

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

**Komisja
Infrastruktury**

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW
TRANSPORTU KOLEJOWEGO
(NR 8)
z dnia 4 marca 2025 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury – podkomisji stałej do spraw transportu kolejowego (nr 8)

4 marca 2025 r.

Podkomisja stała do spraw transportu kolejowego, obradująca pod przewodnictwem poseł **Barbary Oliwieckiej (Polska2050-TD)**, przewodniczącej podkomisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– współpraca międzysektorowa w zakresie zachowania dziedzictwa kolejowego – zabytkowego taboru i urządzeń.

W posiedzeniu udział wzięli: **Bogusław Nadolnik** zastępca dyrektora Departamentu Nadzoru Właścielskiego Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Radosław Jańczak** naczelnik Wydziału do Spraw Nadzoru w Departamencie Dziedzictwa Kulturowego Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego wraz ze współpracownikami, **Kamil Wilde** wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego, **Radosław Konieczny** prezes Fundacji Grupy PKP, **Filip Chrzanowski** dyrektor Pionu Strategii PKP SA wraz ze współpracownikami, **Paweł Miłek** członek zarządu ds. restrukturyzacji PKP Cargo SA wraz ze współpracownikami, **Adam Wawrzyniak** członek zarządu PKP Intercity SA, **Ryszard Sikora** dyrektor Biura Taboru Polregio SA, **Wojciech Juszcak** zastępca dyrektora Biura Logistyki PKP Polskie Linie Kolejowe SA, **Mirosław Zientarzewski** dyrektor Narodowego Muzeum Techniki w Warszawie, **Zbigniew Tucholski** kierownik Pracowni Historii Techniki w Instytucie Historii Nauki Polskiej Akademii Nauk, **Zbigniew Jakubina** prezes Towarzystwa Ochrony Zabytków Kolejnictwa i Organizacji Skansenów wraz ze współpracownikami, **Jakub Majewski** prezes Fundacji ProKolej, **Piotr Nowicki** wiceprezes Piaseczyńsko-Grójeckiego Towarzystwa Kolei Wąskotorowej wraz ze współpracownikami, **Paweł Szymendera** prezes Towarzystwa Kolei Wielkopolskiej, **Waldemar Ligma** dyrektor Parowozowni Wolsztyn, **Sławomir Centkowski** wiceprezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce, **Piotr Kałużński** główny inwentaryzator Stacji Muzeum oraz **Łukasz Popowski** p.o. kierownik Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jakub Sindrewicz** i **Patrycja Wierzbicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł **Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD)**:

Dzień dobry, witam państwa. Szanowni państwo, otwieram posiedzenie podkomisji stałej do spraw transportu kolejowego.

Bardzo się cieszę i dziękuję za tak liczne przyjęcie zaproszenia. Bardzo serdecznie witam posłanki i posłów, głównie z Komisji Infrastruktury.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia jest współpraca międzysektorowa w zakresie zachowania dziedzictwa kolejowego – zabytkowego taboru i urządzeń.

Mamy obszerną listę gości. Bardzo serdecznie witam przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury. Witam zastępcę dyrektora Departamentu Nadzoru Właścielskiego, pana Bogusława Nadolnika. Witam głównego specjalistę w Departamencie Nadzoru Właścielskiego MI, pana Andrzeja Groszkowskiego. Witam wiceprezesa Urzędu Transportu Kolejowego, pana Kamila Wilde. Bardzo mi miło.

Witam przedstawicieli Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego, panią Katarzynę Starecką, panią Agnieszkę Ostalczyk i pana Radosława Jańczaka. Wszyscy jesteśmy, tak? Bardzo mi miło.

Witam przedstawicieli Grupy PKP. Witam pana Radosława Koniecznego, prezesa Fundacji Grupy PKP. Witam pana Filipa Chrzanowskiego, dyrektora Pionu Strategii. Witam pana Piotra Ogińskiego, kierownika projektu z Biura Zarządzania Strategicznego PKP SA. Czy jest przedstawiciel PKP Cargo SA, pani Magdalena Olejniczak? Jest. Czy jest członek zarządu ds. restrukturyzacji PKP Cargo SA, pan Paweł Miłek? Bardzo mi miło. Oczywiście witam

jeszcze członka zarządu PKP Intercity, pana Adama Wawrzyniaka. Nie wiem, czy pan jest. Tak, przepraszam, wcześniej pomyliłam nazwiska, przepraszam. Myślałam, że to pan Piotr. Witam Ryszarda Sikorę, dyrektora Biura Taboru Polregio. Bardzo nam miło.

Witam całą stronę społeczną. Szanowni państwo, przeczytam już może bez nazwisk, bo będziecie państwo zabierać głos, będziecie się przedstawiać. Żebyśmy jednak wiedzieli, jak silna jest reprezentacja strony społecznej, powitam Muzeum Techniki w Warszawie, Instytut Historii Nauki Polskiej Akademii Nauk, Towarzystwo Kolei Wielkopolskiej, Towarzystwo Ochrony Zabytków Kolejnictwa i Organizacji Skansenów, Stację Muzeum. Mamy, jak rozumiem, przedstawicieli Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie, Parowozowni Wolsztyn, Fundacji ProKolej i Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce.

Szanowni państwo, cieszę się, że spotykamy się w takim gronie, bo – co państwo chyba potwierdzą – w branży kolejowej takich pasjonatów i pasjonatek jest tak wielu i tak wiele, że inne branże mogą tego państwu pozazdrościć. Spotykamy się w dobie, kiedy mówimy o bardzo dużych inwestycjach, unowocześnianiu, cyfryzacji kolei, inwestycjach w kolej dużych prędkości, systemach sprzedaży biletów, o wszystkich rekordowych inwestycjach, jakie nas czekają i jakie są realizowane. Chcemy zaznaczyć, że nie wolno zapominać o naszym dziedzictwie kolejowym, czyli o ochronie naszych zabytków, lokomotyw, wagonów, urządzeń sterowania ruchem, obiektów architektonicznych, nieruchomości. Tego jest po prostu ogrom.

Bardzo ważne jest – dlatego to spotkanie jest dzisiaj zwołane – porozmawianie o udziale i działalności organizacji społecznych w ratowaniu zabytków kolejnictwa i o ich znaczeniu. Musimy sobie jasno powiedzieć, że to właśnie dzięki wysiłkom wolontariuszy, strony społecznej w ostatnich 30 latach udało się uratować, odrestaurować bardzo wiele pojazdów. Dobrze wiemy natomiast, że bez systemowego wsparcia, bez współpracy z instytucjami państwowymi i ze spółką nie da się wiele zrobić. Dochodzą do nas głosy, że organizacje społeczne dochodzą do ściany. Są bariery finansowe, to jest oczywiste, bo z jednego procenta, czasami bez wsparcia samorządów – czasami wspierają oczywiście, ale to nie są duże środki – bez wsparcia ze strony państwa nikt nie jest w stanie przeprowadzać, jak by nie było, kosztownych renowacji.

Są problemy kadrowe i to też trzeba sobie jasno powiedzieć. Z rynku znikają specjaliści, którzy zajmują się remontem pojazdów. Dzisiaj musimy zadać sobie pytanie, co można zrobić, póki nie jest za późno, żebyśmy mogli uratować ginące i przecież niepowiększające się w liczbie zabytkowe pojazdy. Wiem, że w 2017 r. w Senacie była duża konferencja poświęcona tym zagadnieniom. Padły tam różne propozycje: od konkursów na rewitalizację, po system zabezpieczania zabytków, powołanie narodowego muzeum kolejnictwa, zespołu międzyresortowego. Będę chciała usłyszeć, co zadziało się w tych tematach.

Chyba dwa czy trzy tygodnie temu wysłałam też zapytanie do pana ministra Malepszaka właśnie o dziedzictwo kolejowe. To było kilka bardzo konkretnych pytań, na które dzisiaj też chciałabym uzyskać odpowiedź. Czy zabytkowe pojazdy, które mamy, a które nie są rozdysponowane po stowarzyszeniach czy muzeach, są zinwentaryzowane? Czy wiemy, ile mamy perełek do ochrony? Czy i w jaki sposób PKP SA kontroluje los sprzedanych w przetargach pojazdów? Czy jest jakaś informacja i monitorowanie, ile z nich zostało zezłomowanych, ile służy, ile jest eksponowanych i ile być może jeździ? Ile zostało przekazanych w drodze pozaprzetargowej i w drodze przetargowej pasjonatom, stowarzyszeniom i fundacjom, skoro na mocy ustawy zmienionej w 2018 r. jest możliwość przekazywania ich w formie darowizny? Dochodzą sygnały, że nie jest to zbyt często praktykowane, a strony społecznej nie stać na zakup. Pytań jest bardzo dużo.

Szanowni państwo, zazwyczaj na komisjach, podkomisjach jest tak, że w pierwszej kolejności głos oddajemy przedstawicielom strony rządowej, spółkom, natomiast tutaj ustaliłam z przedstawicielami PKP – mam nadzieję, że przedstawiciele ministerstwa nie będą mieć nic przeciwko – że najpierw chcielibyśmy wysłuchać stronę społeczną. Przyjechali tu z konkretnymi pytaniami, może z rozwiązaniami. Potem posłowie oczywiście też będą mieć pytania i oddamy głos państwu. Dobrze? Mówię tutaj do przedstawicieli PKP SA, Ministerstwa Infrastruktury i Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego. Czy możemy umówić się dzisiaj na taką formę? Nie widzę sprzeciwu. To bardzo ułatwi nam pracę.

Tylko przypominam. Salę mamy niby przez dwie godziny, ale ten czas leci bardzo szybko, więc bardzo prosiłabym osoby, które się zgłaszają, przede wszystkim o przedstawienie się – imię, nazwisko i z jakiej organizacji państwo jesteście, jaką funkcję pełnicie – i o trzymanie się

dyscypliny czasowej. Będę przypominać, jak będzie upływało pięć minut, bo myślę, że to wystarczy. Dobrze?

Kto z państwa ze strony społecznej? Bardzo proszę, jako pierwszy zgłosił się pan Piotr Nowicki, wielofunkcyjny, więc proszę o samodzielne przedstawienie się.

Wiceprezes Piaseczyńsko-Grójeckiego Towarzystwa Kolei Wąskotorowej Piotr Nowicki:

Dzień dobry państwu. Piotr Nowicki, Klub Sympatyków Kolei we Wrocławiu oraz kolej wąskotorowa w Piasecznie. Jestem częstym bywalcem w Sejmie, większość państwa mnie zna.

Można powiedzieć dużo rzeczy o obronie zabytków kolejnictwa, ale zacznę od złych rzeczy, żebyśmy mieli temat do dyskusji. Uważam, że w Polsce zabytki kolejnictwa, a nawet można powiedzieć szerzej – zabytki techniki są zupełnie niechronione systemowo. Nie ma co w tym temacie się oszukiwać. Cała ochrona zabytków została scedowana na organizacje pozarządowe i jest tylko i wyłącznie wyspowo i punktowo wspierana przez spółki, ministerstwa itd., przy czym to wsparcie bardzo często polega na relacjach osobistych, czego jestem chodzącym dowodem, ponieważ ze wszystkimi spółkami kolejowymi odwiedzam wszystkich prezesów, zmieniających się regularnie w cyklu, powiedzmy, dwu- czy trzyletnim. Za każdym razem mówimy to samo: że bardzo chcielibyśmy, żeby były jakieś przekazania, że bardzo chcielibyśmy, żeby te zabytki były ratowane, że bardzo chcielibyśmy, jak są kasowane, żeby były tworzone listy do kasacji pojazdów, które mają sens. W PKP Cargo od wielu lat jest już wysyłana lista ponad 70 pojazdów, które są warte zachowania.

Właśnie dowiedzieliśmy się, że 10 z nich zostało skasowanych, a przynajmniej wszystko na to wskazuje. Szkoda, bo były to bardzo fajne wagony, do których mam wpisane w telefonie listę różnych podmiotów, które chciałyby pozyskać takie wagony na pomniki albo na wystawy, albo jako dekoracje. Wygląda na to, że PKP Cargo skasowało je w zeszłym roku. W związku z tym nie ma co się oszukiwać. Państwo polskie nie dba o swoje zabytki.

Żeby powiedzieć prawdę, nie ma żadnej instytucji, która zajmowałaby się tym tak, jak naprawdę powinna. To znaczy mamy kilka instytucji państwowych, mamy oczywiście skansen w Chabówce, mamy obecnie tutaj Stację Muzeum, mamy oczywiście Wolsztyn. Najmniej wiem, co dzieje się w Wolsztynie, bo teraz zaszły zmiany, natomiast będę szczery i powiem to przy wszystkich: Chabówka właśnie znika. Mam nadzieję, że PKP Intercity i PKP SA powie nam, że są same dobre wieści. W zeszłym roku to prawie zniknęło. Osobiście byłem u pana prezesa, teraz już byłego, który powiedział, że jak dobrze pójdzie, to do końca grudnia zamknie całą tę imprezę, ponieważ z punktu widzenia PKP Cargo to jest zwykła sekcja eksploatacji, a nie muzeum. W związku z tym zamknięcie było po prostu podpisaniem dwóch papierków, zwolnieniem ludzi i do widzenia. Na szczęście udało się to odkręcić, ponieważ dzwoniłem w tej sprawie do wszystkich państwa tu obecnych i prosiłem, żeby coś z tym zrobić.

Jeśli chodzi o Stację Muzeum, to Stacja Muzeum oczywiście jest, ale nie będę oszukiwał, że w rozmowie z ministerstwem kultury, z PKP SA i z panem marszałkiem Struzikiem nie było pomysłu na Stację Muzeum. Jedyne pomysły, jaki jest, to to, żeby ona nie była tam, gdzie jest, bo to są atrakcyjne tereny, i najfajniej byłoby, gdyby ona zniknęła. Tak naprawdę wszyscy mówią: „Zróbmy tak, żeby jej nie było. Proszę, Piotr, przestań chodzić za tą Stacją Muzeum, niech ona przestanie. Ona nas irytuje. Wyrzucimy ją 30 km za Warszawę”. Czasami poszczególni posłowie czy różne osoby publiczne proponują swoje regiony, że może tu, może tam. Nie wiem, jak ten proces wygląda. Bardzo chętnie usłyszałbym od właścicieli, czyli od PKP SA, tudzież od województwa mazowieckiego, jak to wygląda, dlatego że obawiam się, że to może się nie udać.

To patrząc ogólnie. Oczywiście należy dodać jeszcze jedną rzecz. Tabor kolejowy ma to do siebie, że ma jakiś cykl życia, to znaczy, powiedzmy, z 30, 40, 50 lat. Co roku upływa cykl życia dla jakiegoś taboru kolejowego, a żadna instytucja państwowa tego taboru nie gromadzi. Jeżeli coś jest zachowane, to tylko w stowarzyszeniach. Tutaj można wrócić do słów pani posłanki Oliwieckiej, że stowarzyszenia nie zawsze mają pieniądze, żeby to utrzymać. W związku z tym Stacja Muzeum nie gromadzi nowego taboru, Chabówka nie gromadzi nowego taboru, nawet wolałaby oddać trochę taboru, co już miało miejsce. Domyślam się, że Wolsztyn też nie za bardzo ma miejsce i nie przyjmuje nowych zabytków, a powinniśmy przyjmować do kolekcji – tak jak w każdym normalnym muzeum i w każdej normalnej branży

muzealnej – po kilka, kilkanaście nowych zabytków każdego roku, dlatego że one po prostu znikają. Bardzo dużo zabytków zniknęło już nieodwracalnie.

