

RD.5140.151.2025

Gdańsk, dnia 1 września 2026 r.

DECYZJA

w sprawie wpisania do rejestru zabytków

Na podstawie art. 3 pkt 1-2, art. 6 ust. 1 pkt 1 lit. c), art. 7 pkt 1, art. 8, art. 9 ust. 1, art. 89 pkt 2, art. 91 ust. 4 pkt 3-4, ustawy z dn. 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (t.j. Dz.U. z 2024 r. poz. 1292 z późn. zm.) — dalej [u.o.z.] oraz art. 104 § 1-2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. — Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025 r. poz.1691 t.j.) - dalej [KPA], w wyniku postępowania administracyjnego wszczętego na wniosek wniosku organizacji społecznej – Stowarzyszenie Ochrony Architektury Powojennej, z dn. 8 grudnia 2025 r. (wpływ: 8 grudnia 2025 r.)

Pomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków

o r z e k a

nie wpisać do rejestru zabytków nieruchomości województwa pomorskiego:

**budynku dworca autobusowego,
zlokalizowanego przy ul. 3 Maja w Gdańsku,
usytuowanego na działkach o numerach ewidencyjnych:
29/2, 28/5 oraz 33/3 obr. 080**

**(gm. m. Gdańsk, pow. m. Gdańsk, woj. pomorskie),
w granicach określonych w roboczym załączniku graficznym
do zawiadomienia z dnia 09.01.2026 r. o wszczęciu postępowania administracyjnego w sprawie wpisania
do rejestru zabytków przedmiotowego obiektu sygn.: RD.5140.151.2025.MG(2)**

UZASADNIENIE

Postępowanie administracyjne w sprawie wpisu do rejestru zabytków nieruchomości woj. pomorskiego przedmiotowego budynku dworca autobusowego zostało wszczęte zawiadomieniem RD.5140.151.2025.MG(2) z dnia 09.01.2026 r. na wniosek organizacji społecznej – Stowarzyszenie Ochrony Architektury Powojennej, z dnia 8.12.2025 r. (wpływ: 8.12.2025 r.). Strony postępowania ustalono w oparciu o wypis z ewidencji gruntów i treść ksiąg wieczystych, prowadzonych dla tej nieruchomości. Stronami niniejszego postępowania są: Skarb Państwa reprezentowany przez Prezydenta Miasta Gdańska, Gmina Miasta Gdańska oraz spółka Nieruchomości Browar spółka z o.o., z siedzibą w Gdańsku.

Jedną z prawnych form ochrony konserwatorskiej jest wpis do rejestru zabytków. Przepis ten jest ściśle związany z zadaniami organu ochrony zabytków, wyznaczonymi w art. 4 ww. ustawy, pozwalając wojewódzkiemu konserwatorowi zabytków na podejmowanie działań mających na celu zapewnienie warunków prawnych, organizacyjnych i finansowych umożliwiających trwałe zachowanie zabytków oraz ich zagospodarowanie i utrzymanie (pkt 1), a także zapobieganie zagrożeniom mogącym spowodować uszczerbek dla wartości zabytku

(pkt 2). Ochronie i opiece podlegają m.in. dzieła architektury i budownictwa, bez względu na stan zachowania (art. 6 ust. 1 lit. c u.o.z.). W interesie społecznym leży ochrona wartościowych dóbr kultury dla przyszłych pokoleń. Przedmiotowy budynek jest usytuowany na terenie objętym formą ochrony jaką stanowi uznanie za pomnik historii Gdańska - miasta w zasięgu obwarowań XVII w. (Zarządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 8 września 1994 r.) oraz na terenie wpisanym do rejestru zabytków układu urbanistycznego miasta Gdańska (decyzja Nr. K.S. II/58/11/47 z dnia 11.10.1947 r., numer rejestru zabytków A-15).

