SENAT RP

ZAPIS STENOGRAFICZNY

Posiedzenie
Komisji Infrastruktury (**11.**)
w dniu 15 marca 2016 r.

IX kadencja

Porządek obrad:

1. Informacja na temat powstania Muzeum Kolejnictwa.

Zapis stenograficzny jest tekstem nieautoryzowanym.

(Początek posiedzenia o godzinie 11 minut 02)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Stanisław Kogut)

Przewodniczący Stanisław Kogut:

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Chciałbym serdecznie przywitać wszystkich gości. Witam przedstawicieli PKP z przyszłym prezesem, panem Mirosławem Pawłowskim na czele. Serdecznie witam przedstawiciela Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego. Witam przedstawiciela fundacji, przedstawiciela Urzędu Miejskiego w Gnieźnie. Chciałbym naprawdę serdecznie przywitać panów senatorów. Panie się nie zapisały. Witam serdecznie posłów naszego parlamentu RP. Witam przedstawicieli Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego, dyrektorów departamentu. Witam także przedstawiciela Gnieźnieńskiego Stowarzyszenia Miłośników Kolei. Zawsze szanuję miłośników kolei, bo to są fanatycy, którzy robią wiele dobrego dla kolei.

Państwo Drodzy, jeszcze raz naprawdę serdecznie, serdecznie witam.

Nie będę pytał, czy są tu lobbyści, bo, Drodzy Państwo, to jest taki temat, że lobbyści nie przyjdą. Lobbyści przychodzą tam, gdzie jest kasa i gdzie by chcieli trochę kręcić, a parlament nie da sobą kręcić.

Państwo Drodzy, rozpoczynamy.

Może oddam głos panu senatorowi Gawłowi, bo on był inicjatorem tego spotkania.

Chciałbym jeszcze poinformować, że jako były i obecny kolejarz wyśmienicie znam sytuację Muzeum Kolejnictwa w Warszawie. Do mnie także przychodziły pisma w tej sprawie.

Drodzy Państwo, skoro inicjatywa wyszła od senatorów Rzeczypospolitej… Muszę tu chylić czoła przed panem senatorem Gawłem, który faktycznie bardzo, bardzo mnie przekonywał do podjęcia takiego tematu. Chociaż nie musiał mnie przekonywać, bo ja uważam, że powinna następować decentralizacja nie tylko władzy. Powinniśmy brać przykład – powiem to na wstępie, a później nie będę zabierał głosu – z kolei szwajcarskich czy nawet brytyjskich, bo Szwajcarzy niekiedy się wzorowali na kolejach brytyjskich. I proponuję, jeśli tylko ktoś ma możliwość, żeby pojechać do Yorku. To nie jest żaden lobbing. W Yorku można zobaczyć cudowne, cudowne muzeum. Nie w Londynie, a w Yorku. I mogę powiedzieć, że to muzeum jest utrzymywane ze środków ministerstwa kultury, środków pochodzących z transportu, z prywatnego kapitału. Kiedy tam byłem, to doznałem trochę szoku, bo przecież tam są także królewskie salonki. Pan dyrektor Pawłowski, który jest wybitnym fachowcem, i przedstawiciel pana ministra Stommy – miał być minister Stomma, ale we wtorki są posiedzenia rządu, tak że jego nieobecność jest usprawiedliwiona – faktycznie powinni popatrzeć na tę całą organizację.

Ponieważ wnioskodawcą był pan senator Gaweł, może oddajmy mu cześć i zasługi, bo to on przyczynił się do zorganizowania dzisiejszego posiedzenia Komisji Infrastruktury.

Państwo Drodzy, powiem tak: czas jest napięty, mamy 1,5 godziny na dzisiejsze posiedzenie. Ja wyznaję zasadę, że do 2 godzin to jest merytoryczna dyskusja, a powyżej 2 godzin to już jest gadulstwo, powtarzanie jednego i tego samego. Każdy się czuje wtedy zmęczony, ino patrzy na zegarek, kiedy ten gaduła przewodniczący skończy posiedzenie komisji. W związku z tym proponuję skończyć do godziny 12.30. Później jest następne posiedzenie.

Oddaję teraz głos panu senatorowi Gawłowi. A państwa serdecznie witam.

Proszę bardzo, Panie Senatorze.

Senator Robert Gaweł:

Dzień dobry państwu.

Bardzo się cieszę, że doszło dzisiaj do tego spotkania, ponieważ będziemy mówić o bardzo istotnym zagadnieniu, nie tylko z punktu widzenia rozwoju muzealnictwa, lecz także tego, co nazywamy naszym dziedzictwem narodowym, które chcemy dalej umacniać w świadomości naszych obywateli, w świadomości Polaków. Będziemy też mówić o koncepcji Stacji Muzeum. To jest koncepcja, która ma pokazać, jak wystawiać to, co jest cennym taborem kolejowym, zabytkiem itd.

Dziękuję panu przewodniczącemu za to, że zwołał tę komisję. Temat jest podjęty teraz, bo przedtem mnie w Senacie nie było. Myślę, że byłoby dobrze, abyśmy się dowiedzieli, przede wszystkim od PKP, ale także od Sejmiku Województwa Mazowieckiego, o planach związanych z koncepcją, z projektem pod nazwą „Stacja Muzeum". Mamy dużo informacji – one są dostępne oczywiście – dotyczących uchwały Sejmiku Województwa Mazowieckiego o likwidacji muzeum, o wszystkich umowach, które są zawierane między PKP a Sejmikiem Województwa Mazowieckiego odnośnie do dalszej koncepcji budowy muzeum, odnośnie do tego projektu, a także o tym, że został

ogłoszony konkurs na temat koncepcji architektoniczno-urbanistycznej. Z informacji, które dostałem, wynika, że konkurs ma być rozstrzygnięty w lipcu.

Proponuję, aby teraz była prezentacja, którą przygotowała pani dyrektor. Potem będziemy zadawali pytania, jeśli pan przewodniczący pozwoli, a następnie przeprowadzimy dyskusję. I na tym będzie koniec.

(*Przewodniczący Stanisław Kogut*: A kiedy ty będziesz prezentował?)

To znaczy mamy dwie prezentacje, jedna jest PKP, a druga nasza.

Przewodniczący Stanisław Kogut:

Dobrze. To ja proponuję, Państwo Drodzy, żeby najpierw była prezentacja PKP, a potem pańska, Panie Senatorze. I po tych 2 prezentacjach rozpoczniemy dyskusję wokół programu, żeby wyjść z jakimś konsensusem, bo posiedzenie komisji bez jakichś wniosków, według mnie, nie ma sensu.

Proszę bardzo, Panie Prezesie Pawłowski. Proszę upoważnić kogoś do prezentacji. Później pan senator Gaweł przedstawi swoją prezentację. Dziękuję.

Pełniący Obowiązki Prezesa Zarządu Polskich Kolei Państwowych SA Mirosław Pawłowski:

Serdecznie witam państwa.

Panie Przewodniczący! Panowie Senatorowie! Szanowni Goście!

Pozwolą państwo, że w krótkich, żołnierskich słowach, jak pan senator zaproponował, przedstawimy cały proces dojścia do sytuacji, w której jesteśmy w tej chwili. Mam nadzieję, że Muzeum Kolejnictwa, czyli Stacja Muzeum, jak brzmi nazwa już w nowej nomenklaturze, nabiera rzeczywiście realnego kształtu. Spróbujemy państwu pokazać, co już mamy, jaka jest nasza wizja, jak muzeum będzie wyglądać w przyszłości. I chcę powiedzieć, że obiekty, które są przedmiotem troski panów senatorów, może nie jutro, nie pojutrze, ale już naprawdę w miarę określonym horyzoncie czasowym, staną się faktem i będą wykorzystane z pożytkiem dla nas i dla całego społeczeństwa.

Poproszę teraz pana naczelnika Bartosza Budnickiego o krótkie zaprezentowanie naszej drogi do aktualnej sytuacji, czyli drogi przez mękę, którą większość panów senatorów zna. Tak że pokażemy to, co jest już finałem, jak dzisiaj sprawa wygląda.

Panie Bartoszu, prosimy o przedstawienie krótkich informacji.

Naczelnik Wydziału w Departamencie Projektów Strategicznych i Spraw Klienta w Polskich Kolejach Państwowych SA Bartłomiej Budnicki:

Dziękuję.

Witam panów senatorów.

Zacznę nie od początku. Stwierdziliśmy z panem prezesem, że najpierw powiemy, dlaczego w ogóle PKP SA zainteresowały się tym tematem około 2 lat temu i siadły do stołu z urzędem marszałkowskim. Historia współpracy PKP SA i Muzeum Kolejnictwa jest długa, nie będziemy jej tutaj omawiać. Z takich najważniejszych spraw powiem tylko, że przede wszystkim Muzeum Kolejnictwa powinno być relokowane w związku z remontem linii średnicowej i budową dworca Warszawa Główna. Jest on budowany wspólnie przez PKP SA i PKP PLK, i z wstępnych planów budowlanych wynika, że zajmie obszar stanowiący mniej więcej 80% wystawy Muzeum Kolejnictwa. Jest to rzecz obiektywna, jest konkretny harmonogram, tak że około połowy 2017 r. powinniśmy gdzieś przenieść muzealia. Jeśli chodzi o samo muzeum, to wszyscy zdaliśmy sobie sprawę z tego, że żeby powtórzyć sukces Yorku, muzeum powinno mieć o wiele większy teren i o wiele większy budżet, tak żeby mogło się starać o dotacje europejskie.

Tak jak powiedziałem, historia PKP SA była różna, ale stwierdziliśmy, że chyba najwyższa pora, żeby systematycznie i strategicznie podjąć kwestię ochrony i promocji dziedzictwa kolejowego, używając marki PKP SA i środków, które posiadamy. Jako PKP SA jesteśmy bowiem bezpośrednio związani z wizerunkiem Muzeum Kolejnictwa, na które, przypomnę, do tej pory nie mieliśmy wpływu, ponieważ było ono samorządową jednostką organizacyjną województwa mazowieckiego.

Jeśli chodzi o szczegóły, to powiem, że muzeum zajmowało bezumownie teren przy ul. Towarowej 3 od 2009 r., a w konsekwencji cały czas narastał dług Muzeum Kolejnictwa. Dotacja urzędu mazowieckiego była wystarczająca na pokrycie bieżącej działalności, ale – tak jak wcześniej wspomniałem – jeżeli chodzi o ekspansję i rozwój, to naszym zdaniem środki były niewystarczające.