Żeby już wytrzymać pięć minut, bo pewnie mógłbym mówić tutaj pół godziny i byłoby za mało, generalnie rzecz biorąc, schodząc już na poziom stowarzyszeń, nawet jeżeli mamy jakąś pomoc i otrzymujemy tabor... W branży mówi się na ogół, że pozyskanie zabytku kolejowego, żeby go dostać i ściągnąć do siebie, to jest mniej więcej 10% jego ratowania. Na pozostałe 90% trzeba mieć fundusze, fizyczne środki, tzn. hale, maszyny i ludzi, żeby to robić i żeby ten zabytek był zachowany w dobrym stanie. Nie mówię już o jego uruchomieniu, bo to jest jeszcze odrębna rzecz. Najłatwiej więc go pozyskać, a dopiero potem zaczynają się schody.

Generalnie są cztery stowarzyszenia w Polsce, które mają odpowiednią siłę, żeby coś z tym zrobić. Jest to oczywiście moje stowarzyszenie, KSK Wrocław. Jest najstarsze – nie wiem, czy największe, ale posiadające najbardziej prestiżową kolekcję – PSMK, czyli Polskie Stowarzyszenie Miłośników Kolei w Skierniewicach. To także skansen w Pyskowicach i Towarzystwo Kolei Wielkopolskiej w Jarocinie. To są cztery stowarzyszenia, które mają, powiedzmy, po kilkadziesiąt jednostek taboru. PSMK różni się od wszystkich innych tym, że ma swoją własną parowozownię.

To jest w ogóle odrębny przypadek, o którym moglibyśmy porozmawiać, dlatego że PSMK dostawczy swoją własną parowozownię i mając 10 czy 12 tys. m² dachu, od ostatnich 15 lat zajmuje się głównie naprawą tego dachu, tzn. bardzo punktowo naprawia jakiś tabor. Oczywiście to tam się dzieje i chłopaki robią, co mogą, żeby to było, ale generalnie cała siła, wszystkie finansowania i wszystko, co się da, idzie na dach, a nie na zabytki kolejnictwa. Oczywiście parowozownia sama w sobie jest zabytkiem kolejnictwa, ale to pokazuje, co się dzieje.

Pozostałe trzy stowarzyszenia: KSK, TKW i Pyskowice są stowarzyszeniami, które albo są tam, gdzie są, półlegalnie... Pyskowice chyba jest nielegalnie. Panowie tutaj są, to zaraz powiedzą. TKW jest legalnie, ale bez jakiejś przyszłości. KSK w ogóle nie jest u siebie. KSK jest jedynym stowarzyszeniem, które uruchamia pociągi na tyle regularnie, że właściwie co tydzień pociąg jedzie z Kolejami Dolnośląskimi, od ponad 10 lat walczy o tory we Wrocławiu i nie ma szans, żeby coś tam się wydarzyło. Zawsze się nie da, to niemożliwe itd.

W związku z tym konstatacja, którą mamy, jest dosyć smutna. Oczywiście, że chwałę za każdym razem, kiedy PKP Cargo coś przekazuje i kiedy PKP Intercity coś przekazuje. Za każdym razem, kiedy są jakieś zmiany w ustawach, też chwalimy. Oczywiście w większości przypadków nie można personalnie o nikim tutaj mówić, że któryś z prezesów był zły, bo wszyscy wyrażają chęć, wszyscy chcą pomóc i wszyscy mówią, że robią, co mogą, ale, jak mówię, to jest punktowe, jak kropelki, które spadają od czasu do czasu. To absolutnie nie jest deszcz, a nie mówię już o żadnej ulewie. To po prostu są pojedyncze wysokie.

Jest jeszcze jeden aspekt, który chciałem poruszyć, który jest ważny. To jest aspekt zabytków nieruchomych, czyli dworców kolejowych. Tutaj mamy zupełnie inny problem. Mianowicie z wiedzy, którą posiadam, wynika, że PKP PLK czy PKP SA, która robi remonty dworców, o ile chodzi o duże dworce, robi te dworce dobrze, wraz z konserwatorem zabytków, natomiast jeśli chodzi o dworce mniejsze... Mam nawet zapisany przykład: Gronowo Elbląskie. To dworzec, który jest z tysiąc osiemset któregoś roku, w sensie ponad stuletni, który zostanie w całości rozebrany i odbudowany już tylko jako atrapa, choć konserwatorzy zabytków – wiem to od nich osobiście – wielokrotnie starają się, żeby te dworce były uratowane, to się nie dzieje.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Gronowo Elbląskie?

Wiceprezes PGTKW Piotr Nowicki:

Tak. Mógłbym mówić naprawdę dużo. Spojrzę jeszcze w moją listę, czy powiedziałem to wszystko, co chciałem.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Nie da się wszystkiego, panie Piotrze. Pewnie jeszcze wrócimy, jak będzie kolejka.

Wiceprezes PGTKW Piotr Nowicki:

Bardzo chciałbym, żeby wybrzmiało, że Polska nie dba o swoje zabytki kolejnictwa, a uważam, że również o zabytki techniki. Jest to temat w ogóle nieogarnięty systemowo. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Bardzo proszę najpierw się przedstawić. Dobrze?

Wiceprezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Sławomir Centkowski:

Sławomir Centkowski, Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce.

Pani przewodnicząca, szanowni państwo, wydaje mi się, że ta podkomisja została stworzona właśnie dlatego, że w Polsce nie ma żadnej ochrony zabytków. Tak naprawdę miłość pasjonatów kolejowych jest bezgraniczna, bo gdyby nie ta miłość, wielu z tych cennych egzemplarzy już dziś byśmy nie mieli. Być może to, co powiem, będzie bezprzedmiotowe, bo państwo będziecie mieli na to rozwiązania, ale jest też ta druga miłość: tych, którzy zarządzają koleją. Ona zależy od tego, jak firma, spółka w danym momencie stoi finansowo. Oczywiście łatwiej będzie spółce, która dysponuje takimi środkami finansowymi, które można skierować do ochrony zabytków. Gorzej będzie, jeżeli spółka jest w trudnej sytuacji finansowej, wtedy te elementy stają się mniej istotne i mniej ważne. To jest właśnie ten moment, kiedy tracimy cenne elementy naszej kolejowej historii. Wydaje mi się, że dla tych, którzy są na tej sali, jest ona bardzo istotna.

Przechodząc do konkretów, szanowni państwo, wydaje mi się, że najwięksi pasjonaci, miłośnicy kolei, ci, którzy chcieliby nie wiadomo co zrobić, nie udźwigną tego ciężaru, bo jest zbyt wielki, zbyt złożony i w swoim zakresie wymagający bardzo wielu zorganizowanych działań. Dlatego osobiście uważamy, że powinna być stworzona krajowa strategia dziedzictwa narodowego, która byłaby podwaliną tego, żeby znaleźć wspólną formułę funkcjonowania – może powiem za dużo – muzeum kolejowego, a jeszcze najlepiej narodowego, oczywiście do tego stabilne źródła finansowania, bo bez nich nie ma mowy o tym, żeby to się utrzymało.

I to nadal jest za mało, szanowni państwo, bo nawet gdy minister kultury będzie miał to w swojej opiece, to i tak trzeba zaangażować bardzo dużą rzeszę ludzi nauki, bo przecież to nie są tylko pojazdy, to nie są tylko lokomotywy, to są również urządzenia techniczne, które podlegają pod nazwę zabytków kolejowych. Żeby nie ograniczać roli państwa, wszystkie wspierające stowarzyszenia, organizacje samorządowe, które widzimy, powinny, jak mówiłem, podejmować tego typu działania pod jednym patronatem ministerstwa kultury.

Przychodząc na to spotkanie, pozwoliłem sobie popatrzeć na to, jakie rozwiązania mamy w Europie. Na przykład w Niemczech, we Francji i w Hiszpanii mieliśmy muzea narodowe. Podejrzewam, że dziś słowo „narodowe” nie występuje w nazwie, choć występuje jeszcze w Anglii i w Portugalii, ale jest to objęte stałym źródłem finansowania. Nie ma przeszkód ku temu, żeby chronić swoje dziedzictwo kulturowe, kolejowe właśnie w taki sposób, żeby te zabytki zabezpieczyć, bo, szanowni państwo, te zabytki funkcjonują na zasadzie, o jakiej mówił przedmówca: miłość, wielkie serce i poświęcenie. Troszeczkę tych ludzi znam, pracuję na kolei już tak długo, że spotykam ich na swojej drodze. To faktycznie są ludzie oddani całym sercem i całą duszą, ale to jest za mało. To jest naprawdę za mało.

Bez strategii narodowej, bez stabilnego źródła finansowania, bez połączenia sfer administracyjnych, samorządowych, również bez stowarzyszeń i pasjonatów tego nie uda się zrobić, a jeszcze na szczęście mamy co chronić. Jeżeli taka inicjatywa wypłynęłaby z Komisji Infrastruktury, na pewno miałyby walor możliwości, spełnienia się, a rozwiązania techniczne do nich musieliby znaleźć specjaliści. Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Czy ktoś jeszcze z przedstawicieli strony społecznej? Panowie, zapraszam. To jest wasz czas, więc proszę go wykorzystać.

Prezes Towarzystwa Ochrony Zabytków Kolejnictwa i Organizacji Skansenów Zbigniew Jakubina:

Dzień dobry. Zbigniew Jakubina, Towarzystwo Ochrony Zabytków Kolejnictwa i Organizacji Skansenów w Pyskowicach.

Tak jak tutaj zostało to wspomniane przez pana Piotra, jesteśmy organizacją społeczną działającą od 1998 r. Zgromadziliśmy tabor kolejowy w postaci 140 jednostek taboru. To są lokomotywy parowe, spalinowe, wagony osobowe, różnego rodzaju urządzenia SLK, też ewentualnie do obsługi tych pojazdów.

Co widzimy jako stowarzyszenie? Głównym problemem na płaszczyźnie działalności w ratowaniu tych zabytków jest to, że o ile w strukturach taborowych bądź urządzeń jest jakieś światelko w tunelu, jednak ktoś się nad tym pochyli, coś dostaniemy – mówię w cudzy-słowie, nie tylko my, ale w ogóle organizacje społeczne – to samo miejsce, w którym będziemy to mogli składować, odrestaurowywać, stworzyć sobie jakieś zaplecze i w przyszłości ekspozycję, jest nie do zdobycia.

Działamy w Pyskowicach na torach wynajętych od spółki PKP PLK, natomiast obok nas wał się, rozpadają się budynki z ponad 100-letniej zabytkowej parowozowni. Ze względu na ustawę z 2013 r. i punkt, który mówi o przekazywaniu takiego zbędnego mienia z PKP SA, powiem szczerze, że od 27 lat próbujemy przekonać urzędników wszelkiej maści – nie obrażając tutaj ludzi – żeby po prostu przejęli te obiekty w myśl tej ustawy i w jakiś sposób nam je udostępnili. Powiem szczerze, 27 lat to jest ponad ćwierć wieku. Tyle nam uciekło jako naszemu stowarzyszeniu, które mogłoby stworzyć w Pyskowicach placówkę muzealną z prawdziwego zdarzenia.

Fakt, na to potrzebne są pieniądze, na to potrzebne są środki. Ale jeżeli jako stowarzyszenie, jako społecznicy nie będziemy mieli zapewnionego swojego bytu, swojego miejsca, swojego konta, gdzie możemy to legalnie robić i nie mieć presji za uszami, że za chwilę ktoś nam wypowie umowę – a to nie jest kolejka H0, że to sobie weźmiemy, bo przetransportowanie takiej liczby pojazdów jest logistycznie naprawdę ciężkie, jest to duże wyzwanie rodzące pytanie „gdzie i za co?” – to nigdy nie zdobędziemy w kraju muzeów, jakie są choćby w Czechach, patrząc najbliżej. Tam przychodzą wolontariusze, mają możliwość się spełniać, mają możliwość pracy przy tym, jest możliwość zachowania ginących zawodów.

Jako członkom stowarzyszenia podczas naprawy i odbudowania lokomotywy parowej Ty42 nr 24 udało nam się pozyskać uprawnienia do obsługi lokomotyw parowych, udało nam się pozyskać uprawnienia do napraw na kotłach. Jeszcze nie można powiedzieć, że robimy to jako firma uprawniona, ale możemy robić takowe przeglądy. Musimy natomiast mieć miejsce, musimy mieć zaplecze, musimy mieć warsztat, a tego niestety nie mamy.

Doszlśmy teraz do takiego momentu, że lokomotywie wyszła rewizja wewnętrzna kotła i jako stowarzyszenie nie mamy miejsca, żeby tę rewizję przeprowadzić, bo nie zrobi się tego na gołych torach. Żaden inspektor dozoru w tym wypadku nie przyjdzie, nie wesprze nas i nie będzie odbierał takiego rozebranego pojazdu w torach, bo to jest awykonalne. Jest to jeden z naszych głównych problemów, bo, jak powiedział pan Piotr Nowicki, tak samo działa KSK Wrocław, które w ogóle nie ma swojego miejsca i jest porozrzucane po Wrocławiu, tak samo nasze stowarzyszenie czy stowarzyszenie z Jarocina jest na niepewnym gruncie.

Myślę, że i wolontariuszy byłoby dużo więcej. Powiem to z autopsji. W naszym stowarzyszeniu mieliśmy dużo ludzi młodych, chętnych do roboty, którzy przychodzili, pomagali, ale widzieli patową sytuację dojścia do ściany, do której jako stowarzyszenie doszlśmy w pozyskaniu tego terenu. Były przepychanki z zakładem nieruchomości o tytuły prawne. Koledzy powiedzieli: „Zbyszek, nie ma sensu, idziemy do Bytomia na wąskotorówkę – tam grunt jest pewny i tam ludzie się realizują – bądź w Rudach Raciborskich na wąskim torze”.

Dziękuję. Z mojej strony to tyle.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie. Bardzo proszę.

Dyrektor Parowozowni Wolsztyn Waldemar Ligma:

Dzień dobry państwu.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Pan prezes chce coś dopowiedzieć, tak?

Wiceprezes PGTKW Piotr Nowicki:

Dosłownie słówko, żebyście państwo zdawali sobie z tego sprawę przy okazji prac nad finansowaniem kolei wąskotorowych, które być może się uda, bo już nawet jesteśmy na etapie projektu ustawy.

To jest naprawdę bardzo dobra wiadomość, że koleje wąskotorowe być może niedługo będą się miały lepiej. Były kompletnie zapuszczone, ale to jest odrębny temat. Przeprowadziliśmy badanie czy zabawę logiczną polegającą na rozmowie o pieniądzach. Po obliczeniach wyszło

nam, że budżety na kolei w Ministerstwie Infrastruktury są tak gigantyczne, że gdyby wziąć odsetki od niewydanych pieniędzy, jeśli mamy, nie wiem, budżet roczny 10 mld zł, wydajemy 9,5 mld zł, 500 mln zł jest niewydane i 500 mln zł kładziemy na konto, to odsetki od tego sfinansowałyby wszystkie koleje wąskotorowe. W związku z tym te pieniądze naprawdę są. Oczywiście wiem, że nie tak łatwo jest z tego wziąć. To są naprawdę duże kwoty, tak że wystarczy tylko chcieć, ale to da się zrobić.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Chyba zgłaszał się pan dyrektor parowozowni w Wolsztynie, prawda?

Dyrektor Parowozowni Wolsztyn Waldemar Ligma:

Dzień dobry państwu.