Zgodnie z art. 7 KPA, w toku prowadzonego postępowania organy administracji publicznej stoją na straży praworządności, z urzędu lub na wniosek stron podejmują wszelkie czynności niezbędne do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego oraz do załatwienia sprawy, mając na względzie interes społeczny i słuszny interes obywateli. Stosownie do przepisu art. 77 § 1 KPA organ jest obowiązany w sposób wyczerpujący zebrać i rozpatrzyć cały materiał dowodowy. Zgodnie z art. 80 KPA organ administracji publicznej ocenia, na podstawie całokształtu materiału dowodowego, czy dana okoliczność została udowodniona. W tym celu gromadzi i analizuje materiał dowodowy, na podstawie którego dokonuje oceny, czy przedmiotowa nieruchomość spełnia przesłanki uzasadniające jej wpis do rejestru zabytków nieruchomych.

W przedmiotowej sprawie zgromadzono materiał dowodowy, na który składają się:

1. cyfrowe reprodukcje materiałów archiwalnych z lat 1972–2018, pozyskane z zasobów internetowych oraz z zasobu Archiwum Państwowego w Gdańsku, w tym:
 - o Fotopolska, www.fotopolska.eu, dostęp: 22.07.2026 r.;
 - o PKS Gdańsk, „Rys historyczny”, <https://www.pks.gdansk.pl/o-nas/rys-historyczny/>, dostęp: 22.07.2026 r.;
 - o Archiwum Państwowe w Gdańsku, Biuro Projektów Kolejowych w Gdańsku, *Album zrealizowanych projektów*, sygn. 10/4724/0/-/88, 1948–2013;
2. literatura przedmiotu, w tym:
 - o Friedrich J., *Problem nowoczesności w kulturze architektonicznej Gdańska*, [w:] *Niechciane dziedzictwo. Różne oblicza architektury nowoczesnej w Gdańsku i Sopocie*, Gdańsk: CSW Łaźnia, 2005;
 - o *Dekoracje architektoniczne Gdańska 1945–1989*, t. I: *Główne Miasto – fresk, sgraffito, mozaika, ceramika*, red. nauk. J. Kriegseisen, Gdańsk: Nadbałtyckie Centrum Kultury, 2016;
 - o *Niechciane dziedzictwo. Materiały z panelu dyskusyjnego towarzyszącego wystawie „Niechciane dziedzictwo. Różne oblicza architektury nowoczesnej w Gdańsku i Sopocie”*, Gdańsk: CSW Łaźnia, 16.04.2005;
3. archiwalne materiały prasowe oraz wydawnictwa periodyczne, w tym:
 - o *Dziennik Bałtycki*, R. XXVIII, nr 261 (8800), 2.11.1972 r., s. 3;
 - o *Dziennik Bałtycki*, R. XXIX, nr 67 (8916), 20.03.1973 r., s. 6;
 - o *Dziennik Bałtycki*, R. XXIX, nr 71 (8920), 24.03.1973 r., s. 4;
 - o „Nagroda II stopnia Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych – 1974. Dworzec PKS w Gdańsku”, *Architektura – miesięcznik Stowarzyszenia Architektów Polskich SARP*, 1974, nr 11–12, s. 490;
4. materiały pozyskane z zasobów internetowych, w tym archimemory.pl, dostęp: 22.07.2026 r.;
5. materiały kartograficzne, w tym:
 - o *Situation plan von Danzig nach trigonometrischer Aufnahme im Auftrage des Magistrats gemessen in den Jahren 1866 bis 1869 durch Buhse, Königl. Feldmesser*, lata 1866–1869, tzw. „Plan Buhsego”;
 - o *Gelaendeplan der Freien Stadt Danzig*, 1925, ark. 2.5K, XI 20 (Rechtstadt);
 - o *Gelaendeplan der Freien Stadt Danzig*, 1927, ark. 20_39 (Olivaer Tor).

Nadto dla udokumentowania i oceny stanu faktycznego w dniu 20.04.2026 r. oraz 25.05.2026 r. przeprowadzono przy udziale stron oględziny zabytku, w trakcie których sporządzono dokumentację fotograficzną, włączoną w poczet zgromadzonego materiału dowodowego.