Muzeum Kolejnictwa jest muzeum rejestrowym. Przypomnę, że muzea rejestrowe w Polsce mają ochronę, która gwarantuje pewną nobilitację tych placówek. Jako PKP SA toczymy spory administracyjne i spory sądowe, które i tak skończyłyby się tzw. pustymi wyrokami. Przypomnę, że muzea nie mogą podlegać eksmisji oraz nie można dokonywać żadnej egzekucji należności. Oczywiście jako spółka mamy plany deweloperskie na ul. Towarowej 3. Komercjalizacja tego terenu z sukcesem, z zachowaniem, przypomnę, budynku dworca Warszawa Główna, który jest zabytkiem, umożliwia nam współudział w tym projekcie i bycie główną stroną finansującą wszelkie plany deweloperskie Stacji Muzeum.

Wspomniałem już o sporze administracyjnym. Jako PKP SA musimy postępować zgodnie z zasadami gospodarności. Byliśmy pewni swoich praw do gruntów przy ul. Towarowej 3 i relokacja Muzeum Kolejnictwa na mocy porozumienia z marszałkiem województwa zagwarantowała nam ostateczne rozwiązanie sprawy przed wojewodą. Jako spółka z dniem 31 marca kończymy wszystkie postępowania sądowe, mamy wygrane postępowanie administracyjne, tak więc pod względem zasady gospodarności jesteśmy na bardzo dobrej pozycji.

Teraz pozwolę sobie przeskoczyć na początek prezentacji, żeby nieco to wszystko ustrukturyzować. Rzeczywiście, tak jak powiedział pan senator Gaweł, bardzo dużo informacji jest w sieci, wszystkie nasze ustalenia z marszał-

kiem są jawne, uchwały sejmiku są zawsze publikowane w BIP i mają załączniki w postaci umów pomiędzy PKP SA a marszałkiem.

Tak więc, gdy mówimy o Muzeum Kolejnictwa, trzeba powiedzieć o co najmniej 3 bardzo ważnych sprawach, procesach, które się toczą już mniej więcej od 2 lat. Pierwsza sprawa to jest reorganizacja Muzeum Kolejnictwa, przekształcenie go w nową instytucję kultury. Druga sprawa, kamień milowy z punktu widzenia PKP, to jest budowa siedziby na warszawskich Odolanach. Planujemy ją dokończyć w 2018 r. Trzecia sprawa, nieco mniejsza niż dwie wcześniej wymienione, to relokacja nowej instytucji kultury z Warszawy przy pl. Zawiszy, z ul. Towarowej na warszawskie Odolany.

Jeżeli chodzi o zaangażowanie PKP SA i teren, o którym już wspomniałem, czyli warszawskie Odolany, to zdecydowaliśmy się otworzyć trochę teren pokolejowy. Warszawskie Odolany to jest ogromny teren, który należy do PKP SA. De facto Stacją Muzeum chcemy go zrewitalizować, ponieważ jest to świetny punkt wyjścia na styku czterech warszawskich dzielnic. Żeby panowie senatorowie i wszyscy goście mieli wyobrażenie wielkości tego terenu, powiem, że jako PKP SA przeznaczyliśmy pod Stację Muzeum 21 ha. Zmieścilibyśmy tam dwa legolandy, półtora disneylandu, dwa Ogrody Saskie w Warszawie i wydaje mi się, że tak z piętnaście budynków Centrum Nauki Kopernik w Warszawie. Tak że mamy bardzo, bardzo poważne plany co do tego terenu. Konkurs architektoniczny, który w tej chwili trwa, ma 2 części: część realizacyjną i część koncepcyjną, tzw. ideową. Część realizacyjna dotyczy budynku Stacji Muzeum, a część koncepcyjna reszty terenu, na którym mogą się znaleźć kolejne placówki.

Przypomnę, że na początku przy stole negocjacyjnym, przy którym decydowano o przyszłości muzeum, zasiadło również Miasto Stołeczne Warszawa. Ono także było zainteresowane przeniesieniem Muzeum Kolejowego na warszawskie Odolany. My zawsze odwoływaliśmy się do berlińskiej Wyspy Muzeów. Chcielibyśmy, żeby warszawskie Odolany, te 21 ha, były miejscem kumulacji funkcji muzealnej w Warszawie. Same Odolany są również elementem historycznym, bardzo silnie związanym z historią kolejnictwa. Nie będę wchodził w szczegóły, powiem tylko, że pierwsza zajezdnia, jedna z pierwszych zajezdni, to Szczęśliwice, bardzo ważny punkt w rozwoju Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Na terenie warszawskich Odolan znajdują się również budynki zabytkowe, które w drugim i trzecim etapie będą rewitalizowane i również staną się obiektem Stacji Muzeum.

Teraz temat przekrojowy, teren stacji. Może jakość mapki nie jest za dobra, ale chcieliśmy panom senatorom pokazać, że przekazujemy cały wianek zajezdni Szczęśliwice, co jakby koreluje z tym, o czym wcześniej wspomniałem. Cały układ infrastrukturalny, który my uznajemy za kolejowy, będzie utrzymany i będzie w Stacji Muzeum.

Na czym się wzorujemy? Oczywiście muzeum w Yorku. Projekt w ogóle się rozpoczął od wizyty w muzeum w Yorku, z którym nawiązaliśmy współpracę i jesteśmy z nim na bieżąco w kontakcie. Wiemy, że możemy liczyć na udział przedstawicieli muzeum w Yorku w narracji muzealnej, którą w tej chwili piszemy dla Stacji Muzeum. Oprócz muzeum w Yorku, które jest rzeczywiście ikoniczne, wzięliśmy sobie jako benchmark do naszego konkursu 4 placówki zagraniczne. Przede wszystkim Muzeum Guggenheima w Bilbao, ponieważ jest to bardzo, bardzo dobry przykład rewitalizacji terenu pokolejowego, zdegradowanego, w centrum miasta wprawdzie, ale niemającego żadnej funkcji społecznej, publicznej. Po otwarciu Muzeum Guggenheima w Bilbao teren stał się integralną, bardzo fajną tkanką miejską. Jest to bardzo dobry przykład rewitalizacji terenów postindustrialnych, zawsze przytaczany przez wszystkich urbanistów i architektów.

Oczywiście cały czas rozmawiamy z London Transport Museum, a także z dwoma muzeami techniki, w Berlinie i w Speyer. Te 3 placówki pokazują nam, w jaki sposób można tworzyć ekspozycję. One w bardzo fajny, atrakcyjny sposób prezentują tę tak odległą technikę.

Na jakich instytucjach w Polsce się wzorujemy, jeżeli chodzi o koszty budowy? Postanowiliśmy wskazać je panom senatorom, żebyśmy mieli punkt odniesienia, bo za chwilę zaprezentujmy zaangażowanie finansowe PKP SA. Tak więc są 4 takie jednostki w Polsce: Centrum Nauki Kopernik – w zakresie multimedialności, cały czas rozmawiamy z Centrum Nauki Kopernik, współpracujemy w zakresie zamawiania multimediów dla Stacji Muzeum; Europejskie Centrum Solidarności – w zakresie infrastruktury i wykorzystywania powierzchni; EC-1 Zachód – w zakresie urbanistyki industrialnej; Młyn Wiedzy w Toruniu. EC-1 Zachód jest to nowe centrum nauki w Łodzi.

Wstępne wizualizacje. Dlaczego wstępne? Dlatego że powstały na samym początku, kiedy decydowaliśmy się, który z warszawskich terenów wybrać, który daje większe możliwości prezentacji i rozwoju placówki Stacja Muzeum. Przypomnę, że myśleliśmy o 2, tzn. o terenie zaraz obok dworca Warszawa Wschodnia, o dość małej kubaturze, który pozwalał tylko na zorganizowanie ekspozycji, a zaplecze magazynowe Stacji Muzeum musiałoby być zupełnie w innym miejscu, i o warszawskich Szczęśliwicach. Na nie się zdecydowaliśmy i dzisiaj pokazujemy 4 wizualizacje wstępne.

Proszę zwrócić uwagę, że po raz pierwszy w historii Muzeum Kolejnictwa planujemy zadaszenie wszystkich obiektów. W tej chwili, chyba od 1973 r. Muzeum Kolejnictwa nie zabezpiecza parowozów przed czynnikami klimatycznymi. U nas, w Stacji Muzeum każdy parowóz znajdzie się albo wewnątrz budynku, albo będzie w jakiś sposób zadaszony.

Tu jest koncepcja tzw. salonu. O tym też jeszcze powiem. Ekspozycja jest podzielona na salon i ekspozycję zewnętrzną zadaszoną. W salonie znajdą się najważniejsze, odrestaurowane do stanu, że tak powiem, produkcyjnego, jednostki taborowe. Na nich głównie chcemy zbudować narrację muzealną.

Znaczenie dla dzielnicy. Po prawej stronie znajduje się mały punkcik – to jest centrum Blue City. Teraz panowie senatorowie mogą sobie wyobrazić, jak wielkim terenem będzie dysponowała Stacja Muzeum.

O powodach zaangażowania PKP SA już wspominałem.

Muzeum Kolejnictwa, punkt wyjściowy. Nie będę się za wiele nad tym rozwodził, ponieważ już sporo powiedziałem na ten temat. Jednostki nie mają należytej ochrony

przed czynnikami klimatycznymi, nie były przesuwane od co najmniej 1973 r., tak to zidentyfikowaliśmy. Muzeum Kolejnictwa nie miało tytułu własności do gruntu, na którym stało, w związku z tym nie mogło starać się o środki finansowe z Unii Europejskiej. Bo jeżeli chodzi o finansowanie, trzeba mieć wkład własny, żeby uczestniczyć w projektach unijnych. Trochę tak ze sfery biznesu powiem, że Muzeum Kolejnictwa po prostu potrzebowało dobrego inwestora finansowego, żeby móc pójść do przodu. I właśnie w roli tego inwestora występujemy.

Partnerstwo z województwem mazowieckim.

Pani Agnieszko, jeżeli będzie mi coś umykać, to proszę o pomoc.

