono dodatkowo wertykalne podziały ujmujące rzędy okien w ramę o kształcie stojącego prostokąta. Elewacje w części cokołowej są zakomponowane niezależnie i dość chaotycznie. Ściany łącznika są przeszklone. Poszczególne piętra budynku zostały jednakowo rozplanowane: wąska klatka schodowa prowadzi do korytarza z którego wchodzi się do pomieszczeń biurowych. Brak elementów wystroju wnętrza. Pięć górnych kondygnacji jest wyłączonych z użytkowania. Na ostatniej widoczne są ślady zalania na stropie oraz zacieki na ścianach.

Wiaty peronowe składają się z dwuspadowego, drewnianego dachu z niewielkim spadkiem do wewnątrz, krytego papą, wspartego na stalowej nitowanej konstrukcji – słupach w kształcie litery T ze ściągami (zdwojonymi przy zejściach do przejścia podziemnego). Przy wejściu na perony do podpór zamontowane są kute balustrady zdobione motywem krzyżujących się wolutowo zwiniętych wstęg, zakończone obustronnie słupkami o żłobkowym trzonie i dekoracyjnym, profilowanym zwieńczeniu. Wiaty są dobrze zachowane, z wyjątkiem braków pojedynczych słupków przy peronie 2 i 4.

Zgodnie z art. 3 pkt 1 Ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami zabytek to nieruchomość lub jej część, będąca dziełem człowieka lub związana z jego działalnością i stanowiąca świadectwo minionej epoki bądź zdarzenia, której zachowanie leży w interesie społecznym ze względu na posiadaną wartość artystyczną, historyczną bądź naukową. Kompleks dworca głównego PKP i PKS wraz z zadaszeniami wejściowymi, przylegający do niego budynek biurowy oraz wiaty peronowe niewątpliwie są dziełem człowieka i są związane z jego działalnością.

Do rejestru zabytków mogą być wpisane między innymi dzieła architektury lub budownictwa, wymienione w art. 6 ust. 1 pkt. 1 lit. c ww. ustawy oraz historyczne zespoły budowlane, które zdefiniowano w jej art. 3 pkt 13 jako powiązaną przestrzennie grupę budynków wyodrębnioną ze względu na formę architektoniczną, styl, zastosowane materiały, funkcję, czas powstania lub związek z wydarzeniami historycznymi. Wiaty peronowe stanowią dzieło budownictwa, budynek dworców PKP i PKS oraz budynek biurowy są dziełami architektury tworzącymi zespół budowlany. Zostały zaprojektowane przez tego samego architekta i jak wskazują informacje zawarte w przytoczonej powyżej broszurze oraz opisie dworca, od samego początku przemyślane były jako całość kompozycyjno-funkcjonalna. Pomimo zróżnicowanych brył są jednorodnie stylistycznie, utrzymane w konwencji modernizmu. Zrealizowano je w bardzo niewielkim odstępnie czasowym, przy zastosowaniu tych samych technologii i materiałów.

Kolejnym warunkiem wpisu do rejestru zabytków jest czas miniony. W przeciwieństwie do wiat peronowych, kwestia, czy dworzec PKP i PKS, biurowiec oraz zadaszenia wejściowe spełniają to kryterium, jest złożona i wymaga starannej analizy. Wprawdzie w odczuciu społecznym, zabytkiem jest rzecz stara, ale należy tutaj podkreślić, że wiek nie jest tożsamy z pojęciem minionej epoki bądź zdarzenia, a wyłącznie cezura czasowa w żadnym wypadku nie może przesądzać o tym, czy dana nieruchomość jest zabytkiem czy też nie. W kontekście dziejów sztuki i architektury przedmiotowe obiekty są świadectwem epoki minionej, rozumianej jako modernizm 2. połowy XX w. (zastępowany od lat 80. XX w. przez historyzujące realizacje postmodernistyczne) cechujący się unifikacją form, podporządkowaniem architektury funkcji, fascynacją nowatorskim wówczas technologiom, świadomie nawiązujący do twórczości Le Corbusiera.

