

NIK krytycznie o F-16 na Krzesinach

#Lotnictwo wojskowe #Strategia i polityka 7 listopada 2011

Najwyższa Izba Kontroli ujawniła analizę sposobu wyboru lotniska w Poznaniu-Krzesinach jako bazy samolotów wielozadaniowych F-16, a także ocenę inwestycji i dostaw uzbrojenia do tej bazy. Jak na standardy NIK, ocena jest bardzo krytyczna.



Najwyższa Izba Kontroli na krótko przed piątą rocznicą przylotu pierwszych samolotów wielozadaniowych F-16 do bazy w Poznaniu-Krzesinach ujawniła *Informację o wynikach kontroli przygotowania lotniska...* do ich bazowania. Kontrolę przeprowadzono między 24 września a 31 grudnia 2010, a jej wyniki zatwierdził prezes Jacek Jezierski 19 sierpnia 2011. Kontrola obejmowała realizację zadań w latach 2001-2009 z uwzględnieniem wykonania budżetu w 2010 w zakresie tzw. programu samolotowego.

[...] Na terenie lotniska Poznań-Krzesiny od 2001 w ramach programu samolotowego realizowane były zadania inwestycyjne, których celem było dostosowanie lotniska do wymogów eksploatacji samolotów F-16. Co ciekawe, działo się to na długo przed rozstrzygnięciem przetargu... 27 grudnia 2002 ogłoszony został wybór samolotu F-16 na samolot wielozadaniowy dla Sił Zbrojnych RP, a w dniu 18 kwietnia 2003 podpisano umowę na dostawę 48 samolotów. Zostały one dostarczone w latach 2006-2008.

Przygotowanie lotniska na koniec 2009 nie zapewniało sprawnej realizacji wielu wymaganych funkcji bazy samolotów F-16, co utrudniało realizację zadań 31. BLT. Wynikało to z niezakończenia budowy lub modernizacji oraz trudności w przekazaniu do eksploatacji obiektów infrastruktury lotniska, jak np. płaszczyzn postoju samolotów i hangarów metalowych, stanowiska prób silników samolotowych, składów MPS-1 i MPS-2 z rurociągiem przesyłowym (realizowanych w ramach NSIP), magazynów lotniczych

środków bojowych i trasy transportu tych środków na lotnisko, magazynu hydrazyny [...]. Z 37 zadań zakończonych w ramach programu samolotowego do dnia 31 grudnia 2009 tylko 13 zakończono w pierwotnie zaplanowanym terminie.

W specjalnym komunikacie NIK poinformowała, że [...] negatywnie ocenia procedurę wyboru lokalizacji oraz samą lokalizację bazy samolotów F-16 na lotnisku Poznań-Krzesiny. W MON, jak i w Dowództwie Sił Powietrznych brakuje dokumentów, które mogłyby potwierdzić przygotowania do wydania decyzji w tej sprawie, w tym przeprowadzenie analizy jej skutków, uwzględniającej nie tylko potrzeby obronne, ale także uwarunkowania prawne, ekonomiczne, ochrony środowiska, zagospodarowania przestrzennego, bezpieczeństwa ludności itd. NIK zwraca uwagę, na rosnącą liczbę roszczeń o wypłatę odszkodowań lub wykup nieruchomości. Obecnie sięgają one blisko 280 mln zł. [...] Według Informacji... [...] Liczba tych roszczeń stale wzrasta. Łącznie wpłynęły 1.502 wezwania sądowe, z czego 1.222 dotyczyło roszczeń o wypłatę odszkodowań na kwotę 257.692,5 tys. zł a 52 o wykup nieruchomości na kwotę 24.180,4 tys. zł. Co więcej, [...] od 2009 liczba operacji lotniczych planowanych z lotniska Poznań-Krzesiny ma skutkować przekroczeniem 10 000 startów i lądowań rocznie, będzie to wymagało poniesienia, z budżetu MON, kosztów instalacji stosownej aparatury pomiarowej i systematycznego monitoringu poziomu hałasu w środowisku związanego z eksploatacją samolotów F-16 (mapa: poznan.uw.gov.pl).

Zbadanie procesu uzgodnień decyzji Nr 145/MON oraz zasadności wydzielenia lotniska Poznań-Krzesiny do infrastruktury NATO uniemożliwił brak dokumentacji w tym zakresie. Kontrola wykazała, że w lipcu 2005 Podsekretarz Stanu w MON został poinformowany przez Departament Kontroli MON o zniszczeniu w 1997 dokumentacji uzgodnień ww. decyzji z naruszeniem przepisów resortowych w tym zakresie. [...] Kontrola wykazała, że główny wpływ na omawiany wybór miało Dowództwo Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej. W wyniku działalności tego Dowództwa, na lotnisku Poznań-Krzesiny w 2001, tj. na 1,5 roku przed dokonaniem wyboru samolotu wielozadaniowego dla Sił Zbrojnych RP - rozpoczęto na znaczną skalę roboty budowlane związane z modernizacją drogi startowej lotniska, co de facto rozstrzygnęło kwestię lokalizacji bazy tych samolotów w Poznaniu. Mimo, że [...] Program modernizacji i dostosowania infrastruktury lotnisk..., opracowany przez Dowództwo WLOP w 2001, został negatywnie oceniony przez Departament Infrastruktury MON, m.in. wskutek nieuwzględnienia w tym programie uwarunkowań wynikających z ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 - Prawo ochrony środowiska, w tym skutków emisji szkodliwego hałasu w rejonie lotnisk wojskowych. [...] Jako bazy pozostałych eskadr przewidziano lotniska: Malbork, Zegrze Pomorskie i Łask. Gotowość do działań miała być osiągnięta przez poszczególne eskadry w terminie do 31.12.2002 - Malbork, 31.12.2003 - Poznań-Krzesiny, 31.12.2004 - Łask, 31.12.2005 - Zegrze Pomorskie. [...] NIK krytycznie ocenia niespójność i nierealność przyjętych w ww. dokumentach

założeń.