Proszę państwa, jestem w nieco innej roli. Chylę czoła przed wszystkimi stowarzyszeniami, które faktycznie borykają się z problemami finansowymi. Jako Parowozownia Wolsztyn mamy jeszcze czterech organizatorów. To jest Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego, gmina Wolsztyn, powiat wolsztyński i PKP Cargo. Nie ukrywam, że dzięki przychylności urzędu marszałkowskiego – a tam akurat rozumieją, że Wolsztyn powinien funkcjonować i powinien dalej żyć – jakoś tak udaje nam się to poskładać, że dzisiaj nie mamy problemów finansowych, jeżeli chodzi o działalność bieżącą.

W tej chwili mam pod parą jeden parowóz normalnotorowy, którym od 1 kwietnia ponownie rozpoczynamy ruch pasażerski na krótkich odcinkach. Tylko raz w tygodniu będziemy jeździli trasę ok. 70 km do Poznania, dlatego że mając na razie jeden parowóz, musimy go jak najbardziej oszczędzać. W remoncie mam natomiast dwie lokomotywy typu OL, które powinny wrócić do służby do końca 2025 r., czyli przybędą nam dodatkowo dwa parowozy normalnotorowe: do ruchu planowego i do ruchu turystycznego. Jestem też przewoźnikiem kolejowym, w związku z tym moja rola jest tutaj trochę inna. Oczywiście Wolsztyn to jest też to miejsce, gdzie każdego roku odbywają się chyba najbardziej znane parady parowozów.

Proszę państwa, dzisiaj naszym największym problemem – faktycznie, w pełni zgadzam się z panem Piotrem – jest brak centralnej polityki, jeżeli chodzi o opiekę nad zabytkami kolejnictwa. To jest jedna rzecz. W Wolsztynie największe problemy mamy natomiast z terenem. Akurat my mamy swoją siedzibę, natomiast jest to na tyle mała siedziba, że do Wolsztyna nic więcej już nie ściągnę, a tych parowozów troszeczkę jeszcze mam, w Lesznie i nie tylko. Na to, żeby to wszystko przyciągnąć z powrotem do Wolsztyna i odrestaurować, po prostu brakuje mi miejsca.

Na szczęście miasto Wolsztyn pozyskało tereny, które są przy parowozowni, tam jest plan zrobienia miasteczka kolejowego, ale to jest przyszłość, a przede wszystkim to są pieniądze, które będą potrzebne na zrobienie tej inwestycji. W tym roku mamy w planach także odrestaurowanie pięciu lokomotyw. One już zostały wybrane. Tych pięć lokomotyw będzie odrestaurowanych, ale jako zabytki, jako lokomotywy zimne. One już do pracy nie wrócą.

Co do naszych organizatorów, jestem w parowozowni Wolsztyn od dwóch lat i przez dwa lata cały czas rozmawiamy z PKP Cargo. W tej chwili jest małe światelko w tunelu, ponieważ PKP Cargo od wielu lat, będąc organizatorem parowozowni Wolsztyn, nie wpłacało składek, które zostały ustalone. W tej chwili rozmawiamy, dostałem od państwa pismo, wiem, że jest światelko w tunelu, jesteście na dobrej drodze. Mam nadzieję, że do końca tego roku uda nam się wypracować jakieś porozumienie i ten temat zakończyć. Wiem, że postępowanie sanacyjne troszeczkę popsuło nam temat, bo był taki moment, kiedy kompensowaliśmy sobie zadłużenie w usługach państwa. Postępowanie sanacyjne na dzień dzisiejszy to wyklucza. W związku z tym czekamy, co będzie dalej. Mam nadzieję, że dojdzie do spotkania.

Moje kolejne pytanie jest takie: Jaka będzie dalsza rola PKP Cargo? Propozycja pozostałych organizatorów była taka, aby PKP Cargo wyszło. Rozumiem to, natomiast do dzisiaj nie wiemy, co z tym wszystkim dalej będzie. Parowozownia Wolsztyn jako ten twór, który funkcjonuje, cały czas funkcjonuje i finansowo jest stabilny. Tych problemów nie mamy, zatrudniamy nowych ludzi, poszerzamy załogę, powiększamy także zakład, bo dobudowujemy pewne elementy, pewne części naszej infrastruktury. Coraz bardziej otwieramy się również na ruch turystyczny. Podjęliśmy dosyć ścisłą współpracę m.in. z rynkiem Beneluksu, z Anglią.

Tutaj krótka dygresja. Proszę państwa, jak byłem na spotkaniu, walnym zgromadzeniu Stowarzyszenia Dziedzictwo – miałem tam prelekcję o parowozowni Wolsztyn – to byłem zdziwiony tym, jak Anglicy sobie to wszystko poukładali. Byłem w potężnym muzeum kolejnictwa w Yorku i dosłownie zazdrość mnie bierze, kiedy patrzę, jak Anglicy potrafili zadbać o swoje zabytki. Mam w Wolsztynie parowóz Pm36, czyli tzw. Piękną Helenę, sławny parowóz, którego status prawny do dzisiaj jest nieuregulowany. Będziemy rozmawiali ze Stacją Muzeum w Warszawie o tym, co dalej z tym tematem zrobić. To jest jedyna taka lokomotywa, która jest. Wszystko to idzie troszeczkę jak po grudzie. Niestety nie mogę przy tym parowozie nic robić, bo to nie mój majątek. Nie mogę inwestować pieniędzy Parowozowni Wolsztyn w majątek, który nie jest mój własny. Parowozownia Wolsztyn jest jednocześnie instytucją kultury województwa wielkopolskiego, w związku z tym ta inwestycja jest niemożliwa.

Myślę też, proszę państwa, że czasami musimy uderzyć się w piersi, dlatego że to, że nie ma jakiegoś centralnego sterowania, to jest jedno, ale drugie – nasza współpraca z niektórymi jednostkami jest dosyć trudna, nie wiem dlaczego. Pamiętam, jak pojechałem do parowozowni w Bluebell w Anglii. Zobaczyłem ok. 100 osób na terenie parowozowni i pytam: „O, spora załoga”. Pani dyrektor mówi do mnie: „Nie, proszę pana, mamy siedem osób etatowych, ale mamy 117 osób wolontariuszy, którzy na co dzień do nas przychodzą i nam pomagają”.

Apeluję przede wszystkim do wszystkich stowarzyszeń o większą współpracę. Na dzień dzisiejszy bardzo dobrze współpracujemy m.in. z Chabówką, z Jaworzyną, z Pyskowicami. Myślę, że jeżeli wszyscy razem zaczniemy więcej w tym temacie robić, będzie lepiej dla naszych zabytków i dla wszystkich zabytków kolejnictwa, które są. Jeśli chodzi o Wolsztyn, to oczywiście skupiam się przede wszystkim na lokomotywach parowych, bo to jest rzecz, która w Wolsztynie jest wyróżnikiem, i na taborze wagonowym.

Ode mnie to w zasadzie tyle. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Czy jeszcze ktoś ze strony społecznej, z przedstawicieli stowarzyszeń muzeów? Bardzo proszę.

Główny inwentaryzator Stacji Muzeum Piotr Kałużyński:

Dzień dobry państwu. Piotr Kałużyński, jestem głównym inwentaryzatorem Stacji Muzeum. Tylko króciutko chciałbym odnieść się do dwóch kwestii, które były tutaj poruszane.

Pierwsza rzecz jest taka. Jeśli chodzi o samo pozyskiwanie taboru, owszem, stowarzyszenia mają taką możliwość. Oczywiście idzie to tak, jak przedmówcy mówili, natomiast warto pamiętać o tym, że jako jednostki budżetowe nie mamy możliwości otrzymania taborów w darowiźnie w związku z tym, że w 2018 r. uniemożliwiła nam to zmiana ustawy co do restrukturyzacji PKP. Teraz w darowiźnie tabor mogą otrzymać tylko stowarzyszenia i to też jest dla nas duży problem. Oczywiście broń Boże nie chodzi mi o to, żeby to blokować dla stowarzyszeń, bo uważam, że im należy się jeszcze więcej pomocy, jeszcze więcej ułatwień w tym zakresie, ale myślę, że wszyscy zyskalibyśmy na tym, gdyby te jednostki państwowe, jednostki budżetowe, jednostki samorządowe też mogły z czegoś takiego skorzystać. Jako Stacja Muzeum od naszego powstania w 2016 r. nie przyjęliśmy ani jednego eksponatu normalnotorowego, ani w darowiźnie, ani w drodze zakupu, ponieważ po prostu nie ma pieniędzy na zakup. To moja drobna uwaga w tym zakresie.

Druga rzecz, jeśli chodzi o instytucje państwowe, m.in. właśnie o nas, o Stację Muzeum w Warszawie, jest taka, że tutaj też jest troszkę problemów systemowych związanych, jak myślę, z organizacją m.in. naszej jednostki, ponieważ jesteśmy pewnego rodzaju spadkobiercą Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, które miało status muzeum rejestrowego, było wpisane do Państwowego Rejestru Muzeów i działało ogólnopolsko. Wtedy taka współpraca, na przykład z parowozownią Wolsztyn czy z Chabówką, czy z kimkolwiek na zasadzie użyczania eksponatów, delegacji eksponatów, współpracy także przy czynnych eksponatach – pan dyrektor mówił o Piękną Helenie – była dużo prostsza. W tym momencie jesteśmy instytucją kultury województwa mazowieckiego, więc też mamy duży problem z wydatkowaniem funduszy nawet na nasze eksponaty, które nie znajdują się u nas.

To tylko dwie uwagi, dwa drobne punkty do ogólnej dyskusji o kondycji jednostek państwowych u nas. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Skoro już nie widzę strony społecznej, mam pytanie do posłów. Czy chcecie państwo teraz zabrać głos i dać pytanie, czy po rundzie odpowiedzi? Widzę, że jest zgłoszenie, to bardzo proszę, pani posłanka Paulina Matysiak.

Posel Paulina Matysiak (Razem):

Bardzo dziękuję.

Tak, wydaje mi się, że chyba lepiej po prostu przedyskutować i zebrać pytania, a potem ewentualnie zrobić drugą turę, jeżeli odpowiedzi nie będą satysfakcjonujące.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Będziemy dopytywać, tak.

Posel Paulina Matysiak (Razem):

We wcześniejszych wypowiedziach pani przewodniczącej i państwa ze strony społecznej było o tym dużo mowy, natomiast myślę, że trzeba sobie jasno powiedzieć, że ochrona zabytków kolejowych to jest jeden z kluczowych elementów zachowania dziedzictwa kulturowego Polski, zabytków techniki. Dodam tylko, że problem dotyczy całego kraju, nie konkretnych miejsc. W wielu różnych tematach i konkretnych miejscach podejmowałam swoje interwencje. Może przejdźmy krótko po takich przykładach, które dotyczą miejsc, w których temat cały czas jest nierozwiązany.

W interpelacji nr 6490, która była skierowana do ministrów infrastruktury i kultury, podkreślałam brak kompleksowych remontów zabytkowych dworców, mimo że są prowadzone modernizacje linii kolejowych. Jest taki jeden przykład: dworzec w Lubsku w województwie lubuskim popada w ruinę. PKP SA częściej decyduje się na wyburzenia niż na rewitalizację. Podobna sytuacja dotyczy dworca w Szczakowej w województwie śląskim, który na przykład jest ujęty w „Programie inwestycji dworcowych na lata 2024–2030”, ale tutaj nie mamy określonego terminu działań. Pytanie, czy dzisiaj dostaniemy odpowiedź, czy coś z tym dworcem się zadzieje. Jeżeli tak, to kiedy rozpoczną się prace dotyczące rewitalizacji tego dworca?

Kolejny temat to zabytkowe wieże wodne, które niegdyś były istotne dla kolei, a dziś popadają w ruinę. W interpelacji nr 1459 wskazałam na możliwość ich adaptacji na cele turystyczne albo kulturalne. Niestety odpowiedź z ministerstwa kultury była jednoznaczna. Ministerstwo ogranicza swoje działania do obiektów, które są wpisane do rejestru zabytków. To też pokazuje brak systemowego podejścia.

Kolejna, trzecia kwestia to niszczenie historycznych rogatek na stacji Nowawieś Mochy w województwie wielkopolskim. Są one unikalne pod względem konstrukcyjnym, edukacyjnym. Tutaj z kolei ministerstwo kultury po interwencji uznało ich wartość zabytkową, ale z kolei decyzyja o ich ochronie pozostaje w gestii PKP PLK.

Kolejny problem to los historycznych pojazdów kolejowych. O tym też była już dzisiaj mowa. Mamy sytuację, w której lokomotywy czy wagony zamiast być remontowane i wykorzystywane turystycznie, są złomowane. Tu wystąpiłam do ministerstwa kultury w sprawie pojazdu SN61-183 z województwa zachodniopomorskiego, który to pojazd mógłby zostać przywrócony do ruchu turystycznego. Znowu mamy niezadowalającą, niesatysfakcjonującą odpowiedź z ministerstwa, ponieważ środki finansowe są przewidziane tylko na tzw. zimne eksponaty, które są absurdem w kontekście promocji historii kolei. Te zimne eksponaty odnosi się do takich eksponatów, których nie można dotykać, z którymi nie można interaktywnie działać. Zazwyczaj są zamknięte w gablotach lub ustawione tak, że zwiedzający je tylko oglądają, a nie dotykają. Przeciwnieństwem są więc tego typu zabytkowe lokomotywy czy zabytkowy tabor, który mógłby służyć i który mógłby być po prostu dalej wykorzystywany.

Była już mowa o Skansenie Taboru Kolejowego w Chabówce w województwie małopolskim, który zmaga się z problemami finansowymi. W tej sprawie też interweniowałam: do PKP Cargo i do PKP SA. Dostałam zapewnienie, że toczy się praca nad zapewnieniem utrzymania. Być może to byłoby dobre miejsce, żebyśmy dzisiaj usłyszeli, jak wygląda wypracowana koncepcja utrzymania tego miejsca, bo chyba ciągle nie zapadły konkretne decyzje. Gdzie jak nie na podkomisji do spraw transportu kolejowego mielibyśmy usłyszeć, co dalej ze skansenem taboru kolejowego?

Kolejna rzecz to bulwersujący przypadek dworca w Niechorzu w województwie zachodniopomorskim, który mimo wpisu do rejestru zabytków został wyburzony bez wymaganych zgód. Lokalna społeczność słusznie obawia się braku transparentności działań urzędników, inwestorów. Sprawa jest badana przez wojewódzkiego konserwatora zabytków, ale, powiedzmy sobie wprost, brak konsekwencji jest niedopuszczalny i nie można przechodzić do porządku dziennego nad takimi sytuacjami jak ta, którą przywołałam.

Ostatni przykład jest z mojego województwa. O tym też była dzisiaj mowa. To rogowska kolej wąskotorowa, jedna z najstarszych w Polsce, zagrożona zamknięciem z powodu braku funduszy. W interpelacji nr 4203 apelowałam o systemowe wsparcie finansowe. O tym też mówił przed chwilą pan Piotr Nowicki. Mam nadzieję, że usłyszymy, jak ma wyglądać finansowanie kolei wąskotorowej w Polsce.

