



**STOWARZYSZENIE KONSERWATORÓW ZABYTKÓW
ODDZIAŁ WARMIŃSKO-MAZURSKI**

Olsztyn, 27 czerwca 2019 r.

Stowarzyszenie Konserwatorów Zabytków
Oddział Warmińsko-Mazurski
ul. Zamkowa 2
10-074 Olsztyn

Minister Kultury i Dziedzictwa Narodowego

za pośrednictwem:
**Warmińsko-Mazurskiego
Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków**

Odwolanie

od decyzji Warmińsko-Mazurskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w sprawie odmowy 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, z dnia 12.06.2019 r. (znak pisma: IZAR.5140.1.10.2017, Nr pisma 5741).

Stowarzyszenie Konserwatorów Zabytków Oddział Warmińsko-Mazurski odwołuje się od ww. decyzji Warmińsko-Mazurskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków z dnia 12 czerwca 2019 r., znak: IZAR.5140.1.10.2017, Nr pisma 5741, w sprawie nie wpisania zabytku do rejestru zabytków, ponieważ uważamy ją za błędną.

Uzasadnienie

Decyzją z dnia 12.06.2019 r., znak: IZAR.5140.1.10.2017, Nr pisma 5741 Warmińsko-Mazurski Wojewódzki Konserwator Zabytków (dalej W-M WKZ) orzekł: 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.

Nie zgadzamy się z w.w. decyzją. W uzasadnieniu organu uderza brak spójności, wiele sprzeczności oraz opinie wykluczające się nawzajem.

Wartość zespołu budowlanego (powiązanej przestrzennie grupy budynków) wynika głównie ze względu na wyróżniające cechy tegoż zespołu jak wartość przestrzenna i wyraz architektoniczny (m.in. bryła, forma, styl, w których mieści się też kompozycja elewacji budynków, detal), charakterystyczny dla danego wyróżnika (autor, czas powstania, materiał, funkcja lub związek z wydarzeniami historycznymi).

Budynek dworców PKP i PKS był zaprojektowany i integralnie związany z budynkiem administracyjno-socjalnym obsługi dworców, stanowiąc z nim jedną kompozycyjną i funkcjonalną całość. Oba budynki tworzą zespół budowlany. Obiekt został usytuowany na terenie historycznego dworca kolejowego, po drugiej wojnie światowej znacznie przebudowanego, który rozebrano. Część elementów należących do historycznego dworca, jak np. wiaty peronowe, budynek magazynowo-biurowy będące poza obrębem nowego zespołu dworcowego zachowano, a historyczny tunel

prowadzący na perony zmodernizowano oraz rozbudowano z wyjściem na miasto. Stare z nowym tworzyło harmonijną całość. Zespół dworcowy wybudowano w dwóch etapach: w latach 1968-1971 powstał budynek dworców PKP i PKS, w latach 1972-1973 wzniesiono budynek administracyjno-hotelowy.

Przy projekcie zespołu dworcowego który opracowało Biuro Projektów Kolejowych w Poznaniu, oprócz Zygmunta Kłopotckiego - 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 Zabrzu.

Obiekt realizowano jako „prototypowy” tego typu w Polsce. Wykonany m.in. 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.

Zespół budynków Dworca Głównego został umiejętnie wkomponowany w tkankę miejską Olsztyna, w dzielnicy, która rozwinęła się w kolejnych latach wokół dworca. Jest integralną częścią trzech wnętrz urbanistycznych, w których wysoki budynek administracyjno-socjalny stanowił i nadal stanowi funkcję najważniejszej dominanty od początku w przemysłanej formie. Z placem przeddworcowym od frontu zespołu, peronami kolejowymi od strony tylnej części PKP oraz placem peronowym autobusowym i manewrowym od strony tylnej części PKS.

Starszy budynek, niski o wysokości dwóch kondygnacji, składa się z dworca PKP i dworca PKS połączonych wspólną częścią gastronomiczno-usługową. Obiekt 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.

Budynek wieżowy, nieco młodszy, usytuowany przed niskim budynkiem PKP i PKS, na wysokości naroża części PKS, integralnie z nim związany. Połączony funkcjonalnie przeszklonym łącznikiem na wysokości drugiej kondygnacji. 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). 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. Przykryty 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.

Bryły budynków nie były przebudowywane. Budynek niski w części kolejowej nadal należy do PKP, w wyniku restrukturyzacji PKS budynek w części autobusowej został sprzedany prywatnemu właścicielowi. Budynek wysoki przeszedł w ręce spółki Przewozy Regionalne. 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. Podstawowa administracyjna funkcja budynku wysokiego tylko połowicznie jest kontynuowana. Obecnie w części obiekt wykorzystywany jest na biura, kilka pięter jest nieużytkowanych. Remonty budynku dworcowego ograniczyły się do konserwacji i napraw zachowując pierwotną koncepcję architektoniczną obiektu do lat 90. XX w. W budynku administracyjno-socjalnym 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.

Zespół budowlany Dworca Głównego w Olsztynie 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 biurowego zawieszona nad ziemią oraz niska bryła budynku dworców PKP i PKS rozświetlona wieczorem i w nocy, podporządkowała ten fragment miasta wartości semantycznej jaką niesie funkcja tej przestrzeni. Długości i wysokości poszczególnych brył zespołu nie są przypadkowe, pozostają związane tzw. złotym podziałem, realizując w pełni harmonię przestrzenną znacznych rozmiarów zespołu budowlanego.

Stan zachowania kompleksu dworcowego, prócz usuwalnych przekształceń, wieloletnich zaniedbań jest w stosunkowo dobrym stanie, stabilny konstrukcyjnie.

Warmińsko-Mazurski Wojewódzki Konserwator Zabytków uznał, że kompleks dworca głównego PKP i PKS wraz z przylegającym budynkiem biurowym i zadaszeniami wejściowymi odpowiada definicji historycznego zespołu budowlanego. Od samego początku przemyślany był jako całość kompozycyjno-funkcjonalna. Tworzące go budynki są jednorodnie stylistyczne, w konwencji modernizmu. Zrealizowano je w niewielkim odstępstwie czasowym, w tych samych technologiach i z tych samych materiałów. Przyznał, że kompleks dworcowy jest świadectwem epoki minionej, modernizmu 2. poł. XX w. Interes społeczny organ rozpatrzył w oparciu o posiadane wartości historyczne, artystyczne i naukowe. Na wstępie zaznaczył, że rejestr zabytków powinien obejmować jedynie obiekty pod względem tych wartości najcenniejsze. Oświadczył, że obowiązują kryteria ustawowe zaistnienia interesu społecznego przy wpisie do rejestru, ale odnośnie modernizmu (unifikacja rozwiązań projektowych) wskazane jest stosowanie kryteriów pomocniczych, takich jak: nowatorstwo technologiczne i architektoniczne, dobrej jakości materiały, uznanie współczesnych – czyli kryteria dowolne pozaustawowe. Dalej organ zdecydował, że 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. Ostatecznie uznał, że nie jest to wartość historyczna. Skokowa industrializacja miasta w latach 60. i 70. XX w. nie jest według organu wydarzeniem historycznym, podobnie jak związane z tą nową sytuacją przyczyny budowy dworca. Organ zauważył, że twórczość projektanta kompleksu prezentuje dobry poziom, ale nie jest na tyle wybitny i znany, żeby sam fakt jego autorstwa miał wpływ na wpis do rejestru zabytków. Oceniał, że dworzec olsztyński jest typową realizacją komunikacyjną lat 60. i 70. XX w. Stwierdził, że oba budynki kompleksu dworca nie są prekursorskie pod względem architektonicznym, bądź konstruktorskim. Uznał, że połączenie funkcji dworca kolejowego z autobusowym w przypadku zespołu budowlanego ma drugorzędne znaczenie, dodał że pomysł był odgórny a nie autorski. Ze względu na dokonane przekształcenia i obecne komplikacje związane ze skomplikowaną sytuacją własnościową, obiekt nie wyraża już idei funkcji publicznej. W tym zakresie oraz pod względem badań z zakresu historii sztuki organ uznał, że większą wartość naukową i poznawczą ma archiwalna dokumentacja (niż autentyczny obiekt – przyp.). Kolejnym aspektem na niekorzyść wpisu zespołu budowlanego dworca jest według organu fakt, że realizacja nie zyskała uznania współczesnych. Organ przypuszczalnie uznał, że nagroda Centralnego Biura Studiów i Projektów Budownictwa Kolejowego w Warszawie przyznana w 1971 r. za projekt zrealizowanego dworca PKP i PKS w Olsztynie jest bez znaczenia, choć nagrodę przyznała wyspecjalizowana w tym

zakresie jednostka, a nie ogólna architektoniczna. W-M WKZ powołuje się na publikacje i kontestuje wartość zespołu dworcowego w Olsztynie, gdyż jak zauważa brak wzmianki na temat tego obiektu w opisach dotyczących projektów Zygmunta Kłopotckiego nie był spowodowany niedopatrzeniem. Skąd ta pewność, nie wiadomo. Organ nie widzi również wartości artystycznych w kompleksie dworcowym, uważając że są to formy proste, pospolite, bez cech indywidualnych, a inspiracje Le Corbusierem nie są nadzwyczajnym zjawiskiem w architekturze. Uważa, że wieżowiec sprawia dość przytłaczające wrażenie, i ocenia za prof. R. Berelkowskim że projektantowi nie udało się osiągnąć efektu lekkości bryły za pomocą podcięcia. Wiemy, że podcięcie zostało w latach 90. XX w. częściowo zabudowane, a wyrażona opinia raczej dotyczy stanu obecnego, nie zamierzonego przez projektanta. Organ nie widzi sprzeczności w fakcie, że na podstawie obecnego istniejącego stanu obiektu ocenia dzieło architekta i budowniczych poprzez wtórne nawarstwienia. Najbardziej spójny i stylistycznie kompetentny przykład z dorobku Zygmunta Kłopotckiego, jedna z jego najważniejszych realizacji nie podnosi wartości artystycznej zasługującej na wpis do rejestru zabytku według prof. R. Berelkowskiego. W-M WKZ polemizując z Profesorem nie uznaje tego kompleksu dworcowego w Olsztynie za najbardziej udaną realizację architekta Z. Kłopotckiego (prawdopodobnie tym bardziej niegodną rejestru zabytków – przyp.). Nie ma również znaczenia dla organu, że większość obiektów dworcowych, które uznał za lepsze od kompleksu dworcowego w Olsztynie nie istnieje, były też młodsze od olsztyńskiego kompleksu dworcowego. Na koniec rozważań o estetyce zespołu, zauważa że jednak posiada pewne walory artystyczne (bez określenia jakie to walory), ale są zakłócone ograniczonymi możliwościami wykonawczymi w czasach jego realizacji oraz jakością zastosowanych materiałów. Ta ocena oparta jest jedynie na opinii prof. J. Salma, bez głębszej analizy. W innym miejscu organ dostrzegł jeszcze, że jednym z najcenniejszych elementów był sposób kształtowania fasad skrzydeł dworca kolejowego, z rytmicznymi, przeszkłonymi podziałami i akcentami w postaci zadaszeń głównych wejść. Na koniec stwierdził, że dokonane przekształcenia doprowadziły w znacznym stopniu do utraty autentyczności budynku, co negatywnie wpłynęło na jego wartości historyczne, artystyczne i naukowe, a także jednocześnie obniżyło wartości zabytkowe całego zespołu. Sam kompleks pomimo wcześniej wymienionych wartości, W-M WKZ ocenił za złożony z obiektów przeciętnych pod względem formy architektonicznej, jakościowo słabych, o zniekształconej kompozycji elewacji i ich pospolitym wystroju, niskich wartościach artystycznych, historycznych i naukowych. Walory przestrzenne kompleksu dworcowego określił jako skromne, oceniając że w krajobrazie młodszych chronologicznie obiektów wysokościowych nie stanowi wyrazistego akcentu architektonicznego.

Nie zgadzamy się z niespójną w całości argumentacją W-M WKZ. W piśmie z dnia 12.06.2019 r. brak jest faktycznego uzasadnienia decyzji. Organ uznając kompleks dworcowy w Olsztynie za pospolity nie wskazał innych podobnych realizacji architektoniczno-budowlanych na terenie kraju.

Kompleks dworcowy w Olsztynie 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. B ochronie i opiece podlegają, bez względu na stan zachowania, zabytki nieruchome będące układami urbanistycznymi, ruralistycznymi i zespołami budowlanymi.

Kompleks Dworca Głównego 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 kompleksu dworcowego 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 kompleksu dworcowego o lekkiej konstrukcji, 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 należy traktować jako zabudowę trwałą, a wtórne zniekształcenia jako elementy tymczasowe. Możliwe jest też przywrócenie pierwotnej formy obiektów kompleksu dworcowego oraz uczynienie cech decydujących o ich indywidualnym wyrazie estetycznym.

Obecnie pasażerów spotykają różne niespodzianki na terenie kompleksu dworcowego niezgodne z interesem społecznym jak np. brak dostępu z części PKP do części autobusowej po godz. 22, również od strony wejścia do hali i wyjścia na perony autobusowe. Prowadzi to do silnego wzburzenia, irytacji pasażerów udających się z hali PKP na perony autobusowe.

Wobec braku faktycznego uzasadnienia decyzji i powyższych okoliczności – wnosimy jak na wstępie. Jednocześnie wnosimy o to aby to organ odwoławczy wydał ostateczną decyzję w niniejszej sprawie.

Z poważaniem

Małgorzata Birezowska
Prezes Stowarzyszenia Konserwatorów Zabytków Oddział Warmińsko -Mazurski