Muzeum Kolejnictwa rzeczywiście ulega likwidacji, potwierdzam to, ale to jest tylko zamknięcie pewnego rozdziału, ponieważ dokładnie w dniu likwidacji formalnej pracownicy oraz składniki mienia przechodzą do nowej instytucji kultury, która zresztą już funkcjonuje od maja ubiegłego roku pod nazwą Stacja Muzeum. W tej chwili Stacja Muzeum jako ogólna instytucja kultury przygotowuje się do przejęcia mienia. Porozumienie o przejęciu wszystkich pracowników z gwarancją pracy, co jest bardzo ważne, jest już zresztą podpisane pomiędzy dwiema instytucjami. Niemniej jednak Muzeum Kolejnictwa do czasu likwidacji pozostaje wyłącznie jednostką organizacyjną województwa mazowieckiego. Tabor, wszystkie muzealia, spisy nieinwentaryzacyjne są we władaniu województwa mazowieckiego, które realizuje swoje cele statutowe w zakresie ochrony. O losie składników mienia decyduje, tak jak wspomniałem, marszałek. Placówka wymagała poważnego partnera finansowego, o którym też wspominałem.

Szalenie ważne jest, dlaczego PKP SA zdecydowały się tak mocno zaangażować również w struktury Stacji Muzeum. Za chwilę panowie senatorowie zobaczą, jak wielkie jest zaangażowanie finansowe. Zgodnie z zasadą gospodarności rola mecenasa takiej placówki, czyli przesyłania raz do roku pieniążków, nam nie wystarczyła. Chcieliśmy mieć wpływ na instytucję, chcieliśmy mieć wpływ na jej strategię. W związku z tym nawiązaliśmy partnerstwo z województwem mazowieckim. Skorzystaliśmy z uprawnień, które daje ustawa o organizowaniu i prowadzeniu działalności kulturalnej. W przypadku instytucji kultury partnerzy tacy jak PKP SA, partnerzy prywatni mogą być jej współtwórcami tylko w ogólnym charakterze, nie mogą być współtwórcami np. muzeów. Mogą powołać własne, prywatne muzeum, ale niestety nie mogą wejść do partnerstwa w przypadku muzeów samorządowych czy państwowych. W związku z tym niezbędna była zmiana charakteru prawnego Muzeum Kolejnictwa.

Wzajemne zobowiązania współorganizatorów. Wiem, że panowie senatorowie też byli tym zainteresowani. Oczywiście to jest jawne, te informacje są dostępne w BIP, ale pozwolę sobie jeszcze powiedzieć, że PKP SA zostały współorganizatorem nowej instytucji kultury, będącej wynikiem…

(*Głos z sali*: Musimy skrócić prezentację.)

Skrócić, tak? Dobrze.

W takim razie, podsumowując, powiem, w jaki sposób zapewniliśmy sobie jako PKP SA nadzór nad placówką. Przede wszystkim poprzez powołanie rady ekonomicznej. To jest pewnego rodzaju novum w sferze instytucji kultury. Rada ekonomiczna pełni taką funkcję jak rada nadzorcza w spółkach prawa handlowego. PKP ma 3 na 5 przedstawicieli członków rady ekonomicznej. Ta rada rekomenduje też dyrektora. Tak więc to jest w zakresie nadzoru organizacyjnego. Wspólnie z województwem zdecydowaliśmy o dotowaniu placówki rok do roku w kwocie solidarnej 1:1.

Teraz zaangażowanie materialne PKP SA, bo to trochę uświadomi, w jaki sposób działamy. PKP SA jako współtworzący ma ustawowy obowiązek dotowania instytucji kultury. Tak jak powiedziałem, wspólnie z województwem mazowieckim stwierdziliśmy, że będziemy to robić solidarnie. W tym roku dotacja PKP SA dla Stacji Muzeum wynosi około 2 milionów 700 tysięcy zł. Wiemy, że w kolejnych latach to będzie mniej więcej 3,5 miliona zł. Jest to dotacja roczna. Dodatkowo jako PKP SA zdecydowaliśmy, w obliczu braku możliwości sfinansowania budowy nowej siedziby ze środków Unii Europejskiej – bardzo dużo solidnych analiz dokonaliśmy, zanim podjęliśmy taką decyzję –wybudować nową siedzibę instytucji kultury ze środków własnych. Przypomnę, że komercjalizacja terenu przy ul. Towarowej 3 umożliwia nam finansowanie budowy nowej siedziby i przygotowanie wystawy stałej. Przeznaczamy na to kwotę około 85 milionów zł.

Dodatkowo oddaliśmy w używanie teren, o którym wspominałem na początku, czyli 21 ha, na rzecz współprowadzonej instytucji kultury, tak żeby miała tytuł prawny. Wspólnie z województwem mazowieckim będziemy również relokować tabor. Relokacja jest ważnym składnikiem zaangażowania, bo z wstępnych szacunków, ekspertyz wynika, że przewiezienie parowozów z ul. Towarowej na warszawskie Odolany to jest koszt 12–15 milionów zł. Jeżeli chodzi o przewożenie dalej, to wszyscy eksperci powiedzieli nam, że im dalej, tym relokacja będzie o wiele droższa. Tak jak powiedziałem, te jednostki nie mają już w tej chwili funkcji jezdnych, tak że do ich przetransportowania musimy używać bardzo różnych, dziwnych sposobów, przewozić na przyczepach czy helikopterami, tak żeby parowozy znalazły się w docelowym miejscu.

Oczywiście na zaangażowanie zawsze trzeba patrzeć z perspektywy korzyści. Ponieważ wiemy, jakie są przepływy finansowe z gruntu przy ul. Towarowej 3, możemy powiedzieć, że wskaźnik NPV realizacji projektu dla PKP SA w perspektywie 15 lat wyniesie 130 milionów zł, taki będzie dodatni przypływ pieniężny. Tak więc jako spółka będziemy o tyle bardziej rentowni. Dodam, że to jest najwyższy wskaźnik NPV w realizacji projektów PKP SA w tej chwili, pomimo zastosowania bardzo drastycznych, bardzo wyśrubowanych stóp dyskonta, które są około 3 punktów procentowych wyższe niż w przypadku inwestycji dworcowych. Tak że mimo bardziej drastycznych warunków i założeń finansowych spółka ma, tak jak powiedziałem, jeden z najwyższych wyników finansowych.

Jeżeli chodzi o budowę siedziby nowej instytucji kultury, inwestycja jest prowadzona etapami. Pierwszy etap jest finansowany całkowicie ze środków własnych PKP SA i skupiamy się głównie na Stacji Muzeum. Drugi etap jest możliwy w przypadku uruchomienia transzy funduszy norweskich. Cały czas prowadzimy w tej sprawie rozmowy,

ale decyzji nie ma. Stacja Muzeum będzie posiadać budynek główny o powierzchni prawie 10 000 m^2. Będzie tam *food court*, *wonderland*, czyli przestrzeń zabawy dla dzieci z przeznaczeniem do narracji muzealnej, strefa dla najmłodszych, biblioteka, eksploratorium. Eksploratorium to jest Centrum Nauki Kopernik w wersji kolejowej, czyli będziemy tam pokazywać, w jaki sposób na przykład budować dobre mosty kolejowe albo jak para napędza parowozy.

Biura pracowników. To już pominę.

Zadaszona hala zewnętrzna taboru o powierzchni 7000 m^2. To jest naprawdę potężny teren ekspozycyjny dla bardzo fajnych jednostek związanych bezpośrednio z historią.

W kolejnych etapach przewidujemy uwzględnienie funkcji komercyjnej, czyli przygotowanie sal szkoleniowych, kina, teatru, parowozowni, niejako „przeniesienie" na przykład Skierniewic na teren warszawskich Odolan – chodzi nie o rzeczywiste przeniesienie, ale odtworzenie budynku – czy Sochaczewa.

Na tym chciałbym zakończyć.

Przewodniczący Stanisław Kogut:

Serdecznie dziękuję przedstawicielowi PKP.

Teraz proszę o…

(*Głos z sali:* A może pytania?)

Nie, nie, pytania będą, Drodzy Państwo, po prezentacji senatora Gawła. Wtedy będą pytania do jednej strony i do drugiej strony.

Proszę, Panie Senatorze Gawle.

(*Senator Robert Gaweł*: Proszę bardzo, w moim imieniu pan Modrzejewski przedstawi prezentację.)

Prezes Zarządu Gnieźnieńskiego Stowarzyszenia Miłośników Kolei Krzysztof Modrzejewski:

Dzień dobry państwu.

Nazywam się Krzysztof Modrzejewski, jestem prezesem Gnieźnieńskiego Stowarzyszenia Miłośników Kolei.

Przygotowałem dla państwa krótką prezentację na może nieco inny temat, ale bardzo pokrewny, konkretnie parowozowni Gniezno i jej możliwości adaptacyjnych do podobnych funkcji, o których tutaj mówimy, czyli muzealnych.

Mają państwo przed sobą materiały. Na pierwszych dwóch stronach znajduje się prezentacja, którą za chwilę pokażę, dalej są materiały poglądowe, informacyjne, będziemy je wykorzystywać w trakcie tej krótkiej prezentacji. Postaram się zająć państwu tylko kilka minut.

Szanowni Państwo, króciutkie przedstawienie.

Gniezno liczy 70 tysięcy mieszkańców, 140 tysięcy mieszka w całym powiecie. Jest to ośrodek turystyki kulturowej, myślę, że doskonale państwu znany. Szacunkowo gości około 300 tysięcy turystów rocznie. Te dane nie są do końca precyzyjne, ale to jest ten rząd wielkości.

Proszę państwa, w Gnieźnie mamy dość niezwykły zabytek, parowozownię. To jest największy tego typu zachowany kompleks historyczny w Europie, praktycznie w kompletnym stanie, który nie jest ruiną, pozwalającym na dalszą adaptację. Historia parowozowni tak naprawdę zaczyna się w drugiej połowie XIX w., potem była rozwijana aż do końca lat czterdziestych. Mają państwo w materiałach mapy całego kompleksu.

Kompleks obecnie ma 2 duże hale wachlarzowe, w których naprawiano i trzymano parowozy, ma wagonownię, w której jeszcze do 2012 r. naprawiano wagony, oraz liczne budynki pomocnicze. Sam kompleks znajduje się obecnie tak naprawdę w ścisłym centrum miasta, 400 m od urzędu miejskiego, bardzo blisko dworca głównego, 5 minut spacerem od rynku i katedry. I, proszę państwa, obecnie pozostaje nieużytkowany. W 2009 r. zamknięto warsztaty naprawy parowozów, tak jak mówiłem, w 2012 r. zamknięto wagonownię. Obecnie rozpoczynają się pewne prace miłośnicze, właśnie z naszej inicjatywy, nad utworzeniem tam ekspozycji, a także związane z organizowaniem różnego rodzaju imprez miłośników. W ubiegłym roku mieliśmy 6,5 tysiąca zwiedzających, 2 lata temu było ich 10 tysięcy. Tak że w naszej parowozowni dzieją się różne rzeczy.