Ostatnią i najważniejszą przesłanką jest wystąpienie interesu społecznego w zachowaniu obiektu. W tym miejscu warto nadmienić, że złożenie wniosków o wpis do rejestru zabytków przez stowarzyszenia zbiegło się w czasie z urealnieniem planów inwestycyjnych polegających na budowie nowego dworca. Spowodowało to burzliwą publiczną dyskusję na temat ochrony istniejącego obiektu i ewentualnego uznania go za zabytek. Zarówno koncepcja budowy nowego dworca jak i remontu dotychczasowego budynku mają swoich

zwolenników. Opinie w tej sprawie wyrażane są głównie poprzez komentarze w mediach społecznościowych i środkach masowego przekazu, jednak kilka z nich zostało skierowanych również do tut. organu. Były to maile od osób prywatnych popierające inicjatywę stowarzyszeń oraz – wyrażające zdecydowany sprzeciw wobec wpisu do rejestru zabytków dworca – Uchwała Rady Miasta Olsztyna z dnia 27 września 2017 r. i uchwały olsztyńskich Rad Osiedli: Dajtki, Kormoran, Podgrodzie, Redykajny, Wojska Polskiego. Wojewódzki Konserwator Zabytków nie wdaje się w tego rodzaju emocjonalne spory, oceniając interes społeczny wyłącznie w oparciu o posiadane przez przedmiot postępowania wartości historyczne, artystyczne i naukowe.

Wartość historyczna wiat peronowych polega na tym, że dokumentują historię pierwszego, XIX-wiecznego dworca w Olsztynie jako jego ostatnia pozostałość. Są tym samym świadectwem przełomowego momentu w historii miasta i jego rozwoju, jakim była budowa linii kolei wystrucko-toruńskiej. Balustrady wiat posiadają wartość artystyczną widoczną w formie plastycznej i ornamentyce pręseł oraz słupków balustradowych. Wartość naukowa wiat wynika z tego, że są źródłem historycznym do podjęcia badań nie tylko nad historią Olsztyna, jego rozwojem i przemianami gospodarczo-przestrzennymi, historią lokalnej społeczności, lecz również badań z zakresu historii budownictwa kolejowego, a także ówczesnych rozwiązań konstrukcyjnych i technologicznych. Na powyższe wartości dodatnio wpływa autentyzm przejawiający się w ciągłości ich funkcji, stopniu zachowania substancji zabytkowej i utrwalonym wyglądzie. Wiaty przetrwały w niezmienionej formie do czasów dzisiejszych. Ze względu na posiadane wartości przejawiające się w szczególności w formie, materiale wykonania, konstrukcji, detalu dekoracyjnym, zasługują na zachowanie.

Uzasadniając odmowę wpisu do rejestru zabytków kompleksu dworca głównego PKP i PKS wraz z przylegającym budynkiem biurowym i zadaszeniami wejściowymi należy podkreślić, że rejestr zabytków, jako forma szczególnego reżimu ochrony, powinien obejmować jedynie obiekty pod względem tych wartości najcenniejsze. Żadna z przytoczonych opinii nie podważyła zupełnie wartości zespołu. Kwestionowane jest to, czy są one wystarczające dla objęcia go taką formą ochrony jaką jest rejestr zabytków. Z wartościami zabytkowymi nierozzerwalnie wiąże się pojęcie autentyzmu. Podnosi on lub nawet uzasadnia wartości historyczną, artystyczną i naukową. Wszyscy autorzy opracowań zwrócili uwagę na przekształcenia poczynione w budynku dworca kolejowego i autobusowego od momentu jego powstania. Nie może tego pominąć również organ orzekający. W przypadku połączonych dworców PKP i PKS tworzących zintegrowany węzeł przesiadkowy jednym z najcenniejszych elementów był układ funkcjonalny wnętrza. Układ ten został znacznie zniekształcony poprzez liczne realizacje wymienione w części opisowej decyzji. Drugim wartościowym elementem był sposób kształtowania fasad skrzydeł dworca kolejowego, z rytmicznymi, przeszklonymi podziałami i akcentami w postaci zadaszeń głównych wejść. Przeszklenia zostały połowicznie zabudowane zapleckami znajdujących się wewnątrz punktów usługowych. Z architekturą korespondował niegdyś spójny wystrój wnętrz, jednak i on uległ niekorzystnym przeobrażeniom. Miał on wartość jako całość, niestety nie zachował się w komplecie. Jedynie mozaika w hali PKS może indywidualnie posiadać pewne wartości. Dokonane przekształcenia doprowadziły w znacznym stopniu do utraty autentyczności budynku, co negatywnie wpłynęło na jego wartości historyczne, artystyczne i naukowe, a także jednocześnie znacznie obniżyło wartości zabytkowe całego zespołu.

