

Olsztyn, 12.06.2019 r.

DECYZJA
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. Dz.U. z 2018r. poz. 2096 ze zm.) 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. Dz. U. z 2018r. poz. 2067 ze zm.), 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:

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, zadaszeniami wejściowymi oraz wiatami peronowymi nr 2,3,4, znajdującego się przy Placu Konstytucji 3 Maja 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 dniu 02.02.2018r. Warmińsko-Mazurski Wojewódzki Konserwator Zabytków wydał decyzję nr 48/2018, znak: IZAR.5140.1.10.2017.jk, w której orzeczono o:

1. wpisaniu do rejestru zabytków nieruchomości województwa warmińsko-mazurskiego wiat peronowych zlokalizowanych 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), przedstawionych na załączniku graficznym nr 1, stanowiącym integralną część niniejszej decyzji;
2. odmowie 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.

Na skutek odwołań wniesionych od ww. decyzji, Minister Kultury i Dziedzictwa Narodowego decyzją z dnia 22.06.2018r., sygn. DOZ-OAiK.650.288.2018.ML, uchylił decyzję Warmińsko – Mazurskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Olsztynie z dnia 2.02.2018r. i przekazał sprawę do ponownego rozpatrzenia. Organ drugiej instancji zalecił: korektę załącznika graficznego nr 1 do zaskarżonej decyzji, poprzez przygotowanie go na podstawie mapy ewidencyjnej z oznaczeniem jej skali, numeru ewidencyjnego nieruchomości gruntowej oraz daty jej sporządzenia; jednoznaczne ustalenie przedmiotu prowadzonego postępowania; przeanalizowanie i ewentualne uzupełnienie zebranego materiału dowodowego w szczególności co do architektury zespołów dworcowych doby PRL; wyjaśnienie, czy zadaszenia wejściowe stanowią odrębną konstrukcję tworzącą zespół budowlany, czy też są częścią budynku dworcowego, a zatem elementem kompozycji jego elewacji oraz rozważenie kwestii indywidualnej ochrony wystroju wnętrz przedmiotowych budynków. Po ponownym rozpatrzeniu sprawy 18.01.2019r. Warmińsko-Mazurski Wojewódzki Konserwator orzekł o:

1. Wpisaniu do rejestru zabytków nieruchomości województwa warmińsko-mazurskiego: wiaty peronowej na peronie nr 2, wiaty peronowej na peronie nr 3, wiaty peronowej na peronie nr 4, zlokalizowanych w Olsztynie przy Placu Konstytucji 3 Maja, za budynkiem dworca PKP, na działce ewidencyjnej nr 1/96 (obręb 159). Lokalizację wpisanych do rejestru zabytków obiektów

zaznaczono na załączniku graficznym nr 1 stanowiącym integralną część decyzji. Zakresem ochrony objęto: zadaszenie, słupy, balustrady, formę, materiał wykonania, rozwiązania konstrukcyjne, detal architektoniczny.

2. Wpisaniu do rejestru zabytków ruchomych województwa warmińsko-mazurskiego elementów wystroju budynku dworca PKP i PKS, położonego w Olsztynie przy Placu Konstytucji 3 Maja: mozaiki ściennej zlokalizowanej przy schodach na antresolę w części dworca PKS, mozaiki ściennej zlokalizowanej między kasami biletowymi w części dworca PKP, napisów przestrzennych, tj.: Dworzec Autobusowy i Dworzec Kolejowy, umieszczonych na dachu budynku dworcowego. Zakresem ochrony objęto: formę plastyczną, materiał i technologię wykonania, kompozycję.
3. Odmowie wpisania do rejestru zabytków nieruchomych województwa warmińsko-mazurskiego zespołu budynków wchodzących w skład kompleksu dworca głównego PKP i PKS położonego przy Placu Konstytucji 3 Maja w Olsztynie, składającego się z budynku dworcowego oraz budynku biurowego.
4. Odmowie wpisania do rejestru zabytków nieruchomych województwa warmińsko-mazurskiego: budynku dworcowego PKP i PKS, budynku biurowego, położonych przy Placu Konstytucji 3 Maja w Olsztynie.