Dlaczego mówimy o samej parowozowni Gniezno? Proszę państwa, Stacja Muzeum – z całym szacunkiem do tego projektu – to jest pewne odtwarzanie czegoś, to jest coś nowego, tworzymy nową halę, tworzymy nowy kompleks, który nie do końca jest autentyczny. To będzie pewna – no, może nie anonimowa – hala, do której zostaną wstawione parowozy. Tymczasem w Gnieźnie mamy kompleks, który sam w sobie jest atrakcją historyczną i dziedzictwem, sam w sobie jest muzeum. I mógłby być w pewien sposób wzbogacony o muzealia, które zwiększyłyby jego atrakcyjność. Proszę państwa, turyści, którzy nas odwiedzili, czyli 6,5 tysiąca osób w ubiegłym roku i 10 tysięcy 2 lata temu, przyszli do pustych murów samej parowozowni. Tak że to udowadnia, że jest to atrakcja turystyczna. Przypominam, że ona nie jest dotowana z państwowych pieniędzy, to jest realizowane na zasadach miłośnickich i taki efekt osiągnęliśmy.

Proszę państwa, mają państwo przed sobą zdjęcie parowozowni. To jest tylko pewna jej część, główna. Są 2 hale wachlarzowe, ale ta część ciągnie się dalej, kilkaset metrów w lewo, jeśli nawet nie kilometr. Tak że to są hektary, w tym część pod dachem. Pomieszczenia w halach wachlarzowych wciąż mają oryginalny kształt.

Ze względu na swój kształt budynki mają pewne możliwości adaptacyjne. Oczywiście te możliwości są w pewien sposób ograniczone pierwotną funkcją budynków, jak również dokumentacją konserwatorską. Budynek jest bowiem pod ścisłym dozorem konserwatorskim, jest wpisany do rejestru zabytków. Oczywiście jest też miejsce na funkcje ekspozycyjne, jest miejsce na funkcje naprawcze. W Gnieźnie mamy to, czego w Warszawie chyba nie ma, czyli kadrę. Wciąż mamy wykształconą, doskonałą kadrę techniczną, która potrafiła naprawiać parowozy, potrafiła naprawiać tabor kolejowy, co, jak myślę, jest unikatowe w skali europejskiej, jeżeli nie światowej. Oczywiście takie budynki, takie projekty jak Stacja Muzeum czy w tym wypadku parowozownia Gniezno, wymagają pełnej komercjalizacji, bo żyjemy w warunkach ścisłej ekonomii i musimy dbać o to, żeby te budynki pełniły również funkcje nieco handlowe, nieco rozrywkowe. Pozwoliłoby to znaleźć dodatkowe źródła przychodów.

Proszę państwa, teraz korzyści dla Gniezna, wynikające z adaptacji parowozowni Gniezno. Możemy je rozbić na 3 części. Tak więc możemy mówić o korzyściach ekonomicznych, turystyczno-kulturowych i prestiżowych. Zacznę może od końca, czyli od prestiżowych.

Nie wiem, czy państwu wiadomo, że w Gnieźnie, pierwszej stolicy Polski, jak wiadomo, de facto nie mamy żadnego muzeum narodowego, mamy tylko muzea o charakterze regionalnym lub lokalnym. Jeżeli spojrzą państwo w swoje materiały, to na stronie 5 zobaczą spis muzeów i porównanie muzeów w Warszawie i Gnieźnie. O ile w Gnieźnie spis obiektów muzealnych kończy się na czwartej pozycji, o tyle w Warszawie na sto szóstej. Co ciekawe, w Warszawie jest więcej muzeów na mieszkańca niż w całym powiecie gnieźnieńskim, i to dwukrotnie więcej. A relokacja, może całości, a może tylko części ekspozycji, wsparłaby pewien rodzaj rozwoju regionalnego i konwergencji w naszym państwie, część funkcji z centrali mogłaby zostać przeniesiona na zewnątrz. Oczywiście musiałoby to się odbyć w pełnym trybie administracyjnym, z pełnym wsparciem finansowym. Jest to warte rozważenia z prostego powodu. Proszę państwa, kiedy turysta przyjeżdża do Warszawy, to w pewnym sensie on już ma w głowie zaplanowaną ścieżkę zwiedzania, wie, gdzie się uda. I proszę mi uwierzyć, że dzisiaj na tej ścieżce nie ma, niestety, Muzeum Kolejnictwa. Są na niej Zamek Królewski, Pałac Kultury i Nauki, Muzeum Powstania Warszawskiego, może Centrum Nauki Kopernik. Muzeum Kolejnictwa jest naste, a może w którejś dziesiątce na liście obiektów do odwiedzenia. Tymczasem w Gnieźnie, jak podejrzewam, znalazłoby się na drugim, o ile nie na pierwszym miejscu, co również zwiększyłoby popularyzację dziedzictwa, którym jest kolej.

Proszę o kolejny slajd.

Tutaj mamy porównanie lokalizacji. Oczywiście Warszawa jest większym ośrodkiem, znacząco większym. I jest pytanie: czy chcemy wspierać tylko duże ośrodki? Czy może należałoby się zastanowić nad pewnym rozwiązaniem dla mniejszych ośrodków?

Proszę państwa, warto też wspomnieć o tym, że w Gnieźnie tradycja kolejowa jest wciąż żywa, z prostego powodu. Tak naprawdę trakcja parowa w Warszawie była wycofywana już de facto w latach trzydziestych ze względu na elektryfikację warszawskiego węzła kolejowego. W Gnieźnie natomiast trakcja kolejowa była obecna nieprzerwanie od 1872 r. do 1993 r. Czyli tak naprawdę jeszcze dwadzieścia kilka lat temu w Gnieźnie były parowozy. Co ciekawe, wciąż są obecne w pewien sposób, ponieważ za miedzą w stosunku do parowozowni Gniezno jest Gnieźnieńska Kolej Wąskotorowa, która we wspaniały sposób mogłaby stworzyć tandem turystyczny z parowozownią w Gnieźnie.

Ostatni slajd. Wielokrotnie wspominany York. Kiedy mówimy o Yorku, to warto również pamiętać o drugim ośrodku, ściśle z nim powiązanym, czyli Shildon. NRM, czyli National Railway Museum, które znajduje się w Yorku, ma swoją filię w Shildon. Jest ona odpowiedzialna głównie za naprawy, ale są tam również części ekspozycyjne. Shildon to jest bardzo małe miasto, ale ono żyje wokół ośrodka kolejowego, czerpie z tego dziedzictwa, a kadra, która tam wciąż była obecna, jest na bieżąco wykorzystywana. I właśnie model York-Shildon, jest bardzo dobrym przykładem, wartym wspomnienia, żeby może zastanowić się nad drugą lokalizacją. Z prostej przyczyny – cały czas toczy się debata, co zrobić z historycznym kompleksem parowozowni w Gnieźnie. Ona toczy się już kilka lat i wciąż nie ma wypracowanej jednej, spójnej koncepcji dla tego obiektu. Tymczasem, proszę państwa, tak jak wspomniałem, to jest największy tego typu kompleks w Europie, już dzisiaj atrakcyjny, ma w pełni zachowaną technikę: obrotnice, krany wodne, jedyny w Europie drewniany żuraw węglowy. Wszystko to czeka na zagospodarowanie. I tu jest pytanie: czy pójdziemy bardziej w kierunku komercyjnym i zostawimy tylko gołe mury, czy pójdziemy, chociażby częściowo, w kierunku funkcji ekspozycyjno-kulturowej, która ożywiłaby centrum miasta Gniezno? Warto wspomnieć o tym, o czym powiedziałem na początku, że to jest serce miasta. I tak jak w Bilbao, o którym pan wspomniał, to centrum jest niezagospodarowane, w pewien sposób straszy jako obiekt opuszczony. Warto by poszukać innego rozwiązania, może powiązać z inwestycją w Warszawie, może część ekspozycji tutaj zagospodarować. Przecież to jest nasze regionalne dziedzictwo.

Bardzo dziękuję państwu za uwagę. Jestem otwarty na pytania.

Przewodniczący Stanisław Kogut:

Dziękuję serdecznie.

Muszę tu dodać, że czynne parowozy są na linii wolsztyńskiej.

Teraz następna sprawa. Musimy patrzeć na dobro całej Rzeczypospolitej, a nie tylko Warszawy i Gniezna. Hale wachlarzowe są w każdym większym węźle, jak Malbork, Rzeszów, Chabówka, Sochaczew. Kiedy popatrzymy na województwa, to zobaczymy, że wszędzie są takie muzea. Tu są przedstawiciele ministerstwa kultury i nie chciałbym, żeby oni myśleli, że ino 2 węzły mają. Zaraz na pewno się odezwie Chabówka, odezwie się Sochaczew, odezwie się Wolsztyn. Drodzy Państwo, w Wolsztynie do dzisiaj jest czynna linia parowozowa.

(*Głos z sali:* Tak jest.)

Lokomotywy są na parę. Tam naprawdę jeżdżą takie pociągi. Ino trzeba zrobić wszystko…

Drodzy Państwo, w podsumowaniu o tym powiem. Musimy popatrzeć na dobro całej Polski, na zabytki kolejowe w całej Polsce, łącznie z Gnieznem, co pan Gaweł zainicjował. Przedstawiciele ministerstwa kultury mogą pomyśleć, że ino jest Warszawa i Gniezno. Nie, jedźmy po całej Polsce. Jest Malbork, to jak się jedzie do Gdańska, jest Chabówka, jest Sochaczew, jest Rzeszów. Wszędzie są hale wachlarzowe. Zaraz się odezwą Katowice, bo tam też są fanatycy, miłośnicy zabytków. Chyba Pyskowice tam są czy coś takiego, jeśli dobrze pamiętam…

(*Głos z sali:* Pyskowice.)

Pyskowice.

Są naprawdę fanatycy, którzy jeździli do mnie jako do senatora 300 km z prośbą, że oni też chcą utrzymać tabor.

Drodzy Państwo, teraz gościom oddaję głos.

Proszę, teraz pan.

Przedstawiciel Fundacji Era Parowozów Mirosław Szymański:

Mirosław Szymański. Reprezentuję środowiska miłośnicze.

Proszę państwa, mieliśmy tu dwie koncepcje. Pierwsza to koncepcja Stacji Muzeum, oczywiście nie muzeum narodowego, a szkoda, że nie muzeum narodowego. Druga to była koncepcja muzeum społecznego w Gnieźnie.