Proszę państwa, przywołałam tylko przykłady i podejmowane przeze mnie działania z tej kadencji Sejmu, z X kadencji Sejmu, z kilkunastu miesięcy. Takich przykładów można byłoby przywołać więcej. Mam nadzieję, że dzisiejsze spotkanie będzie pierwszym spośród kolejnych, na których uda nam się wypracować systemowe rozwiązania. Wiem, że nie ma z nami nikogo z kierownictwa ministerstwa i panie przedstawia po prostu informacje, pewnie nie będą mogły do niczego się zobowiązać, natomiast my potrzebujemy jasnych deklaracji ze strony kierownictwa ministerstwa, od osób, które podejmują decyzje, które mogą zadeklarować chęć działania między jednym a drugim resortem, między spółkami, do których należą wymienione miejsca, wymienione zabytki czy tabor, jak również wolę polityczną do tego, w jaki sposób będziemy o to dziedzictwo dbać. Inaczej potem obudzimy się w takiej rzeczywistości, w której tych zabytków po prostu nie będzie i nie będzie można ich odzyskać, nie będzie można z nich korzystać, nie będziemy mogli uczyć się z nich o tym, jak wyglądał świat.

Mam więc nadzieję, że uda nam się zorganizować kolejne spotkanie z kierownictwami ministerstw, bo jeżeli nie będzie tutaj ministrów bądź wiceministrów, to wyjdziemy z ciekawą dyskusją, ale tylko z dyskusją. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

O głos poprosił pan poseł Bartosz Zawieja.

Poseł Bartosz Zawieja (KO):

Dziękuję, pani przewodnicząca.

Przepraszam za spóźnienie, ale pociąg troszkę się spóźnił.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

PKP? Intercity? Polregio? Mamy je dzisiaj do wyboru.

Poseł Bartosz Zawieja (KO):

Piękna Helena z Wolsztyna przywiozłaby mnie na czas, ale do meritum.

Przytoczę trzy nazwiska: Dominik Tomiak, Jacek Skrobisz, Marek Woźniak, burmistrz, starosta, marszałek województwa wielkopolskiego. Co ich łączy? To, że jedyną czynną w tej części Europy parowozownię, co tu dużo mówić, zatrzymali przy życiu przez to, że zrozumieli, jak unikatowa jest parada parowozów, która odbywa się w weekend majowy na początku maja każdego roku w Wolsztynie.

Trzeba jasno powiedzieć, że ze strony samorządowej zostało zrobione wszystko, co jest możliwe, aby ta instytucja przetrwała. Jest to instytucja, którą tworzą, jak powiedziałem, samorząd gminny, powiatowy i samorząd województwa wielkopolskiego, siedzący tutaj pan dyrektor Waldemar Ligma, bez wątpienia wybitny pasjonat. Moim zdaniem jednostka ta potrzebuje stałego wsparcia, nakładów z KPO czy ze środków zewnętrznych, czy z FEnIKS, czy nawet z dotacji ministra kultury na rewitalizację środków trwałych czy nietrwałych. Warto zastanowić się, czy, mówiąc wprost, tak wspaniałej instytucji kultury nie rozbudować. Co za tym idzie, potrzeby rozbudowy i napraw taboru historycznego i rozbudowy istniejącej infrastruktury są niewyobrażalne, ale ten niewyobrażalny potencjał widać chociażby na tej paradzie, gdzie prawie połowa dziesiątek tysięcy osób, które odwiedzają wtedy południową Wielkopolskę, to osoby z Dalekiego Wschodu bądź z Azji Południowo-Wschodniej.

Moim zdaniem ten zaczyn, jeżeli chodzi o parowozownię Wolsztyn, mógłby być fenomenalnym początkiem powstania czegoś takiego, co starosta Jacek Skrobisz tak bardzo szumnie,

ale moim zdaniem bardzo znakomicie, bardzo wymownie... To mogłoby być coś, co oddaje ducha tego miejsca i jego potencjał: narodowe muzeum kolejnictwa. Tak to mogłoby się nazywać, nawet jako instytucja w kilku lokalizacjach. Oczywiście jedną z tych lokalizacji mógłby być Wolsztyn jako miejsce najbardziej rozpoznawalne pod kątem takiej infrastruktury czy nawet jako produkt turystyczny. Bez wątpienia byłoby to uzupełnieniem czegoś, o czym też można pomyśleć, czyli powstania wielkopolskiego szlaku kolei żelaznej, z wykorzystaniem chociażby wolsztyńskiego taboru jako krajowej atrakcji turystycznej.

Żeby to wszystko się spinało, chociażby pod kątem osób, które zanikają, bo osoby, które naprawiają ten tabor, dbają o niego, konserwują, to są zawody, które, delikatnie mówiąc, są deficytowe... Gdyby w zakładach Hipolita Cegielskiego nie było jeszcze kilku pasjonatów, którzy są w stanie nitować kotły parowe, to nie pojechałaby żadna lokomotywa. To jest aspekt chociażby utrzymania tych ginących zawodów, które z racji pasji niejednokrotnie społecznie utożsamiają się z tym miejscem i z tą wybitną infrastrukturą, z którą mamy do czynienia.

Można by temu zaradzić w oparciu o to wybitne miejsce, chociażby rozważając przejęcie przez Ministerstwo Infrastruktury bądź Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego patronatu nad tą parowozownią czy nad taką infrastrukturą i przyznanie jej stałej dotacji na działalność. Podobnie jak przy muzeum rolnictwa w Szreniawie, bo mało kto wie, że w gminie Komorniki – w niej akurat mieszkam na co dzień – również jest fenomenalna instytucja kultury, którą zarządza marszałek województwa, w której również są niewyobrażalne eksponaty rolnicze, przemysłowe, które mogą wpisywać się w aspekt turystyki i zwiedzania pojazdów czy infrastruktury, których już nie ma, które są bardzo unikatowe w skali nawet nie kraju czy Europy, ale świata.

Zwracam się teraz z apelem może do państwa z PKP PLK, może do państwa z PKP SA czy do wszystkich spółek kolejowych, ale również do Ministerstwa Infrastruktury. Może warto byłoby tego typu instytucje jak chociażby parowozownia w Wolsztynie zgłosić do UNESCO jako obiekt dziedzictwa światowego. Moim zdaniem spełnia on wszelkie możliwe aspekty. Śmiem twierdzić, że jest to jedyna tego typu parowozownia w Europie. Jeżeli mogę zaapelować do wszystkich osób, które mogą wesprzeć nie tylko parowozownię Wolsztyn, ale również muzeum rolnictwa w Szreniawie 10 km pod Poznaniem, to naprawdę powiem państwu coś takiego, że samorządy przez ostatnie lata spełniły swoją rolę na różnych szczeblach. Bez wątpienia samorząd województwa wie gdzie tu prym, ale wydaje mi się, że potencjał, który drzemie w tych miejscach, jest całkowicie niewykorzystany.

Apeluję do wszystkich podmiotów, które mogą zdecydowanie polepszyć i wydobyć niespotykane walory tego miejsca, zwłaszcza potencjał turystyczny, aby ewentualnie weszły do tej instytucji kultury jako kolejny podmiot, który mógłby w ramach jakiejś stałej kwoty wesprzeć chociażby modernizację tego taboru. A jeżeli nie, to naprawdę wszystkich państwa zachęcam, aby przejechać się do Wolsztyna, a jak bardzo nie chcecie, to raz w tygodniu, w sobotę, Piękna Helena jedzie z Wolsztyna do Poznania, po czym wraca do Wolsztyna po południu, póki jeszcze te lokomotywy jeżdżą. To jest coś niespotykanego na skalę europejską i światową.

Proszę, abyśmy uratowali te miejsca i zwiększyli ich potencjał, który jest fenomenalny. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Jak państwo będą w Wolsztynie, to całkiem blisko jest Jarocin. Tam również jest parowozownia. Niestety nie jest zarządzana przez samorząd, samorząd nie może zarządzać, bo nie ma przekazanych gruntów. Przez PKP też nie jest zadbana, natomiast dbają społecznicy. Tutaj mamy również przedstawicieli. Mam jedną prośbę, ponieważ już minęła godzina, oddam jeszcze głos panu posłowi Lamczykowi i potem oddam głos resortowi. Dobrze? Najwyżej zrobimy drugą rundę.

Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Dziękuję bardzo, pani przewodnicząca.

Szanowni państwo, jestem z Pomorza. Najwięcej dworców zostało przekazanych samorządom właśnie na Pomorzu. Oczywiście samorządy dobrze wyremontowały zabytkowe dworce. Marszałek przekazał środki na budowę węzłów integracyjnych, ale zostały jeszcze

elementy, które należałoby zrobić, jak chociażby zabytkowa parowozownia z obrotnicą w Kartuzach, która też jest rzadko spotykana. To jest ostatni oddech tej obrotnicy. Za chwilę może być za późno. Jest również – też historyczna – nastawnia, która wygląda bardzo ładnie. Idąc dalej, w Kościerzynie jest i sprawdza się skansen parowozów, natomiast cały czas brakuje środków, żeby można było na bieżąco je konserwować. Samorządy dokładają środków, ale to zawsze jest za mało.

Idąc dalej, w Chojnicach jest lokomotywownia, która jest z okresu międzywojennego. Też wymagałyby środków. Właśnie tam są zabytkowe wagony, które też można by poddać jakiejś renowacji, którymi można by uzupełnić muzeum w Kościerzynie, by można było skorzystać latem, kiedy te parowozy są bardzo często uruchamiane. Dlatego systemowe wsparcie jest wskazane. Oczywiście musi to być rozsądne, ale, jak mówię, samorządy nie mają środków, żeby ciągle pomagać, dlatego systemowe wsparcie byłoby konieczne. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Szanowni państwo, wybrzmiało mnóstwo pytań o bardzo konkretne miejsca, nawet o konkretne pojazdy. Mamy też pytania systemowe. Okazuje się, że nabycie pojazdu to jest najmniejszy problem, chociaż to też jest problemem. Potem jest kwestia utrzymania, kadry i miejsca.

Zaraz oddając państwu głos, poproszę, żebyście państwo odnieśli się do tego. W 2017 r. w podsumowaniu konferencji w Senacie na temat dziedzictwa kolejowego wybrzmiał postulat powołania narodowego muzeum kolejnictwa i powołania wcześniej międzyresortowego zespołu ds. ochrony dziedzictwa kolejowego. Bardzo prosiłabym o odniesienie się. Czy w tym temacie coś się zadziało? Widzimy, że jest tutaj potrzeba działań systemowych.

Kto z państwa chciałby zabrać głos jako pierwszy? Spojrzenie padło na Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego. Czy PKP SA? Kto z państwa odniesie się jako pierwszy?

Naczelnik Wydziału do Spraw Nadzoru w Departamencie Dziedzictwa Kulturowego Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego Radosław Jańczak:

Radosław Jańczak, jestem naczelnikiem Wydziału do Spraw Nadzoru nad Muzeami Departamentu Dziedzictwa Kulturowego Ministerstwa Kultury. Wypowiem się z punktu widzenia Departamentu Dziedzictwa Kulturowego.

Z naszego punktu widzenia obecnie jesteśmy skoncentrowani raczej na pozyskaniu odpowiedniego gruntu i ewentualnym wybudowaniu na nim siedziby Narodowego Muzeum Techniki. Jak sama nazwa wskazuje, jednym z elementów szerokiej prezentacji i opowieści o historii rozwoju techniki na ziemiach polskich będzie także kluczowy aspekt dla tego spotkania, a więc aspekt historii rozwoju kolejnictwa na ziemiach polskich. Jest daleko zarysowana perspektywa, nadzieja na pozyskanie dla Narodowego Muzeum Techniki w przyszłości miejsca w Warszawie, które nazywa się Odolany. Wówczas jako oddział Narodowego Muzeum Techniki moglibyśmy umieścić tam najcenniejsze zabytki, jeżeli chodzi o historię kolejnictwa na ziemiach polskich.

Jeżeli idzie o lokalne inicjatywy, które oczywiście są bardzo cenne, Wolsztyn niejednokrotnie pojawia się nawet w telefonach od obywateli, którzy tam jeżdżą i pytają, jaki jest nadzór ministra. Nadzór jest tylko ogólny, bardziej jeżeli chodzi o aspekt opieki nad zabytkami, a nie jeżeli chodzi o obszar muzealnictwa. Oczywiście jest to bardzo ważne, niemniej w tym momencie, jak sądzę, możemy mówić tylko o wsparciu poprzez programy ministra, które są dedykowane ochronie tych zabytków.

Tyle z mojej strony. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie. Bardzo proszę.

Dyrektor Narodowego Muzeum Techniki w Warszawie Mirosław Zientarzewski:

Mirek Zientarzewski, Narodowe Muzeum Techniki w Warszawie.

Szanowna pani przewodnicząca, panie i panowie posłowie, chciałbym bardzo krótko.

Po pierwsze oczywiście gratuluję pasji, ogromnych sukcesów i państwa pracy, często społecznej, którymi na pewno cieszą się wszyscy pasjonaci zabytków techniki. Trochę ad vocem

wypowiedzi pana dyrektora chciałbym powiedzieć, co robi muzeum techniki, w jakim jest miejscu i jaka jest koncepcja rozwoju m.in. tego typu działu.

Kilka dat w największym skrócie. Rok 1775 to pierwszy w ogóle pomysł stworzenia muzeum, w którym znajdują się zabytki techniki. To są same okrągłe rocznice, one przypadają w tym roku, dlatego je państwu przypominam. Rok 1875 to utworzenie Muzeum Przemysłu i Rolnictwa, z którego tak naprawdę wywodzi się dzisiejsze muzeum w Szreniawie, ale w strukturach tego muzeum powstało przedwojenne Muzeum Przemysłu i Techniki, którego jako Narodowe Muzeum Techniki w Warszawie również jesteśmy spadkobiercą.

Przychodząc do tego muzeum, przychodziłem z takim pomysłem, że powinniśmy wyprowadzić muzeum techniki z Pałacu Kultury i Nauki dlatego, że to jest miejsce, w którym to muzeum dusi się od 1955 r., a sytuacja ta została zdiagnozowana w 1956 r. i wszyscy następni dyrektorzy tej instytucji tylko tę informację potwierdzali. Ja też to potwierdzam. Zmierzaaliśmy do tego, żeby zrobić to w logicznej kolejności, tzn. najpierw pozyskać teren, później przygotować koncepcję muzeum, a później rozpocząć inwestycje. Zasadniczo udało się doprowadzić do sytuacji, w której wróciliśmy do przedwojennej koncepcji inżyniera Jackowskiego, ówczesnego dyrektora Muzeum Techniki i Przemysłu, co oczywiście też jest istotne. Należy przypomnieć, że Sejm uchwalił rok rokiem zbrodni katyńskiej, a dyrektor Jackowski został zamordowany w 1940 r. w Katyniu i okrągłą rocznicę tego wydarzenia też mamy w tym roku.

Przedwojenna koncepcja zakładała powstanie muzeum między mostem średnicowym a Mostem Poniatowskiego. Wróciliśmy do tej koncepcji. W tej chwili muzeum posiada ośmiohektarową nieruchomość na błoniach Stadionu Narodowego. Tam powinno dzisiaj, teraz powstać muzeum techniki. Jesteśmy jedynym krajem w Europie i pewnie nielicznym na świecie, które nie ma takiego muzeum z prawdziwego zdarzenia. To jest największy kłopot.

To jest pierwszy etap tej koncepcji, natomiast drugi, odwołujący się do tematu dzisiejszego spotkania, to rozwój koncepcji związanych z budową oddziałów tego muzeum. Wszystkie liczące się muzea techniki w Europie mają oddziały przede wszystkim transportu lądowego, w tym kolejowego, i oczywiście lotnictwa. My też o tym myślimy, dlatego w obszarze naszych zainteresowań znalazła się parowozownia schodkowa w Odolanach, którą też analizujemy. Patrząc z szerszego, warszawskiego kontekstu ochrony zabytków kolejowych, myślimy o tym, że w pierwszej kolejności powinny tam trafić zabytki ze Stacji Muzeum, dlatego że one wymagają pilnej ochrony.

Dzisiaj tworzenie koncepcji muzeów tego typu czy w ogóle muzeów na wolnym powietrzu to jest kompletnie chybiony pomysł, a niestety polskie kolekcje, nie tylko związane z taborem kolejowym, ale, nie wiem... To problem Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie i kompletnie nierozwiązana sytuacja związana z kolekcją ciężkiego sprzętu wojskowego. Jest szereg innych muzeów pokazujących i utrzymujących tę patologię, pokazujących i gromadzących bardzo cenne obiekty, trzymających je na powietrzu.

Myśleliśmy, że kolejnym oddziałem tego muzeum, bo w tej chwili mamy dwa oddziały w strukturze, powinno być muzeum poświęcone głównie zabytkom kolejnictwa, natomiast w szerszym kontekście połączone być może z Muzeum Inżynierii Miejskiej i być może z szeroko rozumianym transportem lądowym. Taki zamysł dotyczył właśnie parowozowni na Odolanach, która jednocześnie umożliwia prowadzenie prac konserwatorskich. To jest obecnie jedyne takie miejsce w zasięgu Warszawy, gdzie można byłoby realizować projekty konserwatorskie związane z taborem kolejowym. Zobaczymy, co z tego wyjdzie.

Oczywiście rozmawiamy, szukamy rozwiązań, natomiast podsumowując to, co państwo mówią, sprawa zawsze dotyczy dwóch kwestii: po pierwsze miejsca, czyli właściwej lokalizacji, a po drugie środków finansowych. Nie jesteśmy dużym muzeum, bo to jest tylko czterdzieści kilka osób, natomiast zdajemy sobie sprawę, jak ważne są środki finansowe na rozwój kolekcji, na utrzymanie tej kolekcji, na projekty konserwatorskie. Wolontariusze tego nie rozwiążą. Praca wolontariuszy oczywiście konkretnie przekłada się na wymiar finansowy, bo to można przeliczyć i to są bardzo duże pieniądze – zresztą wśród nich zazwyczaj znajdują się ludzie posiadający niezwykłą wiedzę techniczną, niezbędną przy utrzymaniu tego typu obiektów – natomiast bez środków, a tak naprawdę bez woli politycznej, która jest niezbędna przy tego typu przedsięwzięciach, nie da się praktycznie nic osiągnąć. To znaczy

musi być wola, żeby to mogło zostać zrealizowane, i o taką wolę należy zabiegać. Nazywam to wrażliwością techniczną.

Jak spojrzymy na mapę muzeów kolejowych w Europie, to okaże się, że do Odry mamy piękne muzea, piękną kolekcję, południe Europy to również piękna kolekcja, muzeum brytyjskie również było wspominane, ale za naszą wschodnią granicą również są ciekawe kolekcje. Oni też to robią, mimo że tam trwa wojna. Przed chwilą, dosłownie w ubiegłym roku otworzyli muzeum związane z ich okrętami podwodnymi, eksponując pierwszy atomowy okręt podwodny, radziecki. To dzieje się wokół Polski, a my szukamy tych rozwiązań.

To może nie bierze się z braku woli, bo myślę, że braku woli tu nie ma, czego dowodem jest to spotkanie, natomiast często wiąże się to z brakiem zrozumienia, a często z brakiem środków, szczególnie jeśli dotyczy to zabytków związanych z techniką i ochroną zabytków technicznych. Rzeczywiście problematyczne jest to, żeby przekonywać decydentów związanych ze środkami finansowymi, żeby wykładali pieniądze właśnie na tę grupę niezwykle cennych obiektów. One przekładają się później na polski przemysł, na edukację, na rozwój takiego potencjału intelektualnego, który pozwala nie tylko projektować, ale też później wytwarzać. To zaczyna się właśnie w takich miejscach.

Nie chcę już przedłużać, tak że dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Chciałam powiedzieć, że plany są bardzo piękne, tylko że w tych planach musi być uwzględniona współpraca z Ministerstwem Infrastruktury, z PKP SA, przede wszystkim trzeba zadbać o te oddziały i o rozmowy ze stowarzyszeniami i miejscami, które funkcjonują od lat. To nie jest tylko Wolsztyn. Stacja oczywiście jest naturalna i mam nadzieję, że wszystkie pojazdy z Warszawy Głównej uda się jak najszybciej przenieść do tej parowozowni, natomiast są jeszcze Jarocin, Pyskowice, wiele innych miejscowości. W swoich planach proszę pamiętać też o nich. Trzeba te tematy przyspieszać.

Poruszył pan bardzo ważny wątek. Przytoczę państwu takie dane. Faktycznie takie muzea, stowarzyszenia, miejsca są miejscami, gdzie można realizować pasję – o tym była dzisiaj mowa – ale też edukować. Przed wejściem na posiedzenie dostałam od pana Adama Wawrzeniaka biuletyn z raportem brytyjskiej komisji parlamentarnej ds. dziedzictwa kolejowego. Rozumiem, że przetłumaczyło to PKP lub stowarzyszenie.

Szanowni państwo, jest tu jasno napisane, że w Wielkiej Brytanii koleje historyczne zatrudniają ponad 3 tys. pełnoetatowych pracowników, angażują 22 tys. wolontariuszy i to miejsce jest, jak rozumiem, kuźnią talentów, przygotowuje, edukuje do zawodu nie tylko technicznego – ponieważ ta kolej jest użytkowana i jeździ – ale i na przykład cateringowego.

Wiem, że zgłaszał się jeszcze chyba pan z muzeum. Tak? Czy z ministerstwa?

Kierownik Pracowni Historii Techniki w Instytucie Historii Nauki Polskiej Akademii Nauk Zbigniew Tucholski:

Instytut Historii Nauki.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dobrze, to zaraz panu oddam głos, ale potem chciałabym, żeby głos zabrało PKP SA i powiedziało nam, jakie dobre praktyki zamierza wprowadzić już teraz, żeby te stowarzyszenia mogły po prostu przeżyć i żeby ratować będące w fatalnym stanie parowozownie, budynki i przede wszystkim pojazdy. Bardzo proszę.

Kierownik Pracowni Historii Techniki w Instytucie Historii Nauki PAN Zbigniew Tucholski:

Dziękuję bardzo. Zbigniew Tucholski, Instytut Historii Nauki Polskiej Akademii Nauk.

Od wielu lat zajmuję się zarówno badaniami historycznymi w zakresie historii kolejnictwa, szczególnie taboru kolejowego, jak i współpracą ze służbami konserwatorskimi, także jako rzeczoznawca ministra kultury i dziedzictwa narodowego.

Chciałem poruszyć dwie kwestie związane z ochroną dziedzictwa kolejowego. Po pierwsze trzeba tutaj podkreślić, że istotną przeszkodą w ochronie dziedzictwa jest brak rozpoznania zasobu, przede wszystkim jeżeli mówimy o infrastrukturze, jeżeli mówimy o urządzeniach SRK i jeżeli mówimy o architekturze kolejowej. Dotychczas prof. Miron Urbaniak przeprowadził na zlecenie wielkopolskiego konserwatora na terenie województwa wielkopolskiego

rozpoznanie zasobu zabytkowej architektury i infrastruktury kolejowej, natomiast ja miałem przyjemność być kierownikiem zespołu, który wykonał takie opracowanie na rzecz stołecznego konserwatora zabytków, jeśli chodzi o infrastrukturę kolejową i architekturę kolejową na terenie Warszawskiego Węzła Kolejowego, w granicach administracyjnych Warszawy. Tutaj istotną przeszkodą jest właśnie to, że brak jest tego rozpoznania.

Abstrahując od innych problemów natury administracyjnej, które zapewne będą tu omawiane, wiąże się to przede wszystkim z tym, że ze względu na przyspieszenie modernizacji kolejnictwa w Polsce... Zachowały się na przykład unikatowe urządzenia SRK, urządzenia sterowania ruchem kolejowym, poczynając od końca wieku XIX, a kończąc na latach 50. i 60. W tym przypadku w zasadzie tylko dwa stowarzyszenia, Polskie Stowarzyszenie Miłośników Kolei Jarocin i chyba Pyskowice, starają się gromadzić te urządzenia, natomiast brak jest systemowego rozpoznania zasobów w sensie takim, żeby wybierać obiekty najbardziej wartościowe i reprezentatywne.

Podobnie jest w przypadku ochrony dziedzictwa kolejowego, jeśli chodzi o architekturę i infrastrukturę. Przeprowadzane są studia oddziaływania środowiskowego poszczególnych linii kolejowych przy okazji modernizacji, natomiast brakuje niestety rozpoznania najbardziej istotnych i wartościowych elementów dziedzictwa historycznego, które należałoby objąć ochroną, bo nie chodzi o to, żeby chronić absolutnie wszystko. Już od wielu lat podnosiliśmy potrzebę powołania pewnego rodzaju komisji pomiędzy Ministerstwem Infrastruktury a chociażby generalnym konserwatorem zabytków, która opiniowałaby i wypracowywałaby pewną koncepcję ochrony najbardziej wartościowych elementów tego dziedzictwa. To jest jedna rzecz.

Chciałem też odnieść się do kwestii parowozowni Odolany. To jest obiekt bardzo ciekawy od strony historycznej, ponieważ jest to ostatnia warszawska parowozownia z 1948 r., zrealizowana według projektu inżyniera Kazimierza Stefana Brandta, który był głównym inżynierem właśnie budownictwa kubaturowego, tego typu obiektów żelbetowych na magistrali Francusko-Polskiego Towarzystwa Kolejowego. W okresie międzywojennym zrealizował m.in. parowozownię Bydgoszcz Wschód. Parowozownia warszawska była wzorowana na rozwiązaniach parowozowni schodkowych francuskiej kolei. Jest to bardzo ciekawy obiekt z punktu widzenia historii budownictwa żelbetowego. Teraz udało się doprowadzić do wszczęcia procedury wpisu do rejestru zabytków zespołu tej parowozowni.

Wydaje się natomiast, że jest to na terenie Warszawy bardzo dobra lokalizacja na muzeum kolejnictwa. Może nie będziemy tu mówili o formie organizacyjnej, natomiast jest to obiekt, gdzie można zmieścić pod dachem ok. 50 jednostek taboru z całym zapleczem technicznym. W tej chwili PKP Cargo zrezygnowało z użytkowania tego obiektu, jest on własnością PKP SA. Oprócz tego, że jest tam też zaplecze techniczne, które umożliwiłoby utrzymanie lokomotyw parowych i eksploatację zabytkowego taboru, możliwe byłoby chociażby uruchomienie zabytkowego pociągu, który jeździłby z Dworca Głównego przez Dworzec Zachodni na Odolany.

Nie chodzi o to, żeby Muzeum Kolejnictwa zupełnie wyniosło się z obecnej lokalizacji, tzn. Stacja Muzeum, ponieważ tu jest też pewien kontekst historyczny. To muzeum ma tam swoją siedzibę od 1974 r. i jest tam bardzo ciekawa i wartościowa hala inżyniera Ballogha, ale powiązanie Muzeum Kolejnictwa i stworzenie na Odolanach muzeum kolejowego, gdzie można by zapewnić przede wszystkim utrzymanie tego taboru i konserwację, z całą pewnością byłoby słuszne, też z punktu widzenia innych lokalizacji w Warszawie. W tej chwili jest to chyba najlepsza lokalizacja choćby ze względu na to, że wcześniejsza koncepcja budowy nowego muzeum na tzw. wianku na stacji postojowej Szczęśliwice teraz jest już chyba nieaktualna. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

To od razu konkretne pytanie: Czy i kiedy Odolany będą mogły być przekazane? Czy raczej w drugą stronę: Czy i kiedy Stacja Muzeum mogłaby skorzystać z tego miejsca?

Bardzo proszę o odniesienie się przedstawiciela PKP SA do wszystkich wątków, które były poruszane. Dziękuję.

Dyrektor Pionu Strategii PKP SA Filip Chrzanowski:

Dziękuję, pani przewodnicząca. Filip Chrzanowski, dyrektor Pionu Strategii w PKP SA.

Na wstępie chciałem bardzo podziękować za, mam nadzieję, dopiero rozpoczęcie dyskusji. Dwie godziny absolutnie nie wystarczą nam do tego, żebyśmy nawet wstępnie porozmawiali na temat potrzeb, które ma cała Polska, w każdym regionie, który tu państwo reprezentujecie. Kolej PKP SA scalając polską kolej, jest praktycznie w każdej części Polski i to dziedzictwo kolejowe w jednej czy drugiej formie, o której przed chwilą mówił pan profesor, bo to i tabor, i urządzenia sterowania ruchem kolejowym, i architektura... Temat jest bardzo, bardzo rozległy.

Bardzo dziękuję, że rozpoczynamy tę dyskusję, bo także z perspektywy spółek kolejowych, tak jak tutaj jesteśmy – pan prezes Adam Wawrzyniak z Intercity, prezes Fundacji Grupy PKP, która też częściowo ma w swoich działaniach pewne zadania związane z historią kolei, z dziedzictwem kolejowym, pan prezes Paweł Miłek z PKP Cargo – z naszej perspektywy zagospodarowanie tematu dziedzictwa kolejowego jest jak najbardziej wskazane, dlatego że zajmujemy się biznesem i, nad czym pracuje Komisja Infrastruktury, rozwojem polskiej kolei. Myślimy o przyszłości, aczkolwiek, tak jak państwo zauważają, temat historii dziedzictwa kolejowego jest dla nas ważny.

Co ciekawe, w Pionie Strategii – mamy tutaj pana kierownika projektu – mamy małą komórkę, która zajmuje się właśnie tematem dziedzictwa. Mam nadzieję, że w naszych kolejnych dyskusjach weźmie udział nieobecny reprezentant samorządu województwa mazowieckiego. Nie wiem, czy było zaproszenie. Jak wspomniał przedstawiciel Stacji Muzeum, to Stacja Muzeum jest jednostką kultury marszałka województwa mazowieckiego. Marszałek został wyposażony najpierw w Muzeum Kolejnictwa, które potem, w 2014 lub w 2015 r., przekształcono w instytucję kultury. To marszałek województwa mazowieckiego prowadzi Stację Muzeum.

Zamykając już temat Stacji Muzeum, aktualnie jako PKP SA jesteśmy instytucją współprowadzącą na podstawie umowy, która została zawarta w 2014 r. Nie chcę wchodzić w szczegóły, natomiast aktualnie, ponieważ ten temat nie został rozwiązany praktycznie przez dekadę, jako PKP SA jesteśmy w postępowaniu concyliacyjnym z marszałkiem województwa mazowieckiego przed Prokuraturą Generalną. Temat jest dość zawiły, natomiast jesteśmy bliżej niż dalej, jeśli chodzi o określenie lokalizacji. Nie chciałbym jednak wypowiadać się bez samorządu województwa mazowieckiego, podmiotu wiodącego. Chciałbym natomiast, żebyśmy w naszej dyskusji nie oddalali się od rzeczywistości, od prawdy.