Od ww. decyzji odwołania wniosły Stowarzyszenia uczestniczące w postępowaniu na prawach stron. Po ich rozpatrzeniu Minister Kultury i Dziedzictwa Narodowego decyzją z dnia 15.03.2019r. ponownie uchylił decyzję organu I instancji ze względu na nieprawidłową interpretację zaleceń Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego wyrażonych w decyzji z 22.06.2018r. dotyczących zakresu postępowania administracyjnego, niewystarczające uzasadnienie decyzji w odniesieniu do wiat peronowych objętych ochroną prawną oraz pominięcie jednej ze stron postępowania, tj. Prezydenta Miasta Olsztyna, jako reprezentanta Skarbu Państwa. Organ odwoławczy zalecił ponadto wydanie odrębnych decyzji administracyjnych w przypadku podjęcia odmiennych rozstrzygnięć w odniesieniu do poszczególnych elementów postępowania oraz ponowną analizę zgromadzonych dowodów w świetle okoliczności podnoszonych w odwołaniach organizacji społecznych.

Stosując się do wytycznych Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego na wstępie należy wyjaśnić, że przedmiotem postępowania jest:

1. wpis do rejestru zabytków kompleksu dworca głównego PKP i PKS wraz z przylegającym budynkiem biurowym i zadaszeniami wejściowymi jako zespołu budowlanego oraz
2. wpis do rejestru zabytków wiat peronowych jako dzieł budownictwa.

Zgodnie z art. 104 § 2 Kodeksu postępowania administracyjnego decyzja może rozstrzygać sprawę co do jej istoty w całości lub w części. Tym samym jedna sprawa administracyjna może zostać rozpatrzona poprzez wydanie kilku decyzji częściowych. Decyduje o tym kryterium podzielności przedmiotu postępowania. Zgodnie ze stanowiskiem, jakie prezentuje w orzecznictwie Naczelny Sąd Administracyjny m.in. w wyroku z dnia 28 stycznia 2015r. sygn. akt I OSK 1976/13; w wyroku z dnia 24 października 2012r. sygn. akt I OSK 1769/11 i innych, przedmiot postępowania jest podzielny, jeśli możliwe jest rozstrzygnięcie kolejno co do istoty o jego elementach. W-M WKZ po przeanalizowaniu przedmiotu postępowania zakreślonego w postanowieniu Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego z dnia 20.07.2017r. sygn. DOZ-OAiK.650.634.2017[MW] ustalił, że przedmiot ten obejmuje w istocie dwa odrębne elementy wymienione powyżej. Ich odrębność wynika z charakteru i historii. Oznacza też konieczność oceny obu tych elementów pod kątem indywidualnie dobranych przesłanek.

Niniejsza decyzja rozstrzyga kwestię wpisu do rejestru zabytków nieruchomych województwa warmińsko-mazurskiego kompleksu dworca głównego PKP i PKS wraz z przylegającym budynkiem biurowym i zadaszeniami wejściowymi jako historycznego zespołu budowlanego powstałego w latach 70. XXw. Zadaszenia wejściowe przy części dworca PKP pod względem konstrukcyjnym stanowią osobny element, ale równocześnie składają się na kompozycję elewacji budynku, stąd niecelowe jest ich odrębne traktowanie i należy je poddać łącznej ocenie z kompleksem dworcowym w świetle wymogów stawianych historycznemu zespołowi budowlanemu. Wiaty peronowe na peronach nr 2, 3 i 4 będą przedmiotem odrębnego rozstrzygnięcia przez Warmińsko-Mazurskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków ze względu na ich odrębną historię (stanowią świadectwo nieistniejącego dworca kolejowego z XIXw.) oraz odrębny charakter (stanowią dzieło budownictwa).

Dyspozycja wnętrza poszczególnych elementów kompleksu, ich układ funkcjonalny oraz wystrój, są wprawdzie znacznie zdegradowane, ale ze względu na przedmiot postępowania (historyczny zespół budowlany) nie podlegają ocenie, podobnie jak przejawiająca się w rozplanowaniu wnętrza intermodalność założenia. Analizowane są walory przestrzenne i architektoniczne kompleksu.