Proszę popatrzeć, jakie olbrzymie nakłady przewidziano, 87 milionów, podczas gdy w Gnieźnie są gotowe, największe w Europie obiekty kubaturowe z XIX w. W zasadzie muzeum w Gnieźnie kosztowałoby nas przynajmniej o połowę mniej i byłoby bogatsze kulturowo. Poza tym znajdowałoby się w pobliżu dziedzictwa kulturowego Wolsztyn, gdzie jest trakcja parowa, gnieźnieńska kolejka wąskotorowa. Ale nie przesądzam, to jest koncepcja. Najbardziej jednak żałuję, że to nie będzie muzeum narodowe. Czy polskich kolei nie stać na to, żebyśmy mieli muzeum z prawdziwego… Znaczy to na pewno będzie muzeum z prawdziwego zdarzenia, ale to nie jest to samo, co muzeum narodowe. Powiem, na czym polega różnica.

Proszę państwa, Stacja Muzeum to nie jest muzeum w rozumieniu ustawy o muzeach. W ramach Stacji Muzeum jest oddział nieposiadający osobowości prawnej, nazywający się Muzeum Kolejnictwa. Oczywiście ono działa tak jak muzeum, bo stosuje się tu przepisy zgodnie ze statutem, ale, proszę państwa, jest jeden niepokojący zapis, który w środowiskach miłośniczych budzi kontrowersje. Mianowicie źródłem przychodów stacji jest prowadzona działalność, w tym sprzedaż składników majątku ruchomego. To jest furtka do tego, żeby majątek, który ma muzeum, szczególnie pomniki gdzieś tam w Polsce, można było wyprzedawać. Może więc dochodzić do wyprzedaży. Oczywiście rozumiem, że w sytuacjach skrajnych. Tego zapisu, moim zdaniem, nie powinno być, albowiem żadne muzeum nie powinno sobie pozwolić na sprzedaż swojego majątku.

(*Przewodniczący Stanisław Kogut*: Gdzie był ten zapis?)

W statucie instytucji.

Proszę państwa, myślę, że polskie koleje… Mamy długą historię. Polacy wybudowali najdłuższą magistralę kolejową w Europie – mam na myśli wiedenkę, 300 km – kolej w Andach, na Syberii, w Indochinach, mamy polskie parowozy, linię średnicową, rektyfikację. Tak więc to jest tak, jakbyśmy 40 lat stracili.

Proszę państwa, jeszcze wrócę do muzeum. To, co rzuciło mi się w oczy i budzi mój niepokój, to jest sprawa relokacji taboru. 12–15 milionów zł ma kosztować przewóz 40 jednostek na odległość 5 km, podczas gdy miłośnicy kolei potrafią przetransportować tabor za marne grosze. Tym bardziej że tabor na stacji Warszawa Główna ma układy jezdne, proszę państwa. Za co te 15 milionów zł? Na relokację? Przecież wystarczy zwykły rewident, który oceni zdolność do przewozu i potem PLK czy inna spółka to przetransportuje, oczywiście za odpłatnością. Tak że to budzi mój niepokój.

Proszę państwa, rozumiem, że to będzie placówka o zasięgu ogólnopolskim, bo tak jest w statucie, ale ona powinna bardziej zaangażować środowiska społeczne, środowiska miłośników kolei. Miłośnicy powinni być włączeni w tę inicjatywę, i to bardzo szeroko. Ich zbiory często liczą – słuchajcie, państwo – tak jak w Pyskowicach, 100 jednostek, we Wrocławiu 20. Miłośnicy nie dostają na to ani grosza, działają sami. Wyremontowali dziesiątki wagonów. W Pyskowicach mają parowóz, w Skierniewicach mają piękną ekspozycję, w Gnieźnie państwo również mają ekspozycję, podobnie jest w Koluszkach. To powinno być włączone do tego projektu.

Proszę państwa, potrzebne są regulacje prawne.

Już kończę, Panie Senatorze.

Po prostu w polskim systemie prawnym brakuje ustawowej regulacji zasad przekazywania zbędnego taboru kolejowego PKP SA o charakterze historycznym miłośnikom kolei. Błędny okazał się zapis art. 39 ustawy o komercjalizacji, który uniemożliwiał przekazywanie historycznego majątku organizacjom społecznym, miłośnikom kolei. Z drugiej strony nie istniał system muzealny, bo to nasze muzeum trudno było nazwać muzeum z prawdziwego zdarzenia. Dlatego mnóstwo taboru uległo zniszczeniu i degradacji.

Wnioskuję więc do PKP SA o to, żeby zapis art. 39 został zmieniony, tak aby PKP SA mogła…

Nie wiem, jaki macie państwo tytuł prawny do lokomotywowni.

(*Głos z sali:* To jest umowa najmu.)

Umowa najmu. Ile płacicie? Czy to są duże…

(*Głos z sali:* Niestety, umowy z PKP podlegają ochronie.)

Ochronie. Ja wiem, że to są duże koszty, bo to nie może kosztować mniej niż wynosi wartość czynszu. Wobec tego środowiska nie są w stanie prowadzić działalności, a mają status muzeów.

Wnioskuję, Panie Przewodniczący, żebyśmy za kwartał znowu się spotkali w sprawie włączenia się środowisk miłośniczych w tę inicjatywę, środowisk z całej Polski.

Przewodniczący Stanisław Kogut:

Dziękuję panu za wygłoszony odmienny głos.

Powiem tak: musimy podejść do tego kompleksowo i albo znowelizować ustawę… Wie pan, pan mówi tylko wycinkowo, a ja mogę dodać, jako kolejarz, że nie zgadzam się z tym, że Urząd Dozoru Technicznego bierze tak ogromne pieniądze za rewizję kotłów. Przecież to nie jest tak, że my ino bierzemy pod uwagę tylko wycinek. Jeśli już chcemy coś robić, to trzeba to robić globalnie, od początku do końca. Wie pan, ja akurat popieram wszystkie koncepcje, uważam, że tu na Odolanach – jako kolejarz, przewodniczący kolejarskiej „Solidarności", nieraz tam byłem – jest masa gruntów i że to musi być narodowy… Jeśli chcemy robić York… Kiedy byłem w Yorku, to musiałem płacić za wejściówkę, nic nie było za darmo.

Tak że musimy podejść do tego globalnie. Wie pan, po co wydawać teraz tyle pieniędzy za rewizję kotłów, skoro parowozy nie jeżdżą, ino stoją? A miłośnik musi zapłacić, musi zebrać pieniądze.

Państwo Drodzy, teraz nie będę mówił, na końcu może podsumuję.

Kolega Hamerski się zgłaszał. Kolega Peczkis też. I jeszcze tu kolega się zgłasza.

Proszę, kolega Hamerski.

Senator Jan Hamerski:

Panie Przewodniczący! Panie i Panowie!

Muszę powiedzieć, że PKP nie przekonało mnie do koncepcji, którą tutaj przedstawiło. I mam konkretne pytania. Ile jest obiektów muzealnych w Stacji Muzeum?

(*Głos z sali:* Teraz 40.)

(*Głos z sali:* Nie, nie, zdecydowanie nie.)

40?

(*Rozmowy na sali*)

Przewodniczący Stanisław Kogut:

Państwo Drodzy, przepraszam, odpowiada przedstawiciel PKP.

Proszę.

(*Wypowiedź poza mikrofonem*.)

Naczelnik Wydziału w Departamencie Projektów Strategicznych i Spraw Klienta w Polskich Kolejach Państwowych SA Bartłomiej Budnicki:

Dobrze. Tak więc w spisie inwentarza muzealiów, bo muzealia to nie tylko jednostki taborowe, jest około 400 obiektów. A jeżeli chodzi o obiekty jezdne, jednostki taborowe…

(*Głos z sali:* Chodzi o jezdne, tylko jezdne.)

…to jest ich około 80. Trzeba pamiętać, że relokacja dotyczy również jednostek, które są w terenie.

Senator Jan Hamerski:

Myślę, że są w Polsce takie miejsca, gdzie obiektów jezdnych jest o wiele, wiele więcej. Mam na myśli m.in. wspomnianą przez przewodniczącego Chabówkę.

Wspomnieliście państwo również o tym, żeby przenieść obiekty z Sochaczewa do Warszawy, jeśli dobrze zrozumiałem.

Naczelnik Wydziału w Departamencie Projektów Strategicznych i Spraw Klienta w Polskich Kolejach Państwowych SA Bartłomiej Budnicki:

Nie, nie. Sochaczew nie przenosi się do Warszawy.

(*Przewodniczący Stanisław Kogut*: Ze Skierniewic.)

(*Senator Jan Hamerski*: Ze Skierniewic czy z Sochaczewa?)

Wspomniałem o przeniesieniu Skierniewic w takim znaczeniu, żeby odtworzyć parowozownię i wzorować ją na tej, która jest w Skierniewicach, a nie przenosić 1:1 parowozowni w Skierniewicach.

Senator Jan Hamerski:

Ostatnia kwestia, o której pan wspominał, niedofinansowania przez samorządy, które są organami założycielskimi muzeów. Jestem wieloletnim samorządowcem i jeszcze nie słyszałem, żeby którekolwiek muzeum mogło powiedzieć, że jest w sposób należyty dofinansowane przez organizatora. Dlatego to też nie jest dla mnie jakiś znaczący argument.

A jeśli chodzi o możliwości pozyskania środków prywatnych na tego typu przedsięwzięcia, to wydaje mi się, że jest taka możliwość. Pan zdaje się powiedział, że nie ma takiej możliwości. Tak że myślę, że oprócz metropolitalnych argumentów, nie widzę sensu przenoszenia Stacji Muzeum i budowania nowej siedziby, skoro mamy Gniezno. Byłbym za tym, żeby to muzeum znalazło się i rozwinęło w Gnieźnie, skoro są tam odpowiednie obiekty.

Mam jeszcze króciutkie pytanie odnośnie do Chabówki, o której wspominałem. O ile się nie mylę, województwo małopolskie ostatnio dołożyło do uruchomienia przejazdów na linii Chabówka – Nowy Sącz 400 tysięcy…

Przewodniczący Stanisław Kogut:

Przepraszam, Jasiu… 1 milion 200 tysięcy zł. Dzięki panu prezesowi Pawłowskiemu dano pieniądze na modernizację tej linii…

(*Senator Jan Hamerski*: 1 milion 200 tysięcy?)

…żeby uruchomić szlak turystyczny i pociągi retro z Chabówki do Nowego Sącza. Dziękuję.

(*Senator Jan Hamerski*: Za to chciałbym podziękować.)