Stacja Muzeum funkcjonuje, jest podmiotem, który mimo dolegliwości lokalowych świetnie funkcjonuje w Sochaczewie jako skansen kolei wąskotorowej. Funkcjonuje także na Warszawie Głównej w takich warunkach, jakie w tym momencie posiada. Co jakiś czas zmienia ekspozycję, prowadzi różnego rodzaju działania wydawnicze, konferencyjne. Mam zaszczyt być wiceprzewodniczącym rady programowej tejże placówki, więc nie mogę zgodzić się z tym, że Stacja Muzeum nie funkcjonuje. Stację Muzeum odwiedza ponad 100 tys. osób, z czego ponad 30 tys. w Sochaczewie.

Temat Stacji Muzeum to jest temat pomiędzy PKP SA a marszałkiem województwa mazowieckiego. Kilka miesięcy temu wróciliśmy do wspólnych rozmów, do tego, żeby temat był zagospodarowany. Marszałek województwa mazowieckiego jako prowadzący i przede wszystkim samorząd województwa mazowieckiego jako finansujący tę placówkę mają tutaj głos decydujący w pierwszej kolejności, chyba że ustawodawca zmieni ustawę i po prostu odbierze to muzeum samorządowi województwa i przeniesie to prowadzenie do innego podmiotu. Dla uporządkowania dyskusji proszę więc, żebyśmy w sprawie Stacji Muzeum rozmawiali także z przedstawicielem samorządu województwa mazowieckiego.

Padło jeszcze kilka lokalizacji, jak Pyskowice. Odpowiem na piśmie, bo pan chyba wspominał, że tam jest walcząca się hala, którą chcieliście pozyskać przez 27 lat. Tak? Odpowiem na piśmie do wiadomości pani przewodniczącej. Przygotujemy odpowiedź.

Dworzec w Gronowie Elbląskim jest pod ochroną konserwatora. Będzie przebudowa tego dworca, natomiast nie ma mowy o rozbiorce i o budowie nowego. Dworzec w Niechorzu to jest wąskotorowy dworzec samorządowy, więc z tego, co się orientuję, to jest w gestii nie PKP SA, tylko samorządu. Chyba też nie było mowy o wyburzeniu. Jeżeli chodzi o pozostałe lokalizacje, jak Szczakowa, odpowiem na piśmie.

W latach 2016–2023 w ramach „Programu inwestycji dworcowych” skierowano 115 dworców zabytkowych o różnej formie ochrony, co stanowi 64% wszystkich dworców przewidzianych do inwestycji w ramach programu PID 1. W tym momencie do użytku oddano 78 dworców o łącznej wartości nakładów 950 mln zł netto. W najbliższym czasie zostaną oddane kolejne cztery dworce: Ząbki, Pałędzie, Kołodziejowo, Mogilno.

W inwestycjach planowanych do realizacji w ramach programu „Dworce przyjazne pasażerom” – wiem, że prezentowanych na posiedzeniu Komisji – ujętych jest 70 zabytkowych dworców o różnej formie ochrony, co stanowi 66% wszystkich zadań. Szacowane nakłady na ich realizację to ok. 1 mld zł netto, co stanowi 67% nakładów planowanych do poniesienia w ramach programu „Dworce przyjazne pasażerom”. Pragnę przypomnieć, że środki zarówno na PID 1, jak i na projekcje programu „Dworce przyjazne pasażerom” przeważnie są pozyskiwane z Ministerstwa Infrastruktury. Nie ma takiego programu, jeśli chodzi o ratowanie kolejowych zabytków w Ministerstwie Kultury i Dziedzictwa Narodowego.

Jeśli chodzi o kwestie taborowe, to myślę, że poproszę, bo warto, żebyśmy posłuchali w tej dyskusji pana prezesa Adama Wawrzyniaka, który oprócz tego, że jest członkiem zarządu PKP Intercity, ma duże doświadczenie, jeśli chodzi o prowadzenie po godzinach pracy jednej z takich inicjatyw kolejowych jak rogowska kolej wąskotorowa. Warto więc, żebyśmy posłuchali głosu pana prezesa.

Jeśli chodzi o Chabówkę, to myślę, że pan prezes Miłek będzie mógł zabrać głos, ale tam też jest wszystko na dobrej drodze. Skansen w Chabówce działa. W przestrzeniach medialnych pojawiały się różne informacje, ale od początku w Grupie PKP prowadzimy działania, żeby działalność, która jest prowadzona w tym miejscu, była utrzymana. Myślę, że nie ma zagrożenia w funkcjonowaniu skansenu w Chabówce. Jest tak, że spółki kolejowe w miarę możliwości robią wszystko, żeby sprostać takim wyzwaniom jak Stacja Muzeum w Chabówce.

Jeśli chodzi o relacje pomiędzy stowarzyszeniami a spółkami kolejowymi zarządzającymi nieruchomościami, czyli głównie PKP SA – niejednokrotnie mogą to być Polskie Linie Kolejowe – to bardzo proszę, żebyśmy kontaktowali się na bieżąco. Po posiedzeniu wymienimy się kontaktami z kierownikiem projektu, panem Piotrem Ogińskim. Tam, gdzie są jakieś wąskie gardła, w miarę możliwości prawnych będziemy starali się rozwiązywać problemy nieruchomościowe. To jest też w naszym interesie. Jeżeli są jakieś budynki, lokomotywnie, parowozownie zabytkowe czy w stanie, który wymaga nakładów, a strona społeczna jest w stanie podjąć się tego, po prostu to przejąć i pozyskać środki na remont, to oczywiście jesteśmy otwarci na współpracę.

Tak jak powiedziałem, pani przewodnicząca, szanowne panie posłanki, panowie posłowie, wszystko sprowadza się do tego, żebyśmy pomyśleli, jak finansować dziedzictwo kolejowe w Polsce, bo możliwości spółek, które w dużej mierze są oparte na dotacji, którą państwo uchwalacie w budżecie państwa, są ograniczone i niewystarczające w stosunku do potrzeb.

Dziękuję. Jestem otwarty na pytania, ale jeśli pani przewodnicząca pozwoli, poprosiłbym, żeby pan prezes Adam Wawrzyniak kontynuował jeszcze z naciskiem na kwestie taborowe, bo to też tutaj padło.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Bardzo proszę.

W takim razie jeszcze wrócimy do pytań.

Członek zarządu PKP Intercity SA Adam Wawrzyniak:

Szanowni państwo, w PKP Intercity na co dzień zajmujemy się przede wszystkim taborom, który użytkujemy na co dzień. Wagony są potrzebne do tego, żeby przewieźć jak największą liczbę pasażerów. W tym roku też idziemy na rekord i wszystko wskazuje na to, że pobijemy rekord liczby przewiezionych pasażerów. Wagony, tabor, który jeździ z nami na co dzień, ma dla nas najwyższy priorytet.

Oczywiście nie zapominamy też o pojazdach historycznych. Dotychczas w trybie art. 39b i 39c przekazaliśmy do organizacji społecznych 12 historycznych pojazdów kolejowych. Kolejne wnioski już do nas spływają. Po część pojazdów, wagonów starej budowy, które wyłączamy i będziemy kasować, zgłaszają się organizacje społeczne, fundacje, stowarzyszenia, które z mocy ustawy są uprawnione do otrzymywania takich darowizn. Jeżeli wszystkie przesłanki formalne są spełniane, to taki tabor przekazujemy.

Niezależnie od tych darowizn PKP Intercity samo dba o tabor historyczny, który ma u siebie. Mamy 3 wagony budowy przedwojennej, 12 wagonów budowy powojennej. Część z nich jeździ. Mamy też jedną lokomotywę EP05-23, którą w latach ubiegłych przywróciliśmy do stanu czynnego i którą obsługujemy pociągi, także pociągi historyczne. Na przyszły rok szykujemy remont 5 wagonów historycznych do naszego składu historycznego PKP Intercity. Jako spółka sami też więc staramy się najlepiej, jak potrafimy, dbać o to dziedzictwo kolejowe, o dziedzictwo branży.

Na co dzień zawodowo zajmuję się koleją najszybszą i najnowocześniejszą, ale od ponad 20 lat – myślę, że większość sali o tym wie, bo mnie zna – społecznie zajmuję się kolejami historycznymi. Pani przewodnicząca przywołała przypadek brytyjski. Tam jest tak, że jest jedno duże Narodowe Muzeum Kolejnictwa w Yorku i poza tym jest szereg kolei historycznych normalnych i wąskotorowych w całej Wielkiej Brytanii, w całym Zjednoczonym Królestwie, które są w rękach społecznych, w rękach rozmaitych stowarzyszeń, fundacji.

Podobnie jest w Polsce. U nas też mamy jedno muzeum, Stację Muzeum w Warszawie, finansowaną z pieniędzy publicznych. Mamy też Wolsztyn, Chabówkę, które są trochę powiązane ze spółkami Skarbu Państwa, ale mamy też szereg organizacji społecznych, których przedstawiciele zasiadają z nami dziś na tej sali. Myślę, że nie będę przesadzał, jeżeli oszacuję, że ponad 75% historycznego taboru w Polsce pozostaje w rękach społeczników. To ci ludzie od ponad ćwierć wieku dbają o ten tabor. Są to organizacje, które są bardzo efektywne, bo nie mając finansowania przez ćwierć wieku, mimo wszystko nadal działają. Ich ogromna determinacja, zaangażowanie i pasja sprawiają, że te obiekty, te koleje – z ogromnymi trudnościami – jeszcze funkcjonują.

W Wielkiej Brytanii jest to rozwiązane tak, że są środki publiczne, czy to w mechanizmach grantowych, czy przekazywane bezpośrednio. Środki publiczne są dedykowane kolejom historycznym i te organizacje z tego korzystają. Remontują wagony, parowozy, remontują także tory, bo większość historycznych kolei w Wielkiej Brytanii to, proszę państwa, koleje czynne. To nie są żadne pomniki, to są koleje, które codziennie jeżdżą, te pociągi są pełne. Zresztą w Polsce wszystkie pociągi historyczne, które są uruchamiane – czy to na torze wąskim, czy to na torze normalnym – też są pełne. Zainteresowanie społeczeństwa jest ogromne, z tą różnicą, że w Polsce nie mamy tego finansowania, w Wielkiej Brytanii mamy. W Wielkiej Brytanii jest na przykład fundusz grantowy na bazie National Lottery. To trochę tak, jakby w Polsce Totalizator Sportowy dotował zabytki kolejnictwa. Może trudno nam to sobie wyobrazić, ale tak to działa.

Wracając do perspektywy Intercity, przekazujemy ten tabor historyczny, ale widzimy – i to absolutnie nie jest zarzut – że organizacje, które od nas ten tabor przyjmują, robią wszystko, co mogą, ale mają bardzo ograniczone możliwości. Nie mają finansowania. Jeżeli chcemy, żeby koleje historyczne u nas stanęły na nogi, a potencjał mamy ogromny, bo są setki tych pojazdów, które są w rękach społecznych, jeżeli chcemy, żeby to zaczęło funkcjonować i żebyśmy mogli się tym chwalić, powinniśmy zgromadzić tylko na ten cel jakiś znaczny fundusz. Jak wspomniał pan prezes Nowicki, w skali budżetu państwa, nawet budżetu kolejowego, są to ilości śladowe, a wręcz aptekarskie. To nie są duże pieniądze, żeby te koleje postawić na nogi.

Wszystkim organizacjom, które są do tego uprawnione i będą składały do nas wnioski w trybie art. 39b i art. 39c, jako PKP Intercity będziemy więc przekazywać historyczny tabor, który jest przeznaczony do kasacji. Sami też będziemy dbali o tabor historyczny, który mamy, ale jasno widzimy, że potrzebujemy dedykowanych programów wsparcia dla kolei historycznych wąskotorowych i normalnotorowych, aby koleje historyczne rzeczywiście były wizytówką całej naszej branży.

Na koniec dodam jeszcze jedną rzecz, bo to wiem i jestem o tym głęboko przekonany, że tak to funkcjonuje. Koleje historyczne, także w Polsce, są kuźnią kadr dla branży kolejowej. Bardzo często młodzi ludzie, nastolatkwie zaczynają swoją przygodę z koleją właśnie na kolejach historycznych. Potem to są najlepsi maszyniści czy nawet menadżerowie w spółkach kolejowych. Tu zaczynają swoją karierę, tu uczą się kolei. Dobrze byłoby, gdyby polskie państwo spojrzało na koleje historyczne nie tylko jako na zabytek, ale także jako element systemu edukacji, edukacji branżowej. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Cieszę się. Wszyscy zgadzamy się co do wniosków, tylko teraz trzeba to zrealizować. Potrzeba wsparcia systemowego, finansowego.

Mam tu pytanie, bo przecież temat, który wybrzmiewa, nie jest nowy. Tak jak mówiłam, już w 2017 r. była konferencja w Senacie. Czy były jakieś prace pomiędzy Ministerstwem Infrastruktury a Ministerstwem Kultury i Dziedzictwa Narodowego nad tym, żeby właśnie w obszarze kolei historycznej rozpocząć jakieś wspólne działania? Rozumiem, że w 2017 r. po konferencji w Senacie taki był przekaz, który wyszedł w formie wniosków. Prosiłabym o odpowiedź, bo być może nie wiemy, a jakieś prace toczyły się, być może jakieś kroki są już podjęte.

Moje drugie pytanie jest takie. Pan Piotr Nowicki wspominał o funduszu kolei wąskotorowych. Pytanie, czy w ramach takiego funduszu, skoro są to ilości aptekarskie, można wyodrębnić również fundusz dla kolei historycznej, niekoniecznie jeżdżącej, bo nie wszystko się nadaje. Czy rozmowy idą w taką stronę?

Najpierw bardzo poprosiłabym przedstawicieli resortów rządowych, a potem, jeżeli, panie Piotrze, ma pan jakąś wiedzę w tym temacie, bardzo proszę.

Główny specjalista ds. strategicznych programów i planów w Departamencie Ochrony Zabytków Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego Katarzyna Starecka:

Katarzyna Starecka, Departament Ochrony Zabytków.

Niestety nie mam żadnych informacji na temat współpracy.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję.

Rozumiem, że druga strona w takim razie chyba też nie ma. Dopytam o to, bo były takie postulaty.

Zastępca dyrektora Departamentu Nadzoru Właścicielskiego Ministerstwa Infrastruktury Bogusław Nadolnik:

Wypowiedź poza mikrofonem.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Chciał pan powiedzieć jeszcze coś o Chabówce, tak? Przedstawiciel Ministerstwa Infrastruktury.

Zastępca dyrektora departamentu MI Bogusław Nadolnik:

Bardzo dziękuję.

W kwestii uzupełnienia informacji, które przedłożyli przedstawiciele poszczególnych spółek, które są w nadzorze ministra infrastruktury i za które bardzo serdecznie dziękuję panu dyrektorowi Chrzanowskiemu oraz panu dyrektorowi Wawrzyniakowi.

Na sali padły kwestie związane z udziałem w tym procesie spółki PKP Cargo. Akurat mamy ciekawą sytuację, bo na sali mamy pana prezesa Miłka, który jest odpowiedzialny zarówno za przygotowanie programu restrukturyzacyjnego PKP Cargo, jak i za kwestie związane z elementem uwzględnienia w tym programie restrukturyzacyjnym kwestii zobowiązań czy potencjalnych zobowiązań, w jakie Cargo w okresie sanacji mogłoby się prawnie zaangażować.

Gdyby pani przewodnicząca pozwoliła, to pan prezes z chęcią powiedziałby kilka zdań. Proszę tylko zwrócić uwagę na jedną rzecz. Pewnych rzeczy z racji charakteru spółki Cargo jako spółki giełdowej nie możemy do końca, w sposób bardzo precyzyjny określić z uwagi na ochronę wynikającą z przepisów, które ograniczają spółki giełdowe co do udzielania tego typu informacji.