W toku postępowania zgromadzono następujące materiały dowodowe i publikacje:

1. Protokół i dokumentacja fotograficzna z oględzin przeprowadzonych z udziałem stron 18.10.2017r.
2. Protokół i dokumentacja fotograficzna z oględzin przeprowadzonych z udziałem stron 16.05.2019r.
3. 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.
4. 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.
5. 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, przedstawiona przez pełnomocnika Dworzec Nieruchomości Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością – r. pr. Dawida Moslera.
 6. Opinia autorstwa profesora Roberta Barełkowskiego, przedstawiona przez pełnomocnika Dworzec Nieruchomości Spółka z o.o. – Pana Michała Sochę, datowana na 28.09.2018r., dotycząca „rozpoznania znaczenia budynku Dworca PKP przy Placu Konstytucji 3 Maja 1 w Olsztynie autorstwa mgr inż. arch. Zygmunta Kłopotckiego z zespołem w kontekście innych obiektów architektury dworcowej powstałych w latach 1946-1989 (PRL), a także rozpoznania znaczenia i sposobu oddziaływania na przestrzeń miasta – analiza urbanistyczna”.
 7. Dworzec PKP i PKS w Olsztynie – broszura dotycząca dworca głównego w Olsztynie wydana w 1971 r. przez Dyрекcję Okręgową Kolei Państwowych w Gdańsku.
 8. Opis projektu Dworca Głównego w Olsztynie pochodzący z teczki osobowej mgr. inż. arch. Zygmunta Kłopotckiego znajdującej się w poznańskim oddziale SARP.
 9. Uchwała nr XLVI/757/13 Rady Miasta Olsztyna z dnia 18 listopada 2013 r. w sprawie uchwalenia Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części Śródmieścia w rejonie Dworca Głównego w Olsztynie.
 10. T. P. Szafer, Nowa Architektura Polska. Diariusz lat 1966-1970, Warszawa 1972.
 11. T.P. Szafer, Nowa Architektura Polska. Diariusz lat 1971-1975, Warszawa 1972.
 12. A. Gzowska, Fabryki ruchu. Z problematyki dworców kolejowych w Polsce w latach 60. i 70. XX wieku.

Zgromadzone w toku postępowania opinie, ekspertyza, broszura oraz materiały z teczki osobowej mgr. inż. arch. Zygmunta Kłopotckiego zawierają informacje dotyczące historii obiektu, jego roli urbanistycznej, przekształceń w nim dokonanych, jego konstrukcji, znaczenia kompleksu dworca w dorobku autora projektu – Zygmunta Kłopotckiego, funkcjonalnego i kompozycyjnego związku biurowca z częścią dworcową. Odnosząc się do opinii profesora Roberta Barełkowskiego z 28.09.2018r., dodatkowo należy zauważyć, że niektóre z czynników (np. kubatura bądź powierzchnia) w oparciu o które przeprowadzono analizę porównawczą dworców powstałych w 2 poł. XXw. nie są istotne z konserwatorskiego punktu widzenia. Podobnie funkcje przestrzeni otaczającej kompleks dworca głównego PKP i PKS wraz z przylegającym budynkiem biurowym i zadaszeniami wejściowymi, omówione w drugiej części opinii, nie mają znaczenia dla oceny walorów przestrzennych i wyrazu architektonicznego rozpatrywanego zespołu budowlanego. Niemniej jednak opinia jest bardzo szczegółowa, zawiera kweryndę realizacji dworcowych doby PRL, analizę ekspozycji oraz oddziaływania kompozycyjnego kompleksu i w tym zakresie może być przydatna w niniejszym postępowaniu jako uzupełnienie do zebranego materiału. Jednocześnie W-M WKZ podkreśla, że wnioski zawarte w opiniach i ekspertyzie, dotyczące zasadności wpisu kompleksu do rejestru zabytków, nie są wiążące dla organu konserwatorskiego. Ocena zasadności wpisu obiektu do rejestru zabytków należy wyłącznie do kompetencji WKZ.

Wykorzystano także dokumentację projektową dotyczącą dworca oraz archiwalne fotografie. Mając na uwadze zalecenia organu odwoławczego, ponownie i wnikliwie zapoznano się również z treścią odwołań organizacji społecznych od decyzji W-M WKZ z dnia 18.01.2019r. Odwołania te są podobne w treści, najbardziej rozbudowane w przypadku Forum Rozwoju Olsztyna. Argumentacja zawarta w odwołaniach ma charakter polemiczny i nie znajduje się w niej argumentacji mogącej przekonać tut. Organ do zmiany stanowiska. Przeciwnie, przekształcenia wskazane w analizie przedstawionej przez Forum Rozwoju Olsztyna dotyczące biurowca, tym bardziej przemawiają za odmową wpisu kompleksu do rejestru zabytków.

15.05.2019r. do WUOZ w Olsztynie wpłynął list otwarty Stowarzyszenia Architektów Polskich Oddziału w Olsztynie prezentujący stanowisko dotyczące dworca Olsztyn Główny. Stanowisko to nie wnosi żadnych nowych okoliczności istotnych dla niniejszej sprawy. Ponadto z treści dokumentu wynika, że jednym z motywów do wystąpienia z wnioskiem o wpis do rejestru zabytków dworca jest lęk przed nową inwestycją: utratą funkcji węzła zintegrowanego, obniżeniem rangi i funkcjonalności dworca, zdominowaniem go przez funkcję handlową. Obawy tego typu nie mogą stanowić jednak przesłanki dla wpisania obiektu do rejestru zabytków bowiem lista przesłanek dla dokonania wpisu obiektu do rejestru zabytków jest zamknięta i wynika z ustawy.

Podczas ponownych oględzin przeprowadzonych 16.05.2019r. przedstawiciel Forum Rozwoju Olsztyna wniósł do protokołu uwagę o treści: „*postępowanie administracyjne obejmuje również wiatę peronową na peronie 1 oraz wiatę peronową przy dworcu PKS*”. Warmińsko-Mazurski Wojewódzki Konserwator

Zabytków wyjaśnia, że oczywistym jest, iż te obiekty mieszczą się w kompleksie dworca głównego PKP i PKS. Niniejsza decyzja traktuje je jako integralne części budynków dworca bez ich osobnego wyszczególniania i omawiania. Kolejna uwaga, dotycząca prowadzenia prac budowlanych związanych z przebudową chodnika przy budynku biurowym, również zgłoszona podczas tych oględzin przez przedstawiciela Forum Rozwoju Olsztyna, jest bez znaczenia dla postępowania.

W toku ponownego postępowania w sprawie, pismem z dnia 17.05.2019r. strony postępowania zostały poinformowane o możliwości zapoznania się z aktami sprawy oraz zgłaszania wniosków, uwag i dowodów. W dniu 22.05.2019r. do tut. organu wpłynęła opinia prof. Roberta Traby pt. „Oryginalność-tradycja-obywatelskość. Trzy argumenty za zachowaniem olsztyńskiego Dworca Głównego.” W ocenie W-M WKZ opinia ta nie posiada charakteru analizy naukowej opartej na ciągu wynikania przyczynowo-skutkowego, nie zawiera bibliografii, cytatów, przypisów. Nie zawiera waloryzacji zabytkoznawczej obiektu, argumentacja odnosi się do bardzo ogólnego zarysu historii polskiego modernizmu 2 poł. XXw. Opinia prezentuje wyłącznie odczucia jej autora dotyczące tradycji, nowoczesności i zjawisk społecznych jak „galeryzowanie dworców”. Jest także głosem obrony organizacji społecznych, ale nie wnosi do postępowania żadnych nowych informacji.

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 notuje swój początek w 1872 r., kiedy to w ramach budowy linii kolejowej Wystruć-Toruń zrealizowano pierwotny budynek. Na początku XX w. wybudowano tunel pod peronami i torowiskiem, przejścia na perony oraz zadaszania 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 charakteru 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. ubiegłego wieku rozwój infrastruktury kolejowej, przejawiający się w modernizacji istniejących dworców lub budowie nowych. Po pierwotnym dworcu pozostały wiaty peronowe na peronach 2, 3 i 4, które będą przedmiotem odrębnego rozstrzygnięcia przez Warmińsko – Mazurskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Olsztynie.

Projekt nowego dworca wyłoniono w wewnętrznym konkursie Biura Projektów Kolejowych w Poznaniu. Głównym projektantem i autorem koncepcji architektonicznej został mgr inż. arch. Zygmunt Kłopotcki. W skład kierowanego przez Kłopotckiego zespołu wchodził: inż. Adam Podgórski, inż. Mieczysław Feglarski, inż. Tadeusz Witkowski, inż. Włodzimierz Wawrzyniak, inż. Jerzy Moliński. 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), przeznaczony 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 prostopadle 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.

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 wspartych 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. Pięć górnych kondygnacji jest wyłączonych z użytkowania.

Zgodnie z art. 3 pkt 1 powołanej na wstępie 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 przylegającym budynkiem biurowym i zadaszeniami wejściowymi niewątpliwie jest dziełem człowieka i jest związany z jego działalnością.

Do rejestru zabytków mogą być wpisane między innymi historyczne zespoły budowlane, które zdefiniowano w art. 3 pkt 13 ustawy jako powiązaną przestrzennie grupę budynków wyodrębnioną ze względu na formę architektoniczną, styl, zastosowane materiały, funkcję, czas powstania lub związek z wydarzeniami historycznymi. Kompleks dworca głównego PKP i PKS wraz z przylegającym budynkiem biurowym i zadaszeniami wejściowymi odpowiada tej definicji. Został zaprojektowany przez tego samego architekta i jak wskazują informacje zawarte w przytoczonej w pkt. 7 spisu zgromadzonego materiału dowodowego broszurze z 1971r. dotyczącej dworca głównego w Olsztynie oraz opisie dworca – od samego początku przemyślany był jako całość kompozycyjno-funkcjonalna. Tworzące go budynki, pomimo zróżnicowanych brył, są jednorodne stylistycznie, utrzymane w konwencji modernizmu. Zrealizowano je w bardzo niewielkim odstępnie czasowym, przy zastosowaniu tych samych technologii i materiałów.

Warunkiem wpisu do rejestru zabytków jest czas miniony. Wprawdzie w odczuciu społecznym, zabytkiem jest rzecz stara, ale należy 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 kompleks dworca głównego PKP i PKS wraz z przylegającym budynkiem biurowym i zadaszeniami wejściowymi jest 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 wymogom funkcji, fascynacją nowatorskim wówczas technologiom, świadomie nawiązujący do twórczości Le Corbusiera.

Ostatnią i najważniejszą przesłanką wpisu do rejestru zabytków 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 wdając się w tego rodzaju emocjonalne spory, dokonał oceny przesłanki interesu społecznego wyłącznie w oparciu o posiadane przez przedmiot postępowania wartości historyczne, artystyczne i naukowe.

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 natomiast jest to, czy są one wystarczające dla objęcia go taką formą ochrony jaką jest rejestr zabytków. Należy też mieć na względzie, iż mimo propozycji odnośnie do stosowanych przy tym kryteriów, jednolity system oceny architektury modernistycznej 2 poł. XX w. nie został opracowany. W postępowaniach w sprawie wpisu do rejestru zabytków, niezależnie od przedmiotu jakiego dotyczą, obowiązują kryteria ustawowe: wartość historyczna, artystyczna lub naukowa oraz wynikający z ich istnienia interes społeczny w zachowaniu obiektu. Jednakże unifikacja rozwiązań projektowych spotykana wśród dzieł epoki modernizmu sprawia, że do waloryzacji ich wartości wskazane jest stosowanie kryteriów pomocniczych, takich jak: nowatorstwo technologiczne i architektoniczne, dobrej jakości materiały, uznanie współczesnych. Te elementy sprawiają, że można mówić o dziełach więcej niż udanych, wyróżniających się wśród stypizowanych realizacji będących wypadkową ograniczeń ekonomicznych i technologicznych obecnych w PRL.

Pod względem historycznym i naukowym kompleks jest świadectwem twórczości Zygmunta Kłopotckiego, a także stanowi element historii Olsztyna. Jednak te okoliczności nie stanowią o ponadprzeciętnej wartości historycznej dworca. Są to wyłącznie fakty historyczne, a nie wartość historyczna. Każdy budynek świadczy o swoim autorze i każdy powstały przed dniem dzisiejszym jest odzwierciedleniem historii. Z budową dworca i budynku biurowego nie wiążą się żadne istotne wydarzenia historyczne.