Dziękuję panu senatorowi.

Teraz pan senator Peczkis. Później kolega.

Może, Państwo Drodzy, zadajcie pytania we dwóch, a państwo odpowiedzą.

(*Senator Grzegorz Peczkis*: Mam krótkie, techniczne pytanie.)

Musimy podjąć konkretne działania dotyczące całej Polski. Dziękuję.

Senator Grzegorz Peczkis:

Mam krótkie, techniczne pytanie.

Pan z jednej strony mówił o tym, że parowozy, które były eksponowane, zostaną doprowadzone do stanu fabrycznego, a z drugiej strony, że trzeba je transportować śmigłowcem. Coś tu nie gra. Skoro mają być doprowadzone do stanu fabrycznego, to po co transportować je śmigłowcem? No wie pan, można sobie wymyślić dowolną technologię transportu, która będzie kosztowała 80 milionów zł, ale skoro to są pojazdy torowe… Ja jestem technikiem i wiem, że jeżeli nawet obecnie one mają niesprawny układ jezdny, to są przecież tzw. podczepy, które można podłożyć i na nich przetransportować tabor z dowolną prędkością, z dopuszczeniami…

Czy mógłby pan uściślić, o co tu chodzi?

Przewodniczący Stanisław Kogut:

Proszę, Kolego, Panie Senatorze. I potem poprosimy o odpowiedź.

Pan senator Florek.

Senator Piotr Florek:

Dobrze. Państwo mówicie: 85 milionów zł, relokacja 15 milionów. To są bardzo duże kwoty. Chciałbym powiedzieć, że tak, były prowadzone takie rozmowy. Zresztą pan przewodniczący jest wybitnym fachowcem w tej dziedzinie, ja na pewno takiej wiedzy nie mam. Ale wiem, jak to wygląda w Polsce, w innych miejscowościach itd., wiem, że takie rozmowy były prowadzone. A co do Wielkopolski to wiem, jak wygląda linia w Wolsztynie byłem również w Gnieźnie, więc też się orientuję. I szczerze mówiąc, w tym punkcie wpisuję się troszeczkę w program Prawa i Sprawiedliwości, bo uważam, że nie wszystkie instytucje, także instytucje kultury, muszą być w Warszawie. Uważam, że mogą być również w innych miejscach, gdzie jest taniej, zdecydowanie taniej można wszystko organizować, a koszty są ważne. Są przecież takie obszary… Województwo wielkopolskie jest drugie w Polsce pod względem powierzchni, trzecie pod względem liczby ludności, mamy więcej mieszkańców niż jest ich na Litwie i więcej niż na Łotwie i w Estonii razem. A zawsze się mówi, jakie to duże kraje. Tymczasem okazuje się, że jesteśmy większym od nich województwem.

Obchodzimy 1050. rocznicę chrztu Polski i początku państwa polskiego. Historia Polski jest więc mocno związana z tym rejonem. Podobnie jest, jeśli chodzi o kolejnictwo. Przecież początki kolejnictwa, o czym była mowa, też były w Wielkopolsce.

Tak więc trzeba patrzeć na to wszystko przede wszystkim pod kątem autentyczności danego obiektu. Po co budować coś nowego, coś, co w Warszawie będzie kolejnym obiektem muzealnym, tak jak tutaj mówiono, gdy są inne i ciekawsze, ważniejsze muzea? Na pewno jakimś dużym zainteresowaniem to muzeum nie będzie się cieszyło i nie będzie się o nim dużo mówić. Tymczasem jestem przekonany, że gdyby ono powstało w Gnieźnie, gdzie muzeum początków państwa polskiego jest drugim zacnym muzeum, podobnie jak ono by przyciągało turystów. Moim zdaniem to jest dobra lokalizacja.

Teraz pytanie o koszty. Jak to wygląda kosztowo? Kwoty, o których państwo mówiliście, są bardzo duże. Mnie interesuje, jak by to wyglądało finansowo, gdyby rzeczywiście pójść w kierunku wykorzystania obiektu, który jest w Gnieźnie, gruntów, które i tak muszą być w jakiś sposób wykorzystane. Czy to nie będzie znacznie tańsze muzeum i czy akurat w tej części Polski nie będzie ciekawsze pod względem możliwości zwiedzania niż w Warszawie? Dziękuję.

Przewodniczący Stanisław Kogut:

Dziękuję panu Florkowi.

Proponuję, żeby pan bardzo krótko odpowiedział, bo mamy jeszcze tylko 0,5 godziny, a panowie też chcą zabrać głos. I potem musimy to w jakiś sposób… nie w jakiś, ino w konkretny sposób podsumować.

Proszę bardzo, przedstawiciel PKP.

Naczelnik Wydziału w Departamencie Projektów Strategicznych i Spraw Klienta w Polskich Kolejach Państwowych SA Bartłomiej Budnicki:

Szanowni Panowie!

Najpierw odniosę się do kwestii finansów. Slajd, który prezentowaliśmy, pokazuje 4 ikoniczne muzea: Centrum Nauki Kopernik – 365 milionów zł, Europejskie Centrum Solidarności – 230 milionów, Centrum Nauki w Łodzi – 270 milionów, Młyn Wiedzy, najtańsza z inwestycji – 32 miliony. Wydaje nam się, że budżet 82 milionów zł jest zrównoważony. Około 15 milionów będzie przeznaczone na stworzenie ekspozycji czasowej. W środowiskach muzealniczych mówi się, że jak się chce mieć wystawę z kartonu-gipsu, to trzeba wydać 1000 zł/m^2, a jak się chce zrobić dobrą wystawę, to potrzeba 10 000 zł/m^2. I my takie założenia mniej więcej przyjęliśmy.

Dofinansowanie z Unii Europejskiej. Perspektywa 2014–2020 nie daje możliwości budowania niczego od podstaw. Trzeba adaptować, a kwoty, zarówno w POIiŚ, jak i w RPO, są ograniczone albo do 2 milionów na projekt albo do 5 milionów na projekt. Naprawdę bardzo dużo fajnych ekspertyz zrobiono dla PKP SA, z których wynikało, że rzeczywiście stworzenie nowej placówki ze współfinansowaniem Unii Europejskiej nie jest możliwe.

Od razu mówię, że jako PKP SA szykujemy alternatywę, możliwość skorzystania z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, programu „Lemur", z którego możemy uzyskać dopłatę do 1 m^2. To w zakresie finansów.

Teraz relokacja. Na początku musimy relokować, Panie Mirosławie, rzeczywiście nie 40, a około 80 jednostek. Została zlecona ekspertyza, tzw. taborowcy to oceniali. Tak że to nie jest tak, że my zza biurka to oceniliśmy. Ekspertyza została wykonana z uwzględnieniem budowy, np. placu załadunkowego jeszcze na terenie Muzeum Kolejnictwa oraz na terenie Stacji Muzeum. Trudno mi jest odnosić się do ekspertyzy, którą PKP SA dostały. Wykonała ją osoba, która pracowała wcześniej w PKP Cargo. Oczywiście możemy usiąść do stołu i jeszcze raz się zastanowić, bo do relokacji mamy czas.

Przewodniczący Stanisław Kogut:

Dziękuję.

Jeszcze pan senator.

Panowie, przepraszam. Pierwszy jest pan senator Misiołek. Proszę o krótkie pytania. Później pan.

Senator Andrzej Misiołek:

Ja bardzo krótko. Nie mogę się zgodzić z pana argumentacją, że tu 80 milionów, a tu 40 milionów. Proszę pana, Muzeum Śląskie w Katowicach, które jest muzeum narodowym, dostaje 1,5 miliona dofinansowania. Tak że powiedzmy sobie szczerze, to są kwoty, które przekraczają zdrowy rozsądek.

Przewodniczący Stanisław Kogut:

Dziękuję.
Panowie, proszę bardzo.

Poseł Krzysztof Ostrowski:

Na początku się przedstawię. Krzysztof Ostrowski, poseł Prawa i Sprawiedliwości z Gniezna. Stąd moja obecność na posiedzeniu.

Chciałbym podziękować obu stronom za merytoryczną prezentację. A ponieważ czasu mało, to od razu zadam krótkie pytanie, które kieruję do pana prezesa, do strony kolejowej.

Proszę państwa, przecież powinniście myśleć strategicznie o całej Polsce, a nie tylko o Warszawie. Pan jest prezesem na całą Polskę. Mając do wyboru 2 możliwości, 2 miejsca, w których są zabytki architektoniczne, kolejnictwo unikatowe w skali europejskiej, państwo decydujecie się budować w szczerym polu, można powiedzieć, nie myślicie o sytuacji w skali całego kraju. Wydaje mi się to mało patriotyczne, mało strategiczne, nie jest to spojrzenie na całą Polskę. Dziękuję.

Przewodniczący Stanisław Kogut:

Dziękuję.

Ja bym proponował – wie pan, my tutaj prowadzimy dialog – nie wprowadzać języka nienawiści, nie przenośmy go tutaj z wielkiej polityki, zachowajmy kulturę, bo zabytki to także kultura. Chcemy i musimy rozwiązać problem. Ja mam pewne rozwiązania i nie ukrywam, że za chwilę je przedstawię.

Proszę, teraz drugi z panów.

Zastępca Prezydenta Miasta Gniezna Jarosław Grobelny:

Jarosław Grobelny, zastępca prezydenta miasta Gniezna.

Szanowni Państwo!

My mamy już pewne doświadczenia z PKP. Myślę, że coraz lepsze, m.in. od roku rozmawiamy z InterCity o terenach parowozowni i obiektów towarzyszących. Jest chyba dobry moment, żeby rzeczywiście zastanowić się nad lokalizacją. Elementy muzeum mogą być zlokalizowane zarówno na całym terenie, jak i na jego części. Decyzja będzie należała do fachowców z tej dziedziny. Jako prezydent miasta Gniezno mogę zadeklarować pełne otwarcie, pełne wsparcie w różnego rodzaju działaniach technicznych, które w tym zakresie ewentualnie na terenie miasta Gniezna będą podejmowane. Myślę, że to jest pole do popisu, teren kolejowy na terenie miasta Gniezna, który jest olbrzymi, pozostaje do zagospodarowania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Stanisław Kogut:

Dziękuję.

Drodzy Państwo, jeszcze pan prezes Pawłowski. Serdecznie proszę. I powoli będziemy podsumowywać posiedzenie naszej komisji.

Proszę bardzo.