Członek zarządu ds. restrukturyzacji PKP Cargo SA Paweł Miłek:

Szanowni państwo, jeżeli chodzi o sytuację PKP Cargo, to przyznam, że strona społeczna miała rację, twierdząc, że zaangażowanie spółek z jakimś elementem Skarbu Państwa zależy od jej aktualnej sytuacji finansowej.

Nasza sytuacja – i tutaj nie ujawniam żadnej tajemnicy – która nie mogła być opublikowana na giełdzie, jest zła. Jesteśmy w pewnym procesie, który ma wyprowadzić sytuację spółki na rynkową działalność, przy szerokich zmianach organizacyjnych. Niestety prace nad

planem restrukturyzacyjnym przedłużyły się i zostaną przedstawione najpóźniej do końca czerwca. Tam będziemy wskazywać pewne rozwiązania. Do tego momentu nie jestem w stanie wskazywać takich elementów częściowo.

Jeżeli chodzi o tematy, o które zahaczono, to są dwa tematy. Pierwszy temat jest tematem skansenu w Chabówce. Rzeczywiście nie możemy kontynuować tej działalności. To kosztuje nas 3 mln zł rocznie. W tej chwili mamy uregulowane zobowiązania pracownicze z tytułu rozwiązania umów. Wynagrodzenia są wypłacane na bieżąco, a częściowe zaległości na nagrody jubileuszowe i inne elementy są systematycznie wypłacane, ale to też będzie wymagało czasu. W sytuacji, kiedy mamy problemy z pokrywaniem kosztów naszych pracowników na uczestnictwo w szczytnych programach, niestety nie możemy sobie na to pozwolić. Tym bardziej że, zwracam na to uwagę, zarządca... Co do ponoszenia kosztów...

Jeżeli chodzi o Chabówkę, jesteśmy w zaawansowanych negocjacjach z fundacją PKP, która w myśl naszych zamierzeń docelowo miałaby tę instytucję przejąć. To jest kwestia formy prawnej. Właścicielem terenu jest PKP, z kolei własność tych eksponatów jest w naszej fundacji, część jest nasza, toteż wszystko to musimy po prostu rozważyć, bo w przypadku restrukturyzacji trudno jest dokonać darowizn. Generalnie wszystko to ma wartość chociażby złomu, co z kolei stwarza jakąś tam cenę. W tym zakresie rozważyliśmy ewentualny najem podmiotom, które byłyby zainteresowane, na bardzo atrakcyjnych zasadach. Średnioterminowe postępowanie sanacyjne zakończy się i wtedy będzie można przywrócić pewne struktury i udział Cargo, łącznie z darowiznami, bo to już nie będzie takie ograniczenie na rzecz stowarzyszeń, ponieważ nie możemy na rzecz podmiotów samorządowych...

Jeżeli chodzi o sytuację w Wolsztynie, jako Cargo i samorządy byliśmy założycielami tego klubu. Niestety nie stać nas na to, abyśmy dalej w tym uczestniczyli. W tym przypadku 13 lutego br. wicemarszałek województwa wielkopolskiego zwrócił się do prezesa PKP Cargo w restrukturyzacji Agnieszki Wasilewskiej z pismem o wznowienie rozmów dotyczących rezygnacji PKP Cargo w restrukturyzacji z udziału w instytucji kultury. Podejmiemy takie kroki, żebyśmy na zasadzie porozumienia mogli wycofać się z tej działalności. W najbliższym czasie część taboru będzie przeznaczona do likwidacji. Nie mówię o liczbach, bo nie mogę mówić o liczbach. Gdyby ktoś był tam zainteresowany, to będzie moment i jestem otwarty na rozmowę w tym zakresie, tylko że przy zastrzeżeniach związanych z Prawem restrukturyzacyjnym, gdzie o darowiznę jest bardzo, bardzo ciężko.

Dwa tematy, które zostały poruszone, są dla nas. Można powiedzieć, że byliśmy dumni z prowadzenia i brania udziału w tych projektach, ale niestety w tej chwili nas na to nie stać, co jest bezspornym faktem. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

O głos poprosił pan poseł Mirosław Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję pani przewodniczącej za możliwość zabrania głosu.

Szanowni państwo, chciałem niejako kontynuować. Oczywiście decyzja o tym, że muzeum w Chabówce zostanie uratowane, została podjęta. Dziękuję za informację, która została przedstawiona, że toczą się prace mające na celu przybranie takiej formuły, żeby działalność była możliwa. Nie wyobrażam sobie takiej sytuacji, że to miejsce miałoby zniknąć. Jest ważne z punktu widzenia historii kolejnictwa, jest ważne na południowej mapie Polski. Była tutaj mowa o wsparciu politycznym czy o decyzjach politycznych. Tak jak powiedziałem, te decyzje, również na poziomie politycznym, zostały podjęte.

Chcę też jednak powiedzieć, że to jest skutek wielu lat katastrofalnej polityki, jeżeli chodzi o zarządzanie PKP Cargo. Wszyscy pamiętamy dyskusje, które toczyły się w ostatnich miesiącach, które były skutkiem tego, co działo się w latach 2015–2023, kiedy dochodziło do skandalicznych sytuacji polegających na przykład na sprzedaży własnego majątku tylko po to, żeby później go wynająć, tylko po to, żeby pokazać jakiś wynik finansowy, chociaż cała działalność – mówię o działalności handlowej – leciała na łeb na szyję. Nie chcę wracać do tej dyskusji, nie chcę wracać do wskaźników, natomiast jeszcze raz zachęcam do tego – mówię tutaj i zwracam się do kierownictwa obecnego PKP Cargo – żeby bardzo głęboko przyjrzeć się

wszystkim decyzjom, które były wtedy podejmowane, bo nie może być tak, że doprowadzono spółkę na skraj upadłości.

Nie chcę mówić o innych rzeczach, które się tam działy, które są równie skandaliczne także ze względu na bezpieczeństwo naszego państwa. Dzisiaj trudno mówić o tym, że ktoś poniósł za to odpowiedzialność. To jest przykład tego, jak nie powinno się zarządzać nie tylko majątkiem państwowym, ale w ogóle żadnym podmiotem w gospodarce. Gdybym miał wskazać case i prowadzić zajęcia z antyzarządzania, to PKP Cargo miałoby poczesne miejsce wśród podmiotów, które można byłoby pokazać i na których można byłoby prowadzić tego typu zajęcia z antyzarządzania.

Chcę powiedzieć o jeszcze jednej rzeczy, bo o tym też nie można nie wspomnieć, mówiąc o wszystkich decyzjach, które są pokłosiem smutnych czasów. Dzisiaj DB Cargo, czyli de facto konkurent naszej spółki na rynku europejskim, otrzymuje niemalże 2 mld euro pomocy państwowej ze strony niemieckiego państwa. Jesteśmy tutaj w gronie także ministerialnym, w gronie właściciela spółki. Szanowni państwo, to jest bardzo czytelny sygnał tego, że nasi konkurenci będą wykorzystywali te trudne czasy, trudny moment w gospodarce do tego, żeby zwiększyć swoje udziały. Nie chodzi tylko i wyłącznie o to, żeby uratować naszą spółkę PKP Cargo, ale trzeba też myśleć perspektywicznie. Oczywiście jest to czas restrukturyzacji, on jest ciężki, ale ta restrukturyzacja musi być z myślą o tym, żeby zrobić skok żaby do przodu. To jest niesłuchanie trudne, biorąc pod uwagę warunki, w których dzisiaj jesteśmy.

Pozwalam sobie, pani przewodnicząca, na trochę zboczenie z tego tematu, dla którego posiedzenie zostało dzisiaj zwołane, ale myślę, że wszyscy musimy zdawać sobie sprawę, że 2 mld euro dotacji publicznej to nie w kij dmuchał. To jest jasny sygnał, że inni gracze w Europie będą próbowali zwiększyć swój udział w rynku, co oczywiście – biorąc pod uwagę na przykład strukturę PKP Cargo, zaplecze i posiadany tabor – może oznaczać dla nas bardzo trudne ruchy, a ze względów strategicznych PKP Cargo jest niezwykle ważną spółką.

Na tym zakończę. Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Chciałam powiedzieć tylko jedną rzecz. Dokładnie w czwartek miało odbyć się drugie posiedzenie podkomisji dotyczące sytuacji w Cargo. Pamiętacie państwo, że mieliśmy już takie posiedzenie. Zostało ono przełożone dlatego, że plan restrukturyzacyjny nie był gotowy, państwo zawnioskowaliście o wydłużenie terminu. Umówiłam się jednak z nową panią prezes, że pod koniec marca, na początku kwietnia spotkamy się również z byłym prezesem czy pełniącym obowiązki prezesa, panem Wojewódką, żeby zobaczyć, co udało się zrobić i jakie są plany na przyszłość. Panie przewodniczący, na pewno więc będziemy poruszać ten wątek.

Powiem tak. O głos poprosił jeszcze pan Kamil Wilde, wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego, rozumiem, że w temacie posiedzenia. Potem jeszcze poproszę pana Nowickiego o odpowiedź na moje pytanie, bo czas już nam się kończy.

Wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego Kamil Wilde:

Tak jest. Bardzo dziękuję, pani przewodnicząca.

Panie i panowie posłowie, szanowni państwo, oczywiście mógłbym dużo powiedzieć na temat wsparcia prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, jeżeli chodzi o koleje historyczne i koleje wąskotorowe, ale myślę, że to nie jest miejsce na to, żeby chwalić się wszystkimi poradnikami, przewodnikami, projektami w zakresie „Zabytki kolejnictwa – ocalić od zapomnienia”, wieloma inicjatywami legislacyjnymi chociażby w zakresie pojazdów historycznych, które, przypominę, zostały wyłączone z interoperacyjności... Mam na myśli pojazdy kolejowe, które zostały wyłączone spod, tak to nazwijmy, zezwoleń na oddanie do eksploatacji. Mamy generalnie tryb świadectwowy, wyłączenie kolei o szerokości 300 mm poniżej reżimu ustawy o transporcie kolejowym itd.

Nawiązując natomiast, nie są to zadania bezpośrednio prezesa UTK, ponieważ, przypomnę, prezes UTK jest organem odpowiedzialnym za bezpieczeństwo oraz regulatorem rynku, ale na kolejach historycznych również bardzo nam zależy. Przysłuchując się rozmowie, wszyscy to wiemy i nie chcę trzeci raz powtarzać tego, że to rozwiązanie systemowe oraz pieniądze. To musi być po prostu na poziomie ustawy i pewnych uzgodnień między poszczególnymi ministerstwami.

Jeżeli chodzi o Chabówkę, bo ostatnimi czasy to na pewno jest dosyć pilny przykład, bardzo dziękuję za zobowiązania dotyczące skansenu w Chabówce, ale w naszej opinii, w opinii prezesa UTK, aby działalność tego skansenu mogła być dalej prowadzona w sposób niezakłócony, gwarantujący bezpieczeństwo prowadzenia tych przewozów kolejowych, wydaje się, że nie ma innej możliwości aniżeli powierzenie pieczy nad tą placówką przewoźnikowi kolejowemu.

Szanowni państwo, przypomnę, że aby prowadzić taką działalność w obrębie przewozów kolejowych, to – najpierw jeszcze powiem trochę z mojej dziedziny – trzeba uzyskać licencję przewoźnika kolejowego, trzeba mieć pieniądze na ubezpieczenie, trzeba uzyskać jednolity certyfikat bezpieczeństwa, który trwa i trochę kosztuje, trzeba mieć te wszystkie uprawnienia. Później, jeżeli mówimy o utrzymaniu, trzeba uzyskać certyfikat podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie.

Szanowni państwo, to wszystko trwa, kosztuje. Zasoby są, ale oczywiście procedury to nie jest pstryknięcie palcem, więc bez „podpięcia” Chabówki pod przewoźnika kolejowego ten skansen nie będzie działał. Przepraszam, ale nie oszukujmy się. Po prostu musi być pod przewoźnikiem kolejowym, chyba że sam wystąpi, ale po pierwsze musi mieć na to pieniądze, po drugie musi być określony czas najpierw na stworzenie wszystkich procedur, później na przeprowadzenie.

Oczywiście zrobimy to. W imieniu prezesa UTK mogę zobowiązać się, że jeżeli taki wniosek będzie, potraktujemy go jako jeden z priorytetowych wniosków, ale, szanowni państwo, to musi być zrobione. Jeżeli mówimy o rozwiązaniach odnośnie do dalszej działalności skansenu w Chabówce, to bez przewoźnika kolejowego, bez naruszenia możliwości dalszego prowadzenia od razu przewozów kolejowych... To tak, jak było pod Cargo. Dlaczego Cargo? Bo Cargo poza tym, że było właścicielem tych aktywów, miało też wszystkie te uprawnienia, a jeszcze do tego – dodam – świadectwo bezpieczeństwa na tę bocznice. Co z tym świadectwem?

Możemy więc mówić o różnych rozwiązaniach, ale... Jeszcze raz: na przykład my najbardziej widzimy to tak, że chcielibyśmy – tak jak miało to PKP Cargo, na to namawiamy prezesa PKP – żeby właśnie prezes Intercity wziął to pod swoje skrzydła. To oczywiście musi być dogadane między PKP Cargo a PKP Intercity, ale, szanowni państwo, można to zrobić. Można to zrobić.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Rozumiem, że w tym temacie już pan namawia i działa.

Wiceprezes UTK Kamil Wilde:

Działamy, piszemy, namawiamy, inicjujemy, natomiast nie jesteśmy właścicielem. Nie mamy nadzoru właścicielskiego, mamy troszkę inne zadania. Możemy po prostu wskazywać dobre rozwiązania, które naszym zdaniem są najlepsze z możliwych.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Bardzo proszę, pan przewodniczący Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję pani przewodniczącej.

Panie prezesie, ile kosztuje zestaw dokumentów potrzebnych do tego, żeby poruszać się po bocznicach, na której jest zorganizowane muzeum w Chabówce? Ile trzeba byłoby wydać, żeby po tych torach bezpiecznie się tam poruszać?

Wiceprezes UTK Kamil Wilde:

Przynajmniej kilkanaście tysięcy złotych.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

To jest koszt uzyskania i później...

Wiceprezes UTK Kamil Wilde:

To jest koszt przeprowadzania wniosku przed prezesem Urzędu Transportu Kolejowego.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Rozumiem. A oprócz tego, jakie są koszty związane, nie wiem, z dokumentacją, z certyfikacją?

Wiceprezes UTK Kamil Wilde:

Panie przewodniczący, jeżeli ta dokumentacja jest, to ją przeproceduję, ale może jej nie być i księga bezpieczeństwa, wszystkie instrukcje, wszystkie procedury trzeba będzie stworzyć. Ktoś to musi napisać. Oczywiście można to komuś zlecić, ale nie będę wypowiadał się o tym, ile kosztuje zlecenie napisania czegoś takiego podmiotom na zewnątrz. Chabówka jest natomiast podpisana pod wszystkie procedury PKP Cargo i pod certyfikat bezpieczeństwa PKP Cargo.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

To mogę jeszcze dopytać pana Wawrzyniaka, członka zarządu PKP Intercity, czy w tym temacie może nam pan uchylić rąbka tajemnicy.

Członek zarządu PKP Intercity SA Adam Wawrzyniak:

Tak jak już zostało wspomniane, razem z PKP SA prowadzimy rozmowy z PKP Cargo.