W świetle zebranych materiałów dowodowych ustalono co następuje:

Budynek dworca autobusowego PKS w Gdańsku przy ul. 3 Maja został zaprojektowany w latach 1968–1969 w duchu powojennego modernizmu funkcjonalistycznego w Biurze Projektów Kolejowych w Gdańsku. Inwestorem przedsięwzięcia było przedsiębiorstwo PKS Gdańsk, natomiast autorami projektu byli Bernard Cofta, Jan Szuca i Wiesław Pławiński zaś projekt tunelu komunikacyjnego opracował Andrzej Ułasiński. Lokalizacja dworca u podnóża Góry Gradowej, po przeciwnej stronie torów kolejowych względem śródmieścia, przesądziła o przyjęciu rozwiązania opartego na bezpośrednim powiązaniu dworca autobusowego z istniejącym układem komunikacyjnym za pomocą rozbudowanego systemu przejść podziemnych.

Budowę rozpoczęto w marcu 1971 r., zaś głównym wykonawcą robót budowlanych było Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych nr 12 w Gdańsku. W pierwszej kolejności wykonano tunel komunikacyjny, którego stan surowy osiągnięto 30 czerwca 1971 r., a następnie przystąpiono do realizacji budynku dworca. Inwestycję prowadzono etapowo. W pierwszym etapie wzniesiono dworzec wraz z dziewięcioma stanowiskami odjazdowymi, przygotowując obiekt od razu do obsługi docelowej liczby podróźnych. W drugim etapie przewidywano rozbudowę układu o dalszych siedem stanowisk. Dworzec został oddany do użytku 19 marca 1973 r. Za projekt dworca wraz z tunelem zespół projektowy otrzymał w 1974 r. nagrodę II stopnia Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych.

Podstawową cechą rozwiązania funkcjonalnego było przeniesienie głównej obsługi pasażerów na poziom tunelu (łązącego wznoszony wówczas dworzec autobusowy z dworcem kolejowym Gdańsk Główny), znajdującego się poniżej poziomu ulicy i stanowisk odjazdowych. Rozwiązanie takie pozwoliło na bezpośrednie powiązanie hali kasowej z systemem dojazdów prowadzących do dworca kolejowego, przystanków tramwajowych oraz śródmieścia Gdańska, a także na bezkolizyjne, oddzielone od ruchu autobusowego, przeprowadzenie pasażerów do poszczególnych stanowisk. Jednocześnie ograniczono kubaturę budynku naziemnego, co miało istotne znaczenie przy niewielkiej powierzchni działki.

Budynek otrzymał zwartą, dwupoziomową bryłę o współczesnej, modernistycznej formie, podporządkowaną przede wszystkim funkcji komunikacyjnej. Na poziomie parteru - podziemia zlokalizowano hall wejściowy, poczekalnię oraz bufet wraz z zapleczem, pomieszczenia administracyjne i pomocnicze oraz poczekalnię. Na poziomie tunelu przewidziano dodatkowo m.in. główny hall, kasy biletowe, punkt informacji, przechowalnię bagażu, kiosk „Ruchu”, kabiny telefoniczne, kotłownię, skład opału i pomieszczenia techniczne. Charakterystycznym elementem budynku było wysunięte poza główną bryłę pomieszczenie dyspozytora, z którego zapewniono dobrą widoczność stanowisk odjazdowych. Układ funkcjonalny przedstawiony na zachowanych rzutach podporządkowano zasadzie rozdzielania ruchu pieszego i kołowego. Pomieszczenia dedykowane dla obsługi pasażerskiej ulokowano w otwartej przestrzeni i przeszklonej, wschodniej części budynku, zaś administrację w zamkniętej części zachodniej. Część wschodnia – pasażerska zajmowała większą część budynku.