Pełniący Obowiązki Prezesa Zarządu Polskich Kolei Państwowych SA Mirosław Pawłowski:

Dziękuję za miłe dla ucha spostrzeżenie pana prezydenta, bo rzeczywiście jesteśmy w trakcie rozmów, w trakcie zagospodarowania tego problematycznego obszaru parowozowni i pan prezydent doskonale o tym wie.

Myślę, że dla wiedzy panów senatorów trzeba by jedną rzecz tutaj uzupełnić. Tak mi się wydaje, bo jestem stosunkowo niedawno w roli, w której dzisiaj występuję.

Szanowni Państwo, jako PKP nie jesteśmy właścicielem ani jednego obiektu muzealnego. Właścicielem tych obiektów jest marszałek województwa mazowieckiego. Panowie jesteście bardziej doświadczeni, bardziej światli od nas i doskonale wiecie, że sytuacja własnościowa gruntów – myślę, że w każdym obszarze państwa właściwości – nie do końca jest jasna i czytelna. Doskonale wiecie, że układ właścicielski w miejscu dzisiejszej dyslokacji Muzeum Kolejnictwa, czyli Towarowa 1 czy 3 – jakkolwiek to nazwiemy – był bardzo skomplikowany. Z marszałkiem województwa od kilku ładnych lat jesteśmy w klinczu. Aż się prosi wykonanie przebudowy układu torowego, udrożnienie Warszawy. Status wymyślony przez moich poprzedników w ostatnich kilku latach wydaje się wyjściem z patowej sytuacji. Odzyskujemy teren do wykonania inwestycji, do czego jako kolej, kolejarze jesteśmy powołani, czyli przebudowy układu torowego, udrożnienia wjazdu do Warszawy. Temat został zrealizowany, a jeśli są jakiejkolwiek inicjatywy, to my się od nich nie odżegnujemy. Z chęcią byśmy zdeponowali w Gnieźnie część ekspozycji. W tej sprawie zostaliśmy dzisiaj zaproszeni i ją omawiamy, czyli w sprawie Muzeum Kolejnictwa czy Stacji Muzeum w Warszawie. Naszą rolą było odblokowanie przestrzeni, to jest naszym podstawowym obowiązkiem, czyli otworzenie drogi kolejowej.

Przewodniczący Stanisław Kogut:

Dziękuję serdecznie panu prezesowi.

Jeszcze pani się zgłosiła. Nie miałbym sumienia nie udzielić pani głosu, ale proszę o bardzo krótką wypowiedź.

Zastępca Dyrektora Departamentu Kultury, Promocji i Turystyki w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Mazowieckiego Agnieszka Kuźmińska:

Witam Panów Senatorów!

Agnieszka Kuźmińska, Departament Kultury, Promocji i Turystyki w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Mazowieckiego.

Pragnę tylko podkreślić, że województwo mazowieckie jest organizatorem dla 28, a ze Stacją Muzeum dla 29 instytucji kultury. Budżet województwa musi uwzględnić te instytucje. Tymczasem, tak jak zostało tu powiedziane, środków nie zawsze jest odpowiednia ilość. Inną kwestią jest to, ale nie chciałabym już do tego wracać, jak podzielo-

no w 1998 r. instytucje kultury. Faktem jest, że dostaliśmy instytucję Muzeum Kolejnictwa. I pragnę państwu zaręczyć w imieniu pana marszałka Adama Struzika, że zabiegamy i troszczymy się o majątek, który został nam powierzony. A ponieważ nie mamy środków na inwestycje, byliśmy bardzo wdzięczni PKP, że znalazła się formuła, możliwość wsparcia Muzeum Kolejnictwa.

Przewodniczący Stanisław Kogut:

Dziękuję serdecznie.

Państwo Drodzy, powoli musimy podsumowywać. Chciałbym tylko nadmienić, że jako kolejarz znam historię Dworca Głównego. Drodzy Państwo, ta sprawa toczyła się latami. Muszę powiedzieć panom senatorom i państwu, że znam ludzi, którzy byli w nią zamieszani, nawet uciekli do Ameryki. I może nie idźmy dalej, bo wszystko jest transmitowane przez internet. Ta sprawa była badana przez najwyższe czynniki. Drodzy Państwo, różne ciekawe rzeczy się działy.

Państwo Drodzy, dobro wszystkich zabytków, i tych 400, i tych 80, leży nam na sercu i w związku z tym proponuję 2 rozwiązania.

Pierwsze polega na tym, żeby podjąć proces legislacyjny celem zmiany ustawy o restrukturyzacji, komercjalizacji i prywatyzacji w działach dotyczących zabytków. I proponuję, Drodzy Państwo, żeby inicjatywę przejął pan senator Gaweł, a jego zastępcą byłby pan senator Misiołek, bo on jest ze Śląska, gdzie są Pyskowice. Nie ukrywam, że chciałbym, żeby dołączył do nich pan senator Peczkis. Państwo nie wiecie, że on jest pracownikiem naukowym Politechniki Opolskiej. I żeby we trójkę zajęli się, Drodzy Państwo, zmianą ustawy. Tak jak powiedziałem, my tu dotykamy tematu, który dotyczy nie tylko 2 poproszonych tutaj stron, ale całej Polski. Tak że muszą być przedstawiciele także UTK, bo jak powiedział pan prezes Pawłowski, chodzi o sprawy własnościowe. Musimy zapewnić wywóz. Zgadzam się, że skandalem jest sprzedaż teigreków, tekatek, wywóz ich za granicę za marne pieniądze, cięcie zabytków kultury. Pamiętajmy o tym, co powiedział św. Jan Paweł II, że kultura to też jest historia naszego narodu. Pociągi to też jest historia.

Nie wchodźmy jednak w szczegóły, bo tak jak powiedział pan senator Florek, wiele mógłbym opowiedzieć o kolejarzach, o historii kolei. Państwo Drodzy, nie zmienię tego, ale ciągle boleję, kiedy krzyczą, że w czasie wojny pierwsze było Westerplatte. Panowie, pierwsze było Szymankowo, gdzie kolejarze wysadzili pociąg pancerny i zostali rozstrzelani jeszcze przed 1 września. Kolejarze i celnicy zostali rozstrzelani 31 sierpnia. Nie wchodźmy więc w historię, bo jakbyśmy popatrzyli w ogóle na obalanie systemu totalitarnego, to by się okazało, że rozpoczęli je kolejarze w Lublinie. I jestem dumny z tego, że jestem kolejarzem, choć na kolej się pluje, każdy pluje, wiesza na niej psy. A niech każdy siądzie i pozna trochę historii kolei. A kto szybko przerzucił lekką konnicę, lekką artylerię dziadka Piłsudskiego? Czy nie kolejarze?

Państwo Drodzy, proponuję więc powołać zespół po to, żeby globalnie znowelizować ustawę. Jeżeli panowie będziecie mieli jakieś problemy, to proszę się zgłaszać. Jako przewodniczący zaproszę, jeśli będzie trzeba, ministra czy UTK, czy marszałków. To jest jedyne wyjście, innego nie widzę.

Drugie rozwiązanie, według mnie, Państwo Drodzy, polega na tym, że powołamy dziś zespół, który faktycznie zastanowi się nad tymi wszystkimi zabytkami kultury. Państwo Drodzy, możemy się spierać, kłócić. Cieszę się, że jest tu dialog, że rozmawiamy o tym, gdzie faktycznie można poprzenosić różne zabytki kultury: do Gniezna, do Pyskowic, do Chabówki. Wszędzie można, bo jest ich naprawdę jeszcze bardzo dużo. Tak że proponuje, żeby do takiego zespołu weszli przedstawiciele Senatu. I żeby kierował tym zespołem pan senator Florek, bo Wolsztyn jest koło Poznania. Proponuję, żeby jego zastępcą był pan Hamerski, bo w jego regionie jest Chabówka. Drodzy Państwo, proponuję też, żeby do tego zespołu weszli miłośnicy kolei. I żeby pan prezes Pawłowski też kogoś wyznaczył. Zaraz będziemy głosować. Proszę bardzo, jeżeli nie teraz, to na piśmie proszę zgłosić propozycję do Komisji Infrastruktury. Jeśli chodzi o miłośników kolei, to skoro pan tu przyjechał, to proszę bardzo. Jeszcze pana Kopcia bym dokooptował do tego zespołu. Niech pan Kopeć wie, że ma na Śląsku Pyskowice, a tam są naprawdę wyjątkowi fanatycy kolei. Tak że musimy podjąć decyzję. Chyba nikt nie jest przeciwko.

Teraz głosują senatorzy. Proponuję przegłosowanie powołania zespołu, który zajmie się podjęciem procesu legislacyjnego w sprawie zmiany ustawy o restrukturyzacji, komercjalizacji i prywatyzacji, w dziale dotyczącym zabytków. Na przewodniczącego, tak jak powiedziałem, proponuję pana Gawła.

Kto jest za? (10)

Kto jest przeciw? (0)

Kto się wstrzymał? (0)

Dziękuję serdecznie.

Kandydatury pozostałych zgłoszonych panów, pana Misiołka i pana Peczkisa, też zostały przegłosowane.

Teraz proponuję powołanie zespołu celem pracy nad całością zabytków kolejowych w Rzeczypospolitej. W całej Rzeczypospolitej, nie tylko w Warszawie i Gnieźnie.

Państwo Drodzy, cokolwiek byśmy robili, to należy pamiętać, że Warszawa jest stolicą Polski. Naprawdę musimy zorganizować dla panów senatorów wyjazd do Yorku, żeby zobaczyli, jak to muzeum wygląda. Tam wszystkie hale są kryte i obszar jest naprawdę bardzo duży. Chodziłem tam cały dzień, aż mnie nogi ogromnie bolały.

Kto z państwa jest za tym, żeby powołać zespół z panem przewodniczącym Florkiem na czele, żeby zastępcą był pan Hamerski i żeby pan Kopeć wszedł w skład tego grona? Kto z panów senatorów jest za powołaniem zespołu? Dokooptujemy przedstawicieli PKP, pan prezes Pawłowski poda nazwiska, i miłośników kolei. Jest tu przedstawiciel.

Proszę podać nazwisko.

(*Przedstawiciel Fundacji Era Parowozów Mirosław Szymański*: Mirosław Szymański.)

Mirosław Szymański.

(*Wypowiedzi w tle nagrania*)

Będzie pan członkiem zespołu. Pan Gaweł też będzie członkiem. Proszę bardzo.