Zespół dworca kolejowego i autobusowego wraz z budynkiem biurowym jest świadectwem twórczości Zygmunta Kłopotkiego, a także stanowi element historii Olsztyna. Jednak te okoliczności nie stanowią o ponadprzeciętnej wartości historycznej dworca. Każdy budynek świadczy o swoim autorze i każdy powstały przed dniem dzisiejszym jest odzwierciedleniem historii. Zarówno budynek dworca PKP-PKS jak i budynek biurowy nie są prekursorskie pod względem architektonicznym bądź konstrukcyjnym. Stowarzyszenia w złożonych wnioskach podnoszą, że nowatorskim rozwiązaniem jest połączenie funkcji dworca kolejowego z autobusowym. Odnosząc się do tego argumentu warto nadmienić, że nie był to zamysł autorski, lecz wymóg odgórny. Przede wszystkim jednak trzeba zauważyć, że w obecnym stanie na skutek nie tylko przekształceń wnętrza lecz również własnościowych (nieruchomości z częścią dworca PKS stanowi własność prywatną) obiekt nie wyraża już tej idei. W tym zakresie, dla badań naukowych większą wartość ma archiwalna dokumentacja z nim związana. Także pod względem badań z zakresu historii sztuki większe walory naukowe i poznawcze reprezentują archiwalia niż stan istniejący.

W przypadku budynku biurowego na uwagę zasługują czytelne w jego architekturze nawiązania do twórczości Le Corbusiera. Jednakże nie uzasadnia to wystarczająco wpisu do rejestru zabytków. Fakt inspirowania się działalnością uznanego twórcy nie nobilituje sam w sobie dzieła i nie przesądza o interesie społecznym w jego zachowaniu. Należy zauważyć za profesorem R. Barelkowskim, że projektantowi nie udało się osiągnąć efektu lekkości bryły za pomocą zastosowanego podcięcia. Wieżowiec sprawia dość przytłaczające wrażenie. Nawiązując do oceny walorów architektonicznych budynku dworca PKP-PKS, zawartej w złożonych wnioskach, należy nadmienić, że podobnym językiem architektury operują nie tylko najlepsze obiekty na świecie, ale również pawilony handlowe, hale fabryczne, stacje benzynowe, sklepy sieci handlowych. Jest to forma niezwykle prosta, powtarzalna, pospolita, bez cech indywidualnych. Okoliczność,

że dworzec główny w Olsztynie jest jedną z najważniejszych realizacji architekta Zygmunta Kłopotkiego oraz jak stwierdza prof. R. Barełkowski „jest to najbardziej spójny i stylistycznie kompetentny” przykład z jego dorobku nie podnosi wartości artystycznej zespołu na tyle by objąć go wpisem do rejestru zabytków. Nie można również nie zauważyć, że odbiór estetyczny zespołu, mimo posiadanych pewnych walorów artystycznych, jest zakłócony poprzez ograniczone możliwości wykonawcze w czasach jego realizacji oraz jakość zastosowanych materiałów, o czym zresztą wspomina opinia profesora J. Salma. Wspólnie budynki oddziałują pod względem artystycznym wyjątkowo przez kompozycję brył, ich wzajemne położenie oraz relacje wysokościowe. Ochrona tych elementów nie wymaga bezwzględnego zachowania substancji. Ten sam efekt można uzyskać stosując inne lub podobne materiały. Nie jest również niezbędne zachowanie ilości kondygnacji budynku biurowego, wystarczającym jest utrzymanie w tym miejscu dominanty wysokościowej, o czym zresztą mówi miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego. Za takim rozwiązaniem opowiedział się również w swojej opinii profesor J. Salm.