Konstrukcję budynku stanowił szkielet żelbetowy, częściowo stalowy, zaprojektowany na siatce konstrukcyjnej 6 × 18 m. Ściany piwnic wykonano z betonu wylewanego, natomiast ściany wyższych kondygnacji wypełniono cegłą kratówką lub gazobetonem. Stropy nad piwnicą wykonano z typowych elementów prefabrykowanych, a w części administracyjno-socjalnej zastosowano strop DZ-3. Nad głównymi pomieszczeniami dworca – salą kasową, poczekalnią i barem – zastosowano stalowe wiaźary kratowe o rozpiętości 18 m, z 6-metrowymi wspornikami, co pozwoliło na uzyskanie dużych, otwartych przestrzeni wewnętrznych. Strop części przeznaczonej do obsługi pasażerskiej tzn. sufit hallu, poczekalni, wejścia od ul. 3 Maja oraz baru pokryto boazerią sufitową w układzie równoległym do przebiegu pobliskiej ulicy.

W rozwiązaniu architektonicznym i wykończeniowym zwrócono uwagę na trwałość oraz intensywny charakter eksploatacji obiektu. W budynku dworca i tunelu zastosowano m.in. granit, marmur i drewno. Zestawienie rozwiązań funkcjonalnych, konstrukcyjnych i komunikacyjnych pozwoliło na stworzenie zwartego, wielopoziomowego węzła przesiadkowego, w którym ruch pieszy został w znacznej mierze odseparowany od ruchu autobusowego i kolejowego. Cechę charakterystyczną projektu stanowiło wykorzystanie trudnych warunków terenowych – w tym znacznej różnicy poziomów pomiędzy tunelem a stanowiskami autobusowymi – dla uzyskania sprawnego i bezkolizyjnego układu komunikacyjnego. Obiekt stanowi przykład dojrzałej architektury użyteczności publicznej lat 70. XX w., w której forma architektoniczna została ściśle podporządkowana funkcji i organizacji ruchu pasażerskiego.

Budynek dworca autobusowego PKS w Gdańsku zlokalizowany jest u podnóża Góry Gradowej, przy zachodniej krawędzi ul. 3 Maja, na terenie wznoszącym się ponad obszarem położonej na wschód równi stacyjnej zespołu dworca Gdańsk Główny. W relacji przestrzennej zabudowy ul. 3 Maja, obiekt dworca autobusowego wzniesiono na północ od dawnego budynku Szkoły Wojennej oraz na południe od historycznego założenia kościoła Bożego Ciała. Lokalizacja ta sytuowała dworzec na styku zróżnicowanych pod względem funkcjonalnym i wysokościowym obszarów miasta – terenów komunikacyjnych zespołu dworcowego oraz stoków i przedpola Góry Gradowej.

Teren zajmowany przez budynek dworca, znajduje się na obszarze dawnego cmentarza przynależnego do parafii św. Bartłomieja. Współczesne zagospodarowanie tego obszaru stanowi zatem kolejną fazę przekształceń historycznie ukształtowanej przestrzeni położonej pomiędzy zespołem Gdańsk Główny a wzniesieniem Góry Gradowej.

Usytuowanie dworca na wyniesionym terenie, ponad poziomem równi stacyjnej, miało bezpośredni wpływ na przyjęte rozwiązania komunikacyjne i funkcjonalno-przestrzenne. Znaczna różnica poziomów pomiędzy dworcem autobusowym a dworcem kolejowym oraz konieczność przekroczenia torów kolejowych doprowadziły do zastosowania rozbudowanego systemu przejść podziemnych prowadzącego do i z dworca autobusowego na poziomie podziemia. Lokalizacja dworca nie została potraktowana wyłącznie jako miejsce sytuowania budynku, lecz jako element większego, wielopoziomowego węzła komunikacyjnego, integrującego transport autobusowy, kolejowy i miejski.

Integralną część powstałego wówczas założenia stanowił tunel łączący istniejące przejście pod ul. Podwale Grodzkie z dworcem PKS przy ul. 3 Maja. Składał się on z czterech zasadniczych części o szerokości odpowiednio 9,5, 14, 10 i 16 m. Trzecia część przebiegała pod torami kolejowymi i zapewniała wyjścia na perony dworca kolejowego oraz w kierunku ul. Podwale Grodzkie, natomiast ostatnia, usytuowana pod ul. 3 Maja, została wyposażona w czterobiegowe ruchome schody, umożliwiające pokonanie około 9-metrowej różnicy poziomów. Rozwiązanie to pozwoliło połączyć w jeden węzeł komunikacyjny dworzec kolejowy, autobusowy oraz miejskie linie autobusowe i tramwajowe.