Kto jest za takim składem? (10)

Państwo Drodzy, terminy spotkań ustalą panowie przewodniczący i podadzą panu Emilowi Tomali lub pani Monice. Pracę trzeba rozpocząć od zaraz, bo to będzie naprawdę tytaniczna praca. My tak żartujemy, ale w tym momencie, Państwo Drodzy, jesteśmy świadkami historycznej chwili. Podjęliśmy się historycznego działania ratowania zabytków kultury narodowej. Patrzmy na cały kraj. Cieszę się, że są tu przedstawiciele ministerstwa kultury. Niech mają tę świadomość. Dla mnie, kolejarza, jest to historyczna chwila. Jestem tu czwartą kadencję i dotychczas nikt takich decyzji nie podejmował.

Proszę bardzo. Pan prezes Pawłowski.

Pełniący Obowiązki Prezesa Zarządu Polskich Kolei Państwowych SA Mirosław Pawłowski:

Chciałbym tylko powiedzieć, że przedstawicielem PKP SA w tym zespole będzie pan Bartosz Budnicki, ten młody człowiek, którego państwo tutaj widzicie, doskonale zorientowany pasjonat i fascynat kolei.

(*Przewodniczący Stanisław Kogut*: Może być też druga osoba, Panie Prezesie, w razie czego.)

Tak, ale powiedzmy, że to będzie skrzynka kontaktowa. W razie potrzeby będziemy rozszerzać naszą reprezentację o kolejne osoby.

Przewodniczący Stanisław Kogut:

To serdecznie proszę o podanie panu Emilowi – to jest ten pan – numerów telefonów komórkowych i stacjonarnych. Sądzę, że jak trzeba będzie, to pan prezydent Gniezna dołączy do tego zespołu. Pan Gaweł powie. Pan Florek jest z Wielkopolski, to z Wolsztyna też można kogoś poprosić.

Wszystkich senatorów zachęcam do obejrzenia pokazów w Wolsztynie, gdzie przyjeżdżają parowozy z całej Europy. To samo się dzieje w Chabówce. Państwo Drodzy, ja widzę wówczas reakcję młodych ludzi. Kiedy mówię o Chabówce, o pieniądzach, dziękując panu Pawłowskiemu, to przyznam, że marzy mi się, żeby u nas było jak w Szwajcarii, żebyśmy jechali doliną Popradu i żeby pociągi jechały aż do Soliny.

Wszystkim miłośnikom serdecznie dziękuję za to, że w tym ciężkim czasie ratowali zabytki kolejowe. Powiem tak: kto w Polsce bezinteresownie, bezpłatnie poszedłby wycinać drzewa wzdłuż torów, po których jeżdżą zabytkowe parowozy? Kto by to wycinał? Każdy od razu by pytał: za ile? Ile ja będę z tego miał? Dlatego chylę czoła przed wszystkimi miłośnikami. Tam jest strefa przeciwpożarowa. Ale to oni wycinają krzaki.

Państwo Drodzy, serdecznie dziękuję.

Jeszcze pan Gaweł ma głos.

Państwo Drodzy, muszę palaczom zrobić przerwę przed następnym posiedzeniem.

Proszę bardzo, Panie Senatorze.

Senator Robert Gaweł:

Szanowni Państwo!

Cieszę się, że doszło do tego spotkania. I chciałbym przedstawić bardzo krótko też moje, oczywiście subiektywne, wnioski.

To znaczy myślę, że nie pochylono się nad tym, o czym mówił przewodniczący komisji, pan senator Kogut, czyli zabrakło kompleksowego spojrzenia na wszystkie nasze zabytki, na to, co nazywamy dziedzictwem. Kumulacja tak dużych środków przez głównego inwestora, jakim jest PKP – przypominam, że to jest spółka państwa polskiego, więc Senat ma prawo wchodzić w dyskusję – to jest także spojrzenie centralistyczne, czyli z perspektywy Warszawy, poprzez różny lobbing, mówię w pozytywnym sensie, tak żeby muzeum było w Warszawie. Nie doczekaliśmy się też w tym momencie koncepcji najbardziej istotnej, czyli narodowego muzeum kolei. To nadal nie będzie narodowe muzeum kolei i nadal będziemy daleko, daleko w tyle za Brytyjczykami czy Niemcami. Już nie mówię o tym, że ludzie, którzy tam działają bezinteresownie na rzecz uratowania dziedzictwa, są wspomagani. Anglicy nazywają muzeum w Yorku dziedzictwem i jest ono wspomagane przez państwo brytyjskie.

Mam nadzieję, że dzisiejsze spotkanie da władzom PKP do myślenia, że zastanowią się, czy decyzja, która została podjęta i w sensie prawnym sprawy zaszły już daleko, może zostać jakoś zweryfikowana. Jeśli pozostawimy takie obiekty same sobie – Gniezno jest jednym z przykładów, ale może najbardziej charakterystycznym – to one zatracą swój historyczny wymiar i zostaną przemianowane na obiekty handlowe. Na obiekty, w których będzie zupełnie co innego niż kolej. Do dzisiaj wywozi się tabor z Polski, maszyny, urządzenia, to wszystko znika i inni o to dbają. Dla nas jest bardzo przykre, że nie potrafimy spojrzeć w całościowy sposób.

Dlatego zgłaszam wniosek, Panie Przewodniczący, żeby PKP jeszcze raz zastanowiły się nad tym, czy nie powinniśmy stworzyć w Polsce narodowego muzeum kolei. Narodowego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Stanisław Kogut:

Jeżeli chodzi o narodowe muzeum, to taki wniosek możemy złożyć do pana ministra i do pani premier. Jednak, Państwo Drodzy, ja akurat się z panem nie zgodzę. I to jest taka pierwsza różnica zdań. Jako senatorzy Rzeczypospolitej reprezentujemy Rzeczpospolitą, a nie własne, lokalne sprawy. To znaczy reprezentujemy lokalne sprawy, ale musimy globalnie patrzeć, na całą Polskę. I jeżeli nawet zespół podejmie decyzję, żeby 100 teigreków przenieść do Gniezna, to ja zagłosuję za przeniesieniem 100 teigreków do Gniezna. Jeżeli zespół zdecyduje, żeby dwie tekatki przenieść do Pyskowic, to ja zagłosuję, żeby je przenieść.

Państwo Drodzy, jest taka sprawa. My nie możemy się zawęzić, bo jeżeli chodzi o narodowy charakter, to nie ma żadnego problemu, żeby muzeum było narodowe, nawet w Gnieźnie. Ino, Państwo, słuchajcie, jak już powiedziałem, hal wachlarzowych w Polsce jest 300 albo więcej. Dla mnie argumentem za Gnieznem jest to, że jest 1050-lecie Chrztu Polskiego. To jest koronny argument za tym, że tam ono powinno być. Może tu też przyjechać przedstawiciel Wolsztyna z panem Florkiem i powiedzą tak: w Wolsztynie ma być narodowe muzeum. Gdybym się uparł, o Poznaniu

też mógłbym tak powiedzieć, tam też są hale wachlarzowe. I we Wrocławiu-Brochowie, Państwo Drodzy, także. Dla kolejarzy to jest święte miejsce, bo w stanie wojennym tam był strajk głodowy, po którym w ogóle zmieniło się podejście do kolei. Teraz to każdy jest odważny, a wtenczas to była kulka w głowę.

Ja jestem za tym, żeby… To pan jest od znowelizowania ustawy, Panie Senatorze. Pan Florek z zespołem muszą patrzeć globalnie. Każdy z senatorów może wskazać, gdzie powinno być muzeum narodowe. Pan Hamerski przyjedzie do Chabówki – nie wiem, czy byliście w Chabówce, gdzie w muzeum są potężne eksponaty – i tam mu powiedzą tak: a u nas też jest hala wachlarzowa. To dlaczego nie tworzycie narodowego muzeum? Chciałbym, żebyście pojechali do górali i posłuchali dyskusji.

Uważam, że rozwiążemy, i to bardzo szybko, każdy problem. Pani od marszałka mazowieckiego jasno powiedziała, że to wszystko jest przez nich przejęte. Kolej to jest na dostawkę. Przekonajmy teraz pana marszałka Struzika, żeby przekazał to wszystko z powrotem, żeby się tego zrzekł. Na pewno się, Państwo Drodzy, nie zrzeknie. A ja chciałbym, żeby problem rozwiązać w sposób demokratyczny, bez żadnego „najeźdźctwa", żeby i w Gnieźnie były eksponaty, i w całej Polsce, żebyście mieli naprawdę skansen, muzeum, którego ani Warszawa, ani Gniezno, ani Chabówka, ani Wolsztyn, ani Sochaczew, ani nikt się nie powstydzi. Przecież jest tyle parowozów, Państwo Drodzy, czy wagonów. Nie patrzmy tylko na parowozy. Każdy mówi o parowozach, a dlaczego nie mówimy o wagonach bokówkach? Przecież to też jest zabytek. Wagony bokówki też są zabytkami, a tego jest co niemiara. I to było cięte. Mówiłem już o cięciu wagonów. Państwo Drodzy, to było barbarzyństwo. Ja porównuję to do czasów Mieszka I. To było barbarzyństwo. Cięto teigreki i tekatki, cięto wagony bokówki, nikt nie patrzył, ino Niemcy na złom brali. Za marne grosze zniszczono kulturę.

Państwo Drodzy, sądzę, że w drodze dialogu naprawdę osiągniemy wiele. Tak jak powiedziałem, to jest historyczny moment dla zabytków kolejowych. Jesteśmy już po głosowaniu. Ino musimy to wykorzystać, ale nie myślcie sobie, że będzie łatwo. Nie myślcie sobie, bo jak przyjdzie wciągnąć pieniądze… Ja jestem za tym, żeby końcowa koncepcja była podobna do tej z Yorku. Wszyscy tu, i państwo z Gniezna, i przedstawiciele kolei, powołujemy się na York. Teraz chodzi o to, żeby ministerstwo kultury dało pieniądze, żeby ministerstwo infrastruktury dało pieniądze, żeby samorządy dały pieniądze. I żeby prywatny kapitał też dał, jak powiedział senator Jasiu Hamerski. Trzeba będzie to zorganizować. Nie wiem, czy powołać spółkę, czy coś innego. Jeszcze nie wiem, jak to wspólnie zorganizujemy.

Dziękuję serdecznie za przybycie na dzisiejsze posiedzenie komisji. Cieszę się z dialogu, zwłaszcza z miłości do zabytków kolejowych.

I tym przyjemnym akcentem kończę. Dziękuję.

(Koniec posiedzenia o godzinie 12 minut 22)

Kancelaria Senatu
Opracowanie:
Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów
Druk i łamanie: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii