



Ministerstwo Obrony Narodowej

Sekretarz Stanu
Paweł BEJDA

BMON-WP.053.209.2026/In-99-26/SL
Warszawa, 04.03.2026 r.

Pan Włodzimierz CZARZASTY
Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

Do wiadomości: Dyrektor Departamentu Spraw Parlamentarnych w KPRM

ePuap

Dotyczy: interpelacji Pana Posła Michała Jacha wraz z grupą Posłów nr 15406 w sprawie nieprawidłowości przy budowie infrastruktury lotniskowej dla samolotów F-35

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając, z upoważnienia Ministra Obrony Narodowej, na interpelację Pana Posła Michała Jacha wraz z grupą Posłów nr 15406 w sprawie nieprawidłowości przy budowie infrastruktury lotniskowej dla samolotów F-35, uprzejmie proszę o przyjęcie poniższych informacji.

Działając w ramach posiadanych kompetencji, Ministerstwo Obrony Narodowej prowadzi monitoring etapu przygotowania infrastruktury dedykowanej dla potrzeb przyjęcia samolotów nowej generacji F-35 w Siłach Zbrojnych RP, realizowanej w dwóch lokalizacjach: 32 Bazie Lotnictwa Taktycznego (32.BLT) w Łasku oraz w 21 Bazie Lotnictwa Taktycznego (21.BLT) w Świdwinie. Proces realizacji robót budowlanych w 32.BLT został zakończony - infrastruktura została przygotowana oraz odebrana zgodnie z obowiązującymi wymaganiami i procedurami; wszystkie niezbędne odbiory techniczne zakończyły się wynikiem pozytywnym. Aktualnie roboty budowlane są prowadzone na terenie lotniska wojskowego w 21.BLT. Realizacja przedsięwzięć inwestycyjnych jest prowadzona pod stałym nadzorem właściwych komórek organizacyjnych oraz podmiotów zaangażowanych w proces budowlany, a także w uzgodnieniu z przedstawicielami strony amerykańskiej.

Odnosząc się do kwestii technicznych, informuję, iż zmiana materiału izolacyjnego hangarów była podyktowana decyzją projektanta (AMW Invest Sp. z o.o.), który jest uprawniony do oceny przedmiotowej zmiany jako istotnej, bądź nie. Przy czym nie należy mylić istotności w rozumieniu logicznym z pojęciem zmiany istotnej (nieistotnej) funkcjonującym na gruncie prawa budowlanego. Ponadto informuję, iż zmiana dotyczyła tylko jednej z warstw posadzki, a nie krytycznego elementu. Na powierzchni hangarów dla samolotów F-35 nie występuje materiał izolacyjny. Izolacja termiczna występuje m.in. w zaprojektowanym układzie warstw posadzki i jest chroniona przed oddziaływaniem czynników zewnętrznych przez warstwę betonu konstrukcyjnego.

Wszelkie analizy przedmiotowego materiału izolacyjnego, włącznie z obliczeniem wymaganej nośności nawierzchni, zostały zrealizowane przez projektanta, z zachowaniem zgodności z zaleceniami producenta samolotu F-35. Dodać należy, iż zalecenia producenta F-35 nie definiują warstw posadzki, lecz jej nośność, w związku z czym zmiana została dokonana z zachowaniem wymagań Lockheed Martin co do nośności. Inne zmiany nie wymagały uzyskania takich potwierdzeń.

Decyzja o zmianie materiału izolacyjnego nie była podyktowana jedynie rachunkiem ekonomicznym. W pierwszej kolejności w trakcie inwestycji brano pod uwagę technologię wykonania i zgodność rozwiązań z wymaganiami producenta samolotu F-35.

Podkreślenia wymaga, iż wszystkie zastosowane materiały do budowy infrastruktury dedykowanej dla samolotów F-35 posiadają certyfikaty i dopuszczenia do stosowania



w budownictwie oraz dodatkowo (zgodnie z wymogami kontraktowymi) pochodzą z krajów członkowskich NATO.

W odniesieniu do pytania o różnicę w kosztach zakupu między materiałem XPS, a materiałem Foamglas, wyjaśniam, iż jednostkowo wynosiła ona ok. 268,00 zł netto, co dało łączną oszczędność na Hangarach Postojowych ok. 1.640,0 tys. zł netto oraz na Hangarze Obsługi Technicznej ok. 916,0 tys. zł netto.

Przygotowana i przekazana do użytkowania infrastruktura spełnia wymagania dla samolotów F-35, co zostało potwierdzone komisyjnie w trakcie odbioru końcowego.

Z wyrazami szacunku

Paweł BEJDA

/dokument podpisany kwalifikowanym podpisem elektronicznym/