Zgodnie z definicją zabytku określoną w art. 3 pkt.1) u.o.z. „zabytkiem jest nieruchomość lub rzecz ruchoma, ich części lub zespołu, będące dziełem człowieka lub związane z jego działalnością i stanowiące świadectwo minionej epoki lub zdarzenia, których zachowanie leży w interesie społecznym ze względu na posiadaną wartość historyczną, artystyczną lub naukową”.

Przeprowadzona analiza wartości historycznych, architektonicznych, urbanistycznych i technicznych budynku dworca autobusowego PKS w Gdańsku przy ul. 3 Maja wskazuje, że obiekt ten stanowi interesujący przykład architektury użyteczności publicznej z początku lat 70. XX w. Jego wartość wynika przede wszystkim z zastosowanego rozwiązania funkcjonalno-przestrzennego, powiązania budynku z rozbudowanym układem tuneli komunikacyjnych oraz znaczenia obiektu w kształtowaniu powojennego węzła komunikacyjnego Gdańska. Nie można zatem odmówić obiektowi znaczenia historycznego oraz wartości dokumentacyjnej związanej z rozwojem transportu autobusowego i powojennej infrastruktury komunikacyjnej miasta.

Jednocześnie należy rozróżnić istnienie wartości kulturowych obiektu od stopnia ich natężenia, indywidualizacji oraz znaczenia, które uzasadniałyby objęcie budynku indywidualną formą ochrony poprzez wpis do rejestru zabytków. W przypadku przedmiotowego dworca należy zatem ocenić nie tylko fakt jego powstania w określonym

okresie historycznym, lecz przede wszystkim to, czy jego indywidualne wartości osiągają poziom uzasadniający zastosowanie szczególnej, indywidualnej ochrony rejestrowej.

W ocenie PWKZ zasadniczym walorem obiektu pozostaje jego rozwiązanie funkcjonalno-komunikacyjne, polegające na zintegrowaniu dworca autobusowego z dworcem kolejowym oraz miejskim systemem transportowym za pomocą wielopoziomowego układu przejść podziemnych. Rozwiązanie to stanowi istotny element historii rozwoju infrastruktury komunikacyjnej Gdańska. Należy jednak zauważyć, że wartość ta ma w znacznej mierze charakter zespołowy i urbanistyczny, wynikający z relacji pomiędzy budynkiem dworca, placem manewrowym, stanowiskami autobusowymi, tunelem, dworcem kolejowym oraz układem komunikacyjnym ul. 3 Maja i Podwala Grodzkiego.

Wartości te są już w znacznym zakresie chronione poprzez istniejącą ochronę konserwatorską obszaru, w obrębie którego znajduje się przedmiotowy obiekt. Teren dworca położony jest bowiem w granicach historycznego układu urbanistycznego miasta Gdańska, wpisanego do rejestru zabytków decyzją z dnia 11 października 1947 r. pod nr 15 (dawny nr 8), a ponadto znajduje się w obszarze uznanym za Pomnik Historii „Gdańsk – miasto w zasięgu obwarowań XVII w.”. Aktualne dokumenty planistyczne miasta potwierdzają objęcie tego obszaru ścisłą ochroną konserwatorską oraz ochroną wynikającą ze statusu Pomnika Historii.

Okoliczność ta ma istotne znaczenie przy ocenie potrzeby zastosowania dodatkowej, indywidualnej formy ochrony. Obowiązująca ochrona obszarowa pozwala bowiem na zachowanie wartości urbanistycznych i krajobrazowych miejsca, w tym relacji przestrzennych pomiędzy dworcem autobusowym, dworcem kolejowym, ul. 3 Maja, stokami Góry Gradowej oraz historyczną zabudową i układem komunikacyjnym tej części miasta. W miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego dla obszarów sąsiadujących z przedmiotowym terenem wskazuje się m.in. na konieczność uwzględnienia ekspozycji zespołu fortyfikacji Grodziska, widoku z Grodziska na historyczne Śródmieście oraz sylwetę ulicy 3 Maja.