Broszura z 1971r. jako decydujące przyczyny budowy dworca podaje nieopłacalność modernizacji i rosnące potrzeby ruchu, które nie są takim wydarzeniem. Za wydarzenie takie nie można również uznać ogólnego zjawiska jakim jest wzmożony rozwój Olsztyna związany z industrializacją miasta w latach 60. i 70. XXw., o czym piszą Stowarzyszenia w swoich odwołaniach od poprzedniej decyzji. Te okoliczności towarzyszące budowie dworca są wspólne także dla większości budynków wzniesionych w tym czasie w Olsztynie, w tym licznej zabudowy mieszkaniowej. Projektant kompleksu, chociaż jego twórczość bez wątpienia prezentuje dobry poziom, nie jest architektem na tyle wybitnym i znanym, żeby sam fakt jego autorstwa uzasadniał wpis do rejestru zabytków. Biuro Projektów Kolejowych w Poznaniu jest jedną z wielu pracowni tego typu, nie wyróżniającą się wśród nich swoją działalnością. Dworzec olsztyński (budynek dworca PKP i PKS) jest wyłącznie typową realizacją komunikacyjną lat 60. i 70. XXw. wpisującą się w ówczesne podstawowe zasady projektowania dworców. Odnośnie funkcjonalności były to wyodrębnienie i rozdzielenie tras podróży przyjeżdżających oraz wyjeżdżających, uproszczenie przejścia przez obiekt, czytelny plan ułatwiający poruszanie się po budynku, skrócenie dojeżdżania na perony, lokalizacja punktów obsługi pasażerów w pobliżu trasy dla odjeżdżających. Co do formy samej architektury uważano, że powinna być ona ponadczasowa, niezależna od zmiennej mody, zintegrowana z otoczeniem, lecz jednocześnie nie budząca wątpliwości co do funkcji w niej zlokalizowanej. Kanon powyższy odzwierciedlał się przede wszystkim w projektowaniu prostych brył o jednoprzestrzennych wnętrzach, w których mieściły się poczekalnie i kasy, wydzieleniu z nich pomieszczeń administracyjnych, lokowaniu dodatkowych usług na antresolach, akcentowaniu wejść do budynków, a także stosowaniu konstrukcji szkieletowej i kurtynowych ścian. Prototypowym co do ww. zasad był dworzec w Grudziądzu. Ani architektura dworca w Olsztynie, ani jego układ wnętrza nie są już na tym tle zjawiskiem wyjątkowym, przy czym jak wyjaśniono na wstępie wnętrze nie podlega wartościowaniu w tym postępowaniu. Zarówno budynek dworca PKP-PKS, jak i budynek biurowy, nie są prekursorskie pod względem architektonicznym bądź konstruktorskim. Takim obiektem był np. dworzec w Katowicach. Technologie żelbetowe zastosowane przy budowie omawianych obiektów były wówczas powszechne i nie posiadają szczególnych walorów. Stowarzyszenia w złożonych wnioskach podnoszą, że nowatorskim rozwiązaniem jest połączenie funkcji dworca kolejowego z autobusowym. Odnosząc się do tego argumentu należy podkreślić, że w przypadku zespołu budowlanego ma to drugorzędne znaczenie. Jednocześnie, na marginesie można nadmienić, że nie był to zamysł autorski, twórczy, lecz wymóg ogólny, element założeń programowych, o których wspomina T.P. Szafer (T. P. Szafer, Nowa Architektura Polska. Diariusz lat 1966-1970, Warszawa 1972, s. 228). Za wzorcową realizację tego typu, jak stwierdza A. Gzowska, uważa się dworzec w Nowym Dworze Mazowieckim. Analogiczne realizacje powstawały też w innych miastach, np. Poznaniu i Koninie. Przede wszystkim jednak trzeba zauważyć, że w obecnym stanie na skutek nie tylko przekształceń wnętrza lecz również własnościowych (nieruchomość z częścią dworca PKS stanowi własność prywatną i nie ma możliwości wymuszenia na prywatnym właścicielu utrzymywania funkcji publicznej) 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. Omawiana realizacja nie zyskała uznania współczesnych. Nie sposób za takie uznać nagrodę w zamkniętym, wewnętrznym konkursie. Tadeusz Przemysław Szafer, autor cyklu publikacji poświęconych architekturze powojennej Polski i do tej pory najpełniejszego źródła do jej poznania, nie wspomina ani o budynku dworcowym ani o towarzyszącym mu biurowcu. Omawia jednak inne dzieła Zygmunta Kłopotockiego (dworzec w Zielonej Górze oraz dworzec Warszawa Zachodnia), trudno zatem stwierdzić, że brak wzmianki o olsztyńskim kompleksie spowodowany był niedopatrzeniem.

Co do wartości artystycznej, nawiązując do oceny walorów architektonicznych kompleksu dworca głównego PKP i PKS wraz z przylegającym budynkiem biurowym i zadarszeniami wejściowymi, zawartej w złożonych wnioskach, należy nadmienić, że w odniesieniu do części dworcowej, podobnym językiem architektury operują nie tylko najlepsze obiekty na świecie, ale również pawilony handlowe, hale fabryczne, stacje benzynowe, sklepy sieci handlowych. Są to formy niezwykle proste, powtarzalne, pospolite, bez cech indywidualnych. Niezasadne jest tłumaczenie tego stanu rzeczy cechami epoki stylistycznej, gdyż powstawały wówczas również dzieła wyróżniające się, np. dworzec PKS w Kielcach. Można tu wymienić obiekty wspomniane w odwołaniu Forum Rozwoju Olsztyna (pawilon Cepelii, stacje kolejowe Warszawa-Powisłe i Warszawa-Ochota, stacja benzynowa Fiat Tagliero w Asmarze), na tle których (zwłaszcza tej ostatniej) część dworcowa kompleksu wypada niekorzystnie. Podobnie rzecz ma się z budynkiem biurowym – wieżowcem, nie odbiegającym od standardów obowiązujących w budownictwie tego typu. Nawiązania do twórczości Le Corbusiera w wieżowcu nie uzasadniają 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. Inspiracje Le Corbusierem nie są nadzwyczajnym zjawiskiem w architekturze, przeciwnie pojawiają się nągminnie, podobnie jak nawiązania do twórczości Palladia we współczesnej architekturze domów jednorodzinnych. Na marginesie, należy zauważyć za profesorem R. Barelkowskim, że projektantowi nie udało się osiągnąć efektu lekkości bryły za pomocą zastosowanego podcięcia. Wieżowiec sprawia dość przytłaczające wrażenie. Forum Rozwoju Olsztyna w swojej analizie podniosło, że za ten efekt odpowiedzialne są nieudane modernizacje: termomodernizacja styropianem górnych partii budynku i zabudowa jego południowego podcienia. Niemniej jednak, ocenie podlega stan

istniejący, nie projekt. Bryła wieżowca i wyraz architektoniczny elewacji zostały poważnie zniekształcone, a wpływy architektury Le Corbusiera (uniesienie na słupach budynku ponad poziom terenu) mocno osłabione. Okoliczność, że kompleks dworca głównego PKP i PKS wraz z przylegającym budynkiem biurowym i zadaszeniami wejściowymi w Olsztynie jest jedną z najważniejszych realizacji architekta Zygmunta Kłopotckiego 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. Prowadziłoby do sytuacji w której ochroną można objąć każdy obiekt, nawet bardzo niskiej jakości architektonicznej, jeżeli tylko, mimo wszystkich swych niedoskonałości, stanowiłby on najbardziej udane dzieło swego twórcy. Na marginesie podnieść należy, że, tutejszy organ nie zgadza się z powyższym stwierdzeniem, uważając, że bardziej udaną realizacją architekta Kłopotckiego (choć nie niedokończoną), choćby pod względem proporcji, jest dworzec Warszawa Zachodnia, dworzec w Szprotawie – jak pisze A. Gzowska wyłamujący się ze schematu „szklanej klatki” lub dworzec w Zielonej Górze – za którego realizację zespół projektowy otrzymał w 1970r. nagrodę Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych za wybitne osiągnięcia twórcze w dziedzinie projektowania budynków użyteczności publicznej. Nie ma przy tym znaczenia, czy obiekty te jeszcze istnieją, czy nie. Nie zmienia to wartości artystycznej kompleksu. 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.

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 jednym z najcenniejszych elementów był sposób kształtowania fasad skrzydeł dworca kolejowego, z rytmicznymi, przeszklonymi podziałami i akcentami w postaci zadaszeń głównych wejść. Przeszklenia zostały połowicznie zabudowane zapeckami znajdujących się wewnątrz punktów usługowych. Forum Rozwoju Olsztyna w swoim odwołaniu wskazało ponadto na zabudowę południowego podcienia biurowca oraz docieplenie styropianem jego ścian. 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.

Kompleks złożony jest z obiektów przeciętnych pod względem formy architektonicznej, jakościowo słabych, o zniekształconej kompozycji elewacji i ich pospolitym wystroju, niskich wartościach artystycznych, historycznych i naukowych. Jego walory przestrzenne również są skromne. W sąsiedztwie kompleksu, poza omawianym obiektem, zlokalizowane są inne, równoważne mu kompozycyjne dominanty wysokościowe oraz przestrzenne dominanty architektoniczne: Urząd Pocztowy (ul. Partyzantów 39), Młyn Olsztyński (ul. Partyzantów 33), Hotel Gromada (Plac Konstytucji 3 Maja 4), budynek mieszkalny z częścią usługową (Plac Konstytucji 3 Maja 3), Europa Center (ul. Dworcowa 3). W tym krajobrazie zespół nie stanowi wyrazistego akcentu architektonicznego. Jest jednym z wielu elementów w otaczającej go przestrzeni. Nie kształtuje jej (usytuowanie w przestrzeni nie jest bowiem równoznaczne z jej kształtowaniem), nie tworzy z nią kompozycji, choćby poprzez wykształcenie placu, można co najwyżej mówić o załączku takiego. Odziaływanie przestrzenne kompleksu ogranicza się wyłącznie do wchodzących w skład zespołu brył poprzez ich wzajemne położenie i relacje wysokościowe. W tym zakresie stanowisko przedstawione w opinii prof. Barełkowskiego z 28.09.2018r. jest zbieżne z oceną tut. organu. Na marginesie należy dodać, że połączenie niskiej bryły z akcentem wysokościowym jest często spotykane w architekturze tych czasów, a analogii nie trzeba szukać daleko, wystarczy spojrzeć na położony w pobliżu budynek Hotelu Gromada. Ochrona tych elementów nie wymaga bezwzględnego zachowania substancji, 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 kompleks dworca głównego PKP i PKS wraz z przylegającym budynkiem biurowym i zadaszeniami wejściowymi, położonego przy Placu Konstytucji 3 Maja w Olsztynie nie cechuje się wartościami w stopniu uzasadniającym wystąpienie interesu społecznego w jego zachowaniu, a tym samym nie spełnia definicji zabytku i z tego względu nie może być wpisany do rejestru zabytków.

Jednocześnie należy zaznaczyć, że ze względu na zakres niniejszego postępowania podjęte rozstrzygnięcie nie odnosi się do indywidualnej ochrony elementów wewnątrz budynków kompleksu ani samych tych budynków. Kwestie te mogą stanowić przedmiot odrębnych postępowań.

Mając na uwadze powyższe oraz po analizie zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego, Warmińsko-Mazurski Wojewódzki Konserwator Zabytków orzekł jak w sentencji.

Pouczenie

Od decyzji niniejszej przysługuje stronom na podstawie art. 127 Kpa odwołanie do Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego, które należy złożyć za pośrednictwem tutejszego Urzędu zgodnie z art. 129 § 1 i § 2 Kpa w terminie 14 dni od dnia doręczenia przedmiotowej decyzji.

Zgodnie z art. 127a §1 i 2 Kpa w trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.



WARMIŃSKO-MAZURSKI
WOJEWÓDZKI KONSERWATOR ZABYTKÓW
Dariusz Barton

Otrzymują:

1. Skarb Państwa – reprezentowany przez Prezydenta Olsztyna, Plac Jana Pawła II 1, 10-101 Olsztyn
2. Przewozy Regionalne sp. z o.o., ul. Wileńska 14a, 03-414 Warszawa
3. Polskie Koleje Państwowe S.A., Al. Jerozolimskie 142A, 02-305 Warszawa
4. Kancelaria Radcy Prawnego Dawid Mosler – pełnomocnik Dworzec Nieruchomości sp. z o.o., ul. J. Ciszewskiego 15, IV p., 02-777 Warszawa
5. Stowarzyszenie Forum Rozwoju Olsztyna, ul. Jagiellońska 55D/11, 10-283 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

a/a