Pojawiły się już jakieś propozycje pierwszych dokumentów i rozwiązań formalnych. Jak powiedział pan prezes Kamil Wilde, rzeczywiście to wszystko tak działa i to są pewne opłaty do poniesienia i pewna praca do wykonania, ale dziś te procedury w PKP Cargo przecież funkcjonują, instrukcje są napisane, ten skansen dotychczas korzystał z tych instrukcji, funkcjonował, jeździł, woził pasażerów. Wydaje mi się więc, że od strony wytwórczej, czyli stworzenia pewnych dokumentów, ta praca jest już wykonana. Oczywiście jeżeli zmienimy właściciela, zmienimy przewoźnika, to będziemy musieli czy ta docelowa instytucja będzie musiała przeprocedować to przed UTK, natomiast w mojej ocenie te dokumenty są, ponieważ skansen dotychczas, przez długie, długie lata, na tych dokumentach funkcjonował.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Jakkolwiek cały czas są to sumy aptekarskie w porównaniu z budżetami kolejowymi. O tym mówimy. Zastanawiające i trochę zatrważające jest to, że te pieniądze nie skapują do strony społecznej, która takie rzeczy prowadzi. Dlatego wracam do pytania, jeżeli chodzi o fundusz kolei wąskotorowych. Czy w ramach takiego funduszu nie można byłoby uwzględnić również środków na prowadzenie takich muzeów, parowozowni, skansenów itd.?

Wiceprezes PGTKW Piotr Nowicki:

Pani przewodnicząca, odpowiem najpierw na to. Jeśli pani pozwoli, to potem jeszcze może bardzo szybko o pozostałych dwóch, trzech tematach.

Jeśli chodzi o fundusz, to nie nazywa się fundusz, to nazywa się program utrzymaniowy. Jego nadrzędną ideą było odniesienie się do programu utrzymaniowego PKP PLK, czyli generalnie dopłaty do kilometra. Te prace trwały od ośmiu lat. Mówiłem to już na posiedzeniu Komisji Infrastruktury mniej więcej miesiąc temu. One zaczęły się dawno temu. Wtedy nie udało się przez covid – przynajmniej tak było mówione – a potem przez wojnę na Ukrainie. Teraz one trochę się zbliżają do końca.

Wstępny projekt ustawy przewiduje, że to będzie dopłata do pociągokilometra. Wynika to z tego, że te koleje wąskotorowe, które chciałyby taki fundusz uzyskać, nie pozycjonują się jako koleje muzealne, tylko jako publiczny transport zbiorowy. To znaczy walczymy o to, żeby te koleje wąskotorowe woziły ludzi i były transportem, nie skansenem, żeby nie jechać na kielbasę do lasu, tylko żebyśmy woźili dzieci do przedszkola, ludzi do pracy itd. W związku z tym fundusz nastawia się na koleje, które jeżdżą, co automatycznie staje się odpowiedzią taką, że trzeba jeździć.

Jeśli pani pozwoli, pozwolę sobie ustosunkować się na przykład do pytania pana przewodniczącego Suchonia o koszty. Proszę państwa, żeby być przewoźnikiem kolejowym, jest naprawdę ciężarówka papierów, z których pierwszy z brzegu to na przykład SMS. Nazywa się fajnie, ale chodzi o *Security Management System*. Na rynku jego napisanie to jest kilkaset tysięcy złotych, przy czym taki podmiot jak Chabówka nie napisze sobie SMS do lokomotywy Vectron, tylko będzie musiał pisać SMS do parowozu, co jest kompletnie inną bajką. Oczywiście przy dobrej woli PKP Cargo można byłoby przekazać te systemy utrzymaniowe, natomiast wkrada się kwestia praw autorskich i spodziewam się, że za darmo coś takiego nie zostanie przekazane.

Żeby być przewoźnikiem kolejowym, trzeba mieć MMS, czyli *Maintenance Management System*, który kosztuje kolejne kilkaset tysięcy złotych. Jest to wiedza bardzo specjalistyczna.

Żeby być przewoźnikiem, trzeba mieć ECM, czyli *Entity in Charge of Maintenance*, czyli kogoś, kto kontroluje utrzymanie tych pojazdów. Być może pojazdy historyczne będą z tego zwolnione, ale nie sądzę. Myślę, że jak oni będą wozili ludzi, to tam będą problemy, bo wałkujemy to w stowarzyszeniach. Do tego trzeba mieć ubezpieczenie. Pani przewodnicząca, takie ubezpieczenie, żeby w ogóle można było wyjechać, kosztuje kilkaset tysięcy złotych rocznie. Do tego trzeba mieć sprawozdawczość. Urząd Transportu Kolejowego potrzebuje bardzo precyzyjnych danych i tego nie pisze się na kolanie. Generalnie więc, żeby być przewoźnikiem, trzeba mieć komórkę, która tym się zajmuje, więc wkraczamy w kwestię pensji itd. To jest bardzo szeroki temat.

Jeśli mogę, domyślam się, że pytała pani o efekty działania senackiej komisji ds. zabytków kolejnictwa osiem lat temu. Prowadził senator Gaweł, który nie został ponownie wybrany, potem nadszedł covid, a potem wojna na Ukrainie, w związku z czym jesteśmy dzisiaj i to zawisło.

Chciałem odnieść się do Cargo i do PKP SA, jeśli chodzi o zabytki. Chciałem pochwalić Cargo, dlatego że pomimo sanacji PKP Cargo zachowało się bardzo ładnie i użyczyło tabor kolejowy, co zabezpieczyło go przed niszczeniem, dlatego że chodzi o to, że ten tabor jest rozkradany, dewastowany i po prostu niszczone. Dzięki temu użyczeniu ten tabor może być zabezpieczony, ale – powiedziałem to w mojej pierwszej wypowiedzi – przekazało również 10 wagonów na złomowanie. To wynika właśnie z tego, że nie ma systemu. PKP Cargo będąc spółką prawa handlowego, nie zajmuje się takimi rzeczami. Nie ma tam wyspecjalizowanej komórki, która zajmuje się takimi rzeczami. To powoduje, że raz jest super, a raz jest bardzo źle.

Podobnie jest z PKP SA. Z jednej strony PKP SA naprawdę wykazuje się bardzo dobrą wolą, żeby zrobić pełno rzeczy, z drugiej strony na przykład w Piasecznie, czyli na torze wąskotorowym, już od wielu lat nasz samorząd piaseczyński chce przejąć dworzec w Gołkowie i nie da się tego zrobić. To my naszymi siłami jeździmy zabijać okna deskami, żeby nie mieszkali tam bezdomni, którzy rozpalą ognisko i ten dworzec zniknie. Chodzi właśnie o to, że nie mając ogólnego systemu, to jest odbijanie się od bandy do bandy.

Żeby powiedzieć jeszcze o Chabówce, kiedy mówiłem, że mam nadzieję usłyszeć dobre wiadomości, pan prezes Wilde mnie wyręczył. Dzisiaj jestem zdania – i chciałbym, żeby wszyscy to usłyszeli – że wśród powszechnych lamentów psy zające zjadły, tzn. dzisiaj wszyscy mówimy, że PKP Cargo, PKP Intercity, PKP SA uratuje Chabówkę, ale uwierzę w to, jak oni będą mieli swoją licencję, swoje finansowanie, swoją organizację prawną itd. Dzisiaj wszyscy mówią, że będzie dobrze, ale – przepraszam – wiele, wiele lat w bardzo różnych tematach mówiliśmy, że będzie dobrze, a nie było dobrze. To absolutnie nie jest personalny zarzut do kogoś z państwa. Chodzi o to, że nasz system jest niewydolny. Podkreślam to, a nie personalne rzeczy.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Rozumiem. Zgłaszał się jeszcze pan przewodniczący Suchoń. Tak?

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Tak, tak, bo przyszło mi na myśl, że tego typu cele, biorąc pod uwagę ich wielowymiarowe znaczenie, mogłyby być zwolnione z takiej opłaty ponoszonej przy procedowaniu na przykład przez UTK. Myślę, że to nie byłoby wielkie wyrzeczenie, ale z wypowiedzi pana prezesa widzę, że to jest tylko wierzchołek góry kosztów, które trzeba ponieść.

Wiceprezes UTK Kamil Wilde:

Tak jest, panie przewodniczący. Mówię tylko o kosztach, które są ponoszone przy procedowaniu wniosków, które są do nas składane, a koszty całłościowe przygotowania tej dokumentacji są zupełnie inne.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Rozumiem jednak, że powiedział pan, że kolej historyczna jest zwolniona z wielu restrykcji.

Wiceprezes UTK Kamil Wilde:

Z wielu restrykcji, tak, jak najbardziej.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

To jest oczywiste, bo nie spełni pewnych wymogów bezpieczeństwa, ale może można te zwolnienia trochę rozszerzyć.

Naprawdę musimy kończyć. Bardzo proszę.

Kierownik Pracowni Historii Techniki w Instytucie Historii Nauki PAN Zbigniew Tucholski:

W dużym skrócie nawiązując do wypowiedzi kolegi Piotra Nowickiego, jeśli chodzi o skansen w Chabówce, tutaj jest też duże zagrożenie związane z uprawnieniami Transportowego Dozoru Technicznego do napraw kotłów. W zasadzie skansen bazuje na tych uprawnieniach i we własnym zakresie na wysokim poziomie technicznym, wykorzystując specjalistów wysokiej klasy oraz ich oprzyrządowanie, wykonuje naprawy i rewizję kotłów. W tym przypadku uprawnienie TDT na nowego właściciela czy operatora skansenu też będzie wiązało się z dużymi opłatami i być może z przejściem procesu certyfikacji. To na pewno więc zwiększy te koszty. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

W takim razie przepraszam, ale może lepszym rozwiązaniem byłaby jakaś dotacja dla PKP Cargo, żeby trzymało i utrzymywało Chabówkę? Bardzo proszę.

Dyrektor Pionu Strategii PKP SA Filip Chrzanowski:

Pani przewodnicząca, żeby nie wyjść z niedopowiedzeniem, przepraszam, że w Sejmie, w sali Wiesława Chrzanowskiego... To są bardzo poważne sprawy. Skansen nie jest, przepraszam, przysłowiowym workiem ziemniaków, że można tak sobie przerzucić to z jednej organizacji do drugiej.

Jesteśmy w trakcie opracowywania wielostronnego porozumienia z PKP Cargo, bo to PKP Cargo, PKP SA, Fundacja Grupy PKP. To, jakie będzie finalne rozwiązanie, oczywiście państwu ogłosimy, bo, jak widzimy, cały świat kolejowy czeka na wskazanie, jak to będzie wyglądało, natomiast nie jest tak, że coś komuś przekazemy jednym porozumieniem. To musi być sprawa, która będzie ewolucyjnie do jakiegoś wybranego, przeanalizowanego przez nas modelu przetransformatowana. Nie jest możliwe, żebyśmy z dnia na dzień przenieśli coś z jednej spółki do drugiej.

Tak jak pani przewodnicząca właśnie powiedziała, pierwszy etap to jest zapewnienie legalnego wsparcia finansowego dla skansenu w Chabówce i równoległe prace związane z osiągnięciem docelowego modelu funkcjonowania tego skansenu, zapewnienia mu przede wszystkim finansowania, zapewnienia mu ciągłości działania. To jest żywy organizm, tam są ludzie, którzy mają unikalną wiedzę, jeśli chodzi chociażby o naprawę i prowadzenie tego taboru. Podchodzimy do tego bardzo poważnie. Tych spraw nie da się zrobić z dnia na dzień.

Dziękuję panu prezesowi Wilde za deklarację wsparcia ze strony Urzędu Transportu Kolejowego. Ona bez wątpienia na pewnym etapie będzie potrzebna. Chcemy to zrobić, na trwale zabezpieczyć funkcjonowanie Chabówki.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję.

Hasłowo, bo Komisja Infrastruktury już czeka, zaczynamy, a chciałam jeszcze powiedzieć słowo podsumowania.

Wiceprezydent ZZMKwP Sławomir Centkowski:

Szanowni państwo, chciałem tylko hasłowo, bo bardzo dużo mówiliśmy o lokomotywach, o infrastrukturze, o urządzeniach SRK, a niestety nikt nie podniósł kwestii dokumentacji historycznej, a szczególnie zabytkowej literatury. Ci, którzy szukają, wiedzą, że ona jest w rękach prywatnych, a ta z lat 80. z zakładów została rozgrabiona i rozkradziona. Dzisiaj nie ma jednego miejsca, gdzie ta literatura mogłaby być skupiona, żeby korzystać z niej w dowolny, swobodny sposób. Uważam, że to też jest ważny aspekt historii kolejowej.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, szanowni państwo.

Panie Piotrze, jedno zdanie, dobrze?

Wiceprezes PGTKW Piotr Nowicki:

Apeluję, aby o Stacji Muzeum rozmawiać nie w kategorii problemu, który chcemy rozwiązać na gruntach, na ul. Towarowej, i zaszłości finansowych między PKP SA a marszałkiem województwa mazowieckiego, tylko jako instytucji: co to ma być, co to ma robić, jaką ma pełnić funkcję, jakie mamy możliwości. To punkt pierwszy.

Punkt drugi, ostatnie zdanie. Kilka lat temu doliczyliśmy się, że rocznie nie odwiedzimy muzeów – jak Stacja Muzeum, która ma 100 tys. osób rocznie – i wszystkich innych skansenów... Samymi pociągami historycznymi pojechało ponad milion osób i to było przed covidem. W związku z tym to nie jest mały rynek i nie rozmawiamy o klubie pasjonatów. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Tak. Szanowni państwo, w ogóle chciałabym, żebyśmy o całej kolei historycznej rozmawiali nie w kategorii problemu, tylko w kategorii potencjału historycznego, a przede wszystkim – co tutaj wybrzmiało – w kategorii potencjału do rozwoju zawodowego młodych ludzi, kuźni talentów, przyciągania ludzi do zawodu, bo to sprawdza się w innych krajach. Padają tutaj przykłady rozwoju technicznego i edukacji technicznej.

Szanowni państwo, tak jak mówiliśmy, dwie godziny dyskusji to jest absolutnie za mało, natomiast kilkanaście, kilkadziesiąt, ponad 25 lat czekania na rozwiązania i wsparcie to jest zdecydowanie za długo. Bardzo chciałabym, żeby takie dyskusje były kontynuowane, ale też żebyśmy doszli do jakiejś konkluzji. Aptekarskie środki w całym budżecie systemu kolejowego mogą uratować wszystkich społeczników i przede wszystkim nasze dziedzictwo kolejowe.

Będę chciała dowiedzieć się od państwa – i o to też wystąpię, wyjdzie pismo z podkomisji – jakie to są środki, jakie to są sumy. Bardzo więc chciałabym, żebyście państwo przygotowali się i mi odpisali, o jakich pieniądzach mówimy. Wtedy we współpracy łatwiej będzie nam je znaleźć. Tutaj jest ukłon i prośba o współpracę pomiędzy resortami. Ona musi się zadziać, bo cele spółki PKP SA są inne, cele Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego są w tym temacie jednoznaczne. Mam nadzieję, że uda nam się jakoś połączyć wszystkie kropki i rozpocząć współpracę, a przede wszystkim znaleźć brakujące pieniądze i wesprzeć stronę społeczną.

Bardzo dziękuję państwu za to posiedzenie. Liczę, że to nie jest nasze ostatnie spotkanie, a przede wszystkim że będą działania pomiędzy komisjami. Dziękuję ślicznie.