Nie oznacza to przy tym, że istniejąca ochrona obszarowa sama w sobie wyklucza możliwość wpisania budynku do rejestru. Przeciwnie, art. 9 ust. 3 ustawy o ochronie zabytków wyraźnie dopuszcza indywidualny wpis obiektów znajdujących się w granicach historycznego układu urbanistycznego. Oznacza to jednak również konieczność wykazania, że konkretny obiekt posiada dodatkowe, zindywidualizowane wartości, których zachowanie wymaga zastosowania odrębnej formy ochrony rejestrowej.

W odniesieniu do budynku dworca autobusowego nie stwierdzono podstaw do uznania, że wartości te osiągają poziom uzasadniający taką ochronę. Architektura obiektu, mimo niewątpliwych cech charakterystycznych dla późnego modernizmu i architektury komunikacyjnej przełomu lat 60. i 70. XX w., podporządkowana została przede wszystkim względem funkcjonalnym. Zastosowanie żelbetowego, częściowo stalowego szkieletu, prefabrykowanych elementów konstrukcyjnych, płaskiego stropodachu oraz zwartej, pozbawionej rozbudowanego detalu bryły odpowiada rozwiązaniom szeroko stosowanym w powojennym budownictwie użyteczności publicznej. Walory architektoniczne budynku należy zatem ocenić jako wartościowe, lecz niewyróżniające się w stopniu uzasadniającym indywidualny wpis do rejestru zabytków. Obiekt stanowi reprezentatywny przykład architektury dworcowej okresu późnego modernizmu, jednak jego forma nie wykazuje cech wyjątkowych na tle ówczesnego budownictwa komunikacyjnego, które pozwalałyby uznać go za dzieło o szczególnej wartości artystycznej lub naukowej.

Podobnie należy ocenić wartość techniczną obiektu. Zastosowane rozwiązania konstrukcyjne i technologiczne, w szczególności konstrukcja tunelu prowadzona pod czynnymi torami kolejowymi oraz rozwiązania umożliwiające pokonanie znacznej różnicy poziomów pomiędzy dworcem kolejowym a stanowiskami autobusowymi, zasługują na uwagę jako świadectwo poziomu ówczesnej myśli inżynierskiej. Ich znaczenie ma jednak przede wszystkim charakter dokumentacyjny i historyczno-techniczny, a nie wyjątkowej wartości artystycznej czy unikatowej wartości technicznej. Zastosowane technologie, choć w momencie realizacji nowoczesne i dostosowane do trudnych warunków terenowych, należy rozpatrywać w kontekście szerzej stosowanych w tym okresie rozwiązań konstrukcyjnych.

Istotnym argumentem przemawiającym przeciwko indywidualnemu wpisowi do rejestru jest również fakt, że najistotniejsza wartość całego przedsięwzięcia nie koncentruje się wyłącznie w bryle budynku dworca, lecz wynika

z funkcjonalnego powiązania wielu elementów infrastruktury. Szczególne znaczenie posiadał zintegrowany układ obejmujący dworzec autobusowy, stanowiska odjazdowe, plac manewrowy, tunel pod ul. 3 Maja, przejście pod torami oraz połączenia z peronami dworca kolejowego i miejskim systemem transportowym. Wartość ta ma zatem charakter przestrzenny i zespołowy, a jej zachowanie powinno być rozpatrywane przede wszystkim w ramach ochrony historycznego układu urbanistycznego miasta Gdańska w obrębie nowożytnych fortyfikacji.