Na koniec trzeba podkreślić, że ocena zasadności wpisu do rejestru zabytków dokonywana jest w oparciu o stan obecny, a nie archiwalne fotografie lub wizualizacje obrazujące możliwości remontu. Stan zachowania obiektu w rozumieniu techniczno-budowlanym jest tutaj drugorzędny, ale nie można zignorować opisanych powyżej zmian prowadzących do zatarcia jego wartości zabytkowych manifestujących się w materialnej substancji.

Reasumując, w ocenie Warmińsko-Mazurskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków ani budynek dworców PKP i PKS, ani budynek biurowy, ani też zespół budowlany złożony z tych budynków nie cechują się wartościami zabytkowymi w stopniu uzasadniającym wpis do rejestru zabytków.

Mając na uwadze powyższe oraz oceniając zgromadzony w sprawie materiał dowodowy, Warmińsko-Mazurski Wojewódzki Konserwator Zabytków orzekł jak w sentencji.

Pouczenie

Od decyzji niniejszej przysługuje stronom odwołanie do Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego, które należy złożyć za pośrednictwem Warmińsko-Mazurskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w terminie 14 dni od dnia doręczenia przedmiotowej decyzji.

Załączniki:

1. Załącznik graficzny nr 1.



WARMIŃSKO-MAZURSKI
WOJEWÓDZKI KONSERWATOR ZABYTKÓW
Dariusz Barton

Otrzymują:

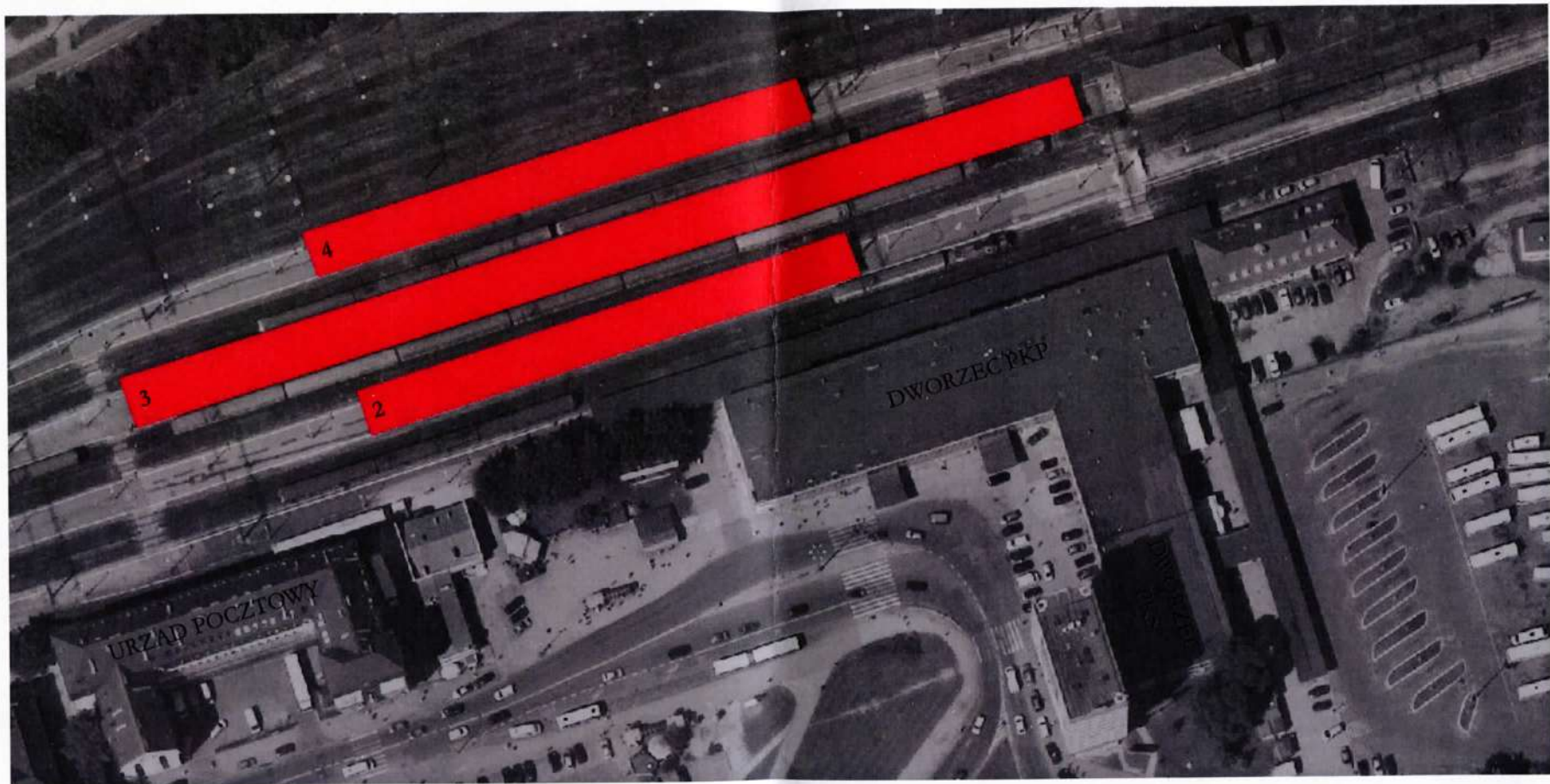
1. Przewozy Regionalne sp. z o.o., ul. Wileńska 14a, 03-414 Warszawa
2. Polskie Koleje Państwowe S.A., Al. Jerozolimskie 142A, 02-305 Warszawa
3. Radca prawny Radosław Dudek, Biuro Prawne PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa
4. Kancelaria Radcy Prawnego Dawid Mosler, ul. Miodunki 5C/2, 05-500 Nowa Wola
5. Stowarzyszenie Forum Rozwoju Olsztyna, ul. Osińskiego 7/9, 10-010 Olsztyn
6. Stowarzyszenie Konserwatorów Zabytków Oddział Warmińsko-Mazurski, ul. Zamkowa 2, 10-074 Olsztyn
7. Stowarzyszenie Architektów Polskich Oddziału w Olsztynie, ul. Kołłątaja 14, 10-034 Olsztyn

Do wiadomości:

1. Przewozy Regionalne sp. z o.o., Oddział Warmińsko-Mazurski z siedzibą w Olsztynie, ul. Lubelska 46, 10-409 Olsztyn
2. PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Gdańsku, ul. Dyrekcyjna 2/4, 80-958 Gdańsk
3. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie, ul. Lubelska 5, 10-404 Olsztyn
4. Prezydent Olsztyna, Pl. Jana Pawła II 1, 10-101 Olsztyn
5. Urząd Miasta Olsztyna, Pl. Jana Pawła II 1, 10-101 Olsztyn
6. Sąd Rejonowy w Olsztynie, VI Wydział Ksiąg Wieczystych, ul. Erwina Kruka 44, 10-543 Olsztyn
7. Narodowy Instytut Dziedzictwa w Warszawie, ul. Kopernika 36/40, 00-924 Warszawa

a/a

Załącznik nr 1 do decyzji W-M WKZ nr 48/2018 z dn. 02.02.2018 r., znak: IZAR.5140.1.10.2017.jk



Na powyższym planie stanowiącym integralną część decyzji W-M WKZ nr 48/2018, kolorem czerwonym zaznaczono wpisane do rejestru zabytków wiaty peronowe na peronach nr 2, 3, 4.



WARMIŃSKO-MAZURSKI
WOJEWÓDZKI KONSERWATOR ZABYTKÓW
Dariusz Barton