Ponadto budynek dworca został wzniesiony jako element realizacji określonej koncepcji komunikacyjnej i jego pierwotna funkcja oraz sposób użytkowania pozostają ściśle związane z organizacją transportu publicznego. Ewentualne zmiany funkcjonalne, modernizacje infrastruktury technicznej czy dostosowanie obiektu do współczesnych wymagań użytkowych mogą być zatem istotne dla jego dalszego funkcjonowania. Objęcie budynku indywidualną ochroną rejestrową, przy braku stwierdzenia wyjątkowych wartości artystycznych, historycznych lub naukowych, mogłoby prowadzić do nieproporcjonalnego ograniczenia możliwości jego adaptacji, podczas gdy podstawowe wartości przestrzenne i krajobrazowe obiektu są już chronione w ramach ochrony obszarowej.

W konsekwencji należy uznać, że nie wykazano występowania wartości o szczególnym, indywidualnym charakterze, których zachowanie wymagałoby objęcia obiektu odrębnym wpisem do rejestru zabytków. Wartości te mogą być skutecznie uwzględniane w ramach istniejącej ochrony historycznego układu urbanistycznego miasta Gdańska, ochrony krajobrazu kulturowego oraz ochrony obszaru Pomnika Historii.

Tym samym, przy uwzględnieniu zasady proporcjonalności ochrony konserwatorskiej oraz konieczności dostosowania zastosowanej formy ochrony do rzeczywistego charakteru i stopnia wartości zabytkowych obiektu, brak jest wystarczających podstaw do uznania, że indywidualny wpis budynku dworca autobusowego do rejestru zabytków jest niezbędny dla zapewnienia ochrony jego wartości.

Należy zatem przyjąć, że ochrona obszarowa, której podlega przedmiotowa nieruchomość w ramach wpisanego do rejestru zabytków historycznego układu urbanistycznego miasta Gdańska, uzupełniona ochroną wynikającą ze statusu Pomnika Historii oraz właściwych ustaleń planistycznych, stanowi adekwatną i wystarczającą formę ochrony wartości kulturowych związanych z lokalizacją i funkcjonowaniem dworca, bez konieczności obejmowania jego budynku indywidualnym wpisem do rejestru zabytków.

Wpis do rejestru układu urbanistycznego nie wyłącza możliwości wydania decyzji o wpisie do rejestru wchodzących w skład tego zespołu zabytków nieruchomych (art. 9 ust. 3 u.o.z.), jeżeli wyróżniają się one odrębnymi, jednostkowymi wartościami, niezależnymi od szerszego kontekstu przestrzennego. Budynek dworca autobusowego zlokalizowany w Gdańsku przy ul. 3 Maja 11 nie posiada cech wyróżniających na tle innych gdańskich budowli, które uzasadniałyby objęcie indywidualną formą ochrony konserwatorskiej jaką jest wpis do rejestru zabytków.

Wobec powyższego uznano, że wskazany wyżej dotychczasowy zakres ochrony konserwatorskiej budynku dworca autobusowego, tj. jako elementu wpisanego do rejestru zabytków układu urbanistycznego, uznanego nadto za pomnik historii jest wystarczający i proporcjonalny do jego wartości zabytkowych. Ponieważ nie stwierdzono w toku postępowania, aby wartości przedmiotowego obiektu charakteryzowały się cechami wyróżniającymi się na tle innych tego typu obiektów w obrębie zarówno chronionego układu urbanistycznego jak i obiektów zlokalizowanych w pozostałych częściach miasta Gdańska, indywidualny wpis do rejestru zabytków przedmiotowego budynku w końcowej ocenie uznano za bezzasadny.

Na tej podstawie orzeczono jak w sentencji.

Pomorski Wojewódzki
Konserwator Zabytków

Dariusz Chmielewski
(podpis cyfrowy)

Otrzymują:

1. Skarb Państwa *reprezentowany przez Prezydenta Miasta Gdańska*, ul. Nowe Ogrody 8/12, 80-803 Gdańsk
2. Nieruchomości Browar spółka z o.o., Joachima Lelewela 37/E; 80-442 Gdańsk
3. Stowarzyszenie Ochrony Architektury Powojennej z siedzibą w Bydgoszczy, skrytka 17, ul. Gdańska 5, 85-005, Bydgoszcz
4. Gmina Miasta Gdańska, ul. Nowe Ogrody 8/12, 80-803 Gdańsk
5. WUOZ a/a, MG

Do wiadomości:

1. Prezydent Miasta Gdańska, ul. Nowe Ogrody 8/12, 80-803 Gdańsk
(w celu publicznego ogłoszenia informacji o wszczęciu postępowania o wpisie do rejestru, zgodnie z art. 9 ust. 3a i 3b ustawy z dn. 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami)
2. Biuro Architekta Miasta Biuro - Miejski Konserwator Zabytków w Gdańsku, Urząd Miejski w Gdańsku, ul. Nowe Ogrody 8/12, 80-803 Gdańsk

Klauzula informacyjna

Zgodnie z art. 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (Dz.U. L 119 z 4.05.2016r.) zwanych dalej „RODO”, informuję, że:

- 1) Administratorem przetwarzającym Pani/Pana dane osobowe jest Pomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków z siedzibą w Gdańsku, ul. Dyrekcyjna 2-4.
- 2) W Wojewódzkim Urzędzie Ochrony Zabytków wyznaczony został Inspektor Ochrony Danych, z którym można skontaktować się:
– przez email: iod@zabytki.mail.pl lub
– listownie na adres: Dyrekcyjna 2-4, 80-852 Gdańsk
- 3) Przetwarzanie danych osobowych następuje w celu prowadzenia postępowań administracyjnych na podstawie przepisów prawa - ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami oraz przepisów wykonawczych do ustawy, ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane, ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego. Zgodnie z art. 6 ust. 1 lit. c RODO przetwarzanie jest niezbędne do wypełnienia obowiązku prawnego ciążącego na administratorze.
- 4) W związku z przetwarzaniem danych w celu wskazanym powyżej, Pani/Pana dane osobowe mogą być udostępniane innym odbiorcom lub kategoriom odbiorców danych osobowych, którymi mogą być: podmioty, które przetwarzają Pani/Pana dane osobowe w imieniu Administratora na podstawie zawartej umowy powierzenia przetwarzania danych osobowych (tzw. podmioty przetwarzające), inne upoważnione organy lub instytucje publiczne.
- 5) Pani/Pana dane osobowe nie będą przekazywane do państwa trzeciego lub organizacji międzynarodowej.
- 6) Pani/Pana dane osobowe będą przetwarzane przez okres niezbędny do realizacji wskazanego powyżej celu przetwarzania, w tym również obowiązku archiwizacyjnego wynikającego z przepisów prawa.
- 7) Posiada Pani/Pan prawo żądania dostępu do treści swoich danych, prawo ich sprostowania, usunięcia ograniczenia przetwarzania, wniesienia sprzeciwu wobec przetwarzania, prawo do przenoszenia danych, prawo do cofnięcia zgody na przetwarzanie w dowolnym momencie bez wpływu na zgodność z prawem przetwarzania, którego dokonano na podstawie zgody przed jej cofnięciem.
- 8) Ma Pani/Pan prawo wniesienia skargi do organu nadzorczego, tj. Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych.
- 9) Podanie przez Panią/Pana danych osobowych jest: warunkiem rozpatrzenia sprawy (przeprowadzenia postępowania administracyjnego) przez Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Gdańsku i wynika z przepisów prawa; co do zasady jest dobrowolne, jednak niezbędne do załatwienia sprawy w Wojewódzkim Urzędzie Ochrony Zabytków w Gdańsku, o ile z przepisów ustawy nie wynika prawny obowiązek udostępnienia Pomorskiemu Wojewódzkiemu Konserwatorowi Zabytków danych osobowych (w szczególności w związku z obowiązkami dysponenta zabytku, o których mowa w art. 28 ust. 1 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami).
- 10) Przetwarzanie podanych przez Panią/Pana danych osobowych nie będzie podlegało zautomatyzowanemu podejmowaniu decyzji, w tym profilowaniu, o którym mowa w art. 22 ust. 1 i 4 ogólnego rozporządzenia o ochronie danych osobowych z dnia 27 kwietnia 2016 r.