Informacja... cytuje kuriozalną odpowiedź MON (ministrem był wówczas Bogdan Klich, [121 ofiar MON Bogdana Klicha](#), 2010-04-21, [Major WSI wspiera Bogdana Klicha](#), 2010-06-13) na ocenę NIK: *W odniesieniu do lokalizacji bazy samolotów wielozadaniowych na lotnisku Poznań-Krzesiny, informuję, że kierownictwo MON jest spadkobiercą decyzji podjętych w tej sprawie wiele lat temu (...). Przygotowanie innego lotniska od podstaw w jakiejś innej oddalonej od siedzib ludzkich lokalizacji, wiązałoby się dodatkowo z bardzo wysokimi kosztami rozbudowy infrastruktury. [...] Informuję, że MON w zaistniałej sytuacji będzie koncentrował wysiłki na jak największym zmniejszeniu uciążliwości eksploatacji F-16 dla otaczającego środowiska.*

W Informacji... Najwyższa Izba Kontroli zwraca uwagę, że organy administracji publicznej działają z zachowaniem zasady ciągłości, zatem nie ma uzasadnienia dla argumentów o dziedziczeniu błędów poprzedników. MON powinno przeprowadzić rzetelną symulację i analizę zysków i strat pozostawienia bazy F-16 w obecnym miejscu albo przeniesienia na inne lotnisko. *Informacja...* pokazuje, jak bardzo pierwotnie zaniżano koszty inwestycji: Dowództwo WLOP w 2001 oszacowało na 205.855 tys. zł koszt dostosowania w latach 2001-2006 lotniska Poznań-Krzesiny do bazowania samolotów wielozadaniowych. Ocena ta przedstawiona została w opracowanym przez ww. Dowództwo w lipcu 2001 projekcie Programu modernizacji i dostosowania infrastruktury lotniskowej planowanej docelowo do użytkowania w 2006 do standardów i wymogów NATO oraz potrzeb narodowych. [...] koszt kompleksowej modernizacji 7 podstawowych lotnisk wojskowych (stałego bazowania), w latach 2001-2008, w tym lotniska Poznań-Krzesiny określono na 1.329.367 tys. zł, podczas gdy na dzień 31 grudnia 2010, wydatki programu samolotowego tylko na modernizację lotnisk Poznań-Krzesiny i Łask określono na 1.813.355 tys. zł. [...] W wyniku zmian planu zadaniowo-finansowego programu samolotowego, zatwierdzonych w latach 2004-2009, łączną wartość wydatków na finansowanie zakupów inwestycyjnych i inwestycji budowlanych zwiększono z 747.893 tys. zł do 1.500.461 tys. zł, a termin zakończenia finansowania inwestycji budowlanych na lotniskach przesunięto na 2010. Natomiast po zatwierdzeniu przez MON w 2010 korekty nr 7 ww. planu, przewidziana w nim wartość powyższych wydatków - na dzień 31 grudnia 2010 - wynosiła 1.813.355 tys. zł, a termin zakończenia finansowania inwestycji budowlanych określono na 2012.

[...] *Opóźnienia w realizacji inwestycji kontynuowanych, bądź trudności w przekazaniu do eksploatacji niektórych obiektów wykonanych w ramach zadań inwestycyjnych, utrudniają realizację zadań Bazy, powodując także wzrost ich kosztów. Najistotniejsze problemy stwarzały opóźnienia w wykonawstwie bądź oddaniu do użytkowania:*

- składu lotniczych środków bojowych w Borówcu i drogi ich przewozu ze składu do bazy. Modernizację składu, kosztem 33.796,7 tys. zł, planowano na 2004, faktycznie

zaś zrealizowano we wrześniu 2007. Z uwagi jednak na bezpieczeństwo mieszkańców pobliskich osiedli wydane zostało pozwolenie na użytkowanie składu w niewielkim zakresie - tylko 0,06% zdolności składowania. [!...]

- magazynu hydrazyny. Zadanie, o wartości kosztorysowej 1.773,2 tys. zł, zamierzano zrealizować w 2005, zakończono zaś i przekazano Bazie 6 lutego 2007. Pomimo, że inwestor uzyskał pozwolenie na użytkowanie obiektu w dniu 23 maja 2007, magazyn nie był użytkowany. Do dnia zakończenia kontroli Baza sukcesywnie zgłaszała wykonawcy, WZI Poznań i organom zwierzchnim, w tym przedstawicielom 2. Skrzydła Lotnictwa Taktycznego (SLT) i Dowództwa SP, kolejne usterki instalacji magazynu oraz konieczność zmiany przyjętych rozwiązań technicznych dotyczących zapewnienia bezpieczeństwa personelu obsługującego urządzenie zasilane hydrazyną. Powyższe skutkowało brakiem możliwości wykonywania obsług na elementach i podzespołach systemu awaryjnego źródła zasilania samolotów F-16. Do zakończenia kontroli wystąpiły dwie niesprawności tego systemu, co przy braku możliwości wykonania czynności obsługowych spowodowało wykluczenie dwóch samolotów ze szkolenia lotniczego. [...]

W podpisanej przez Ministra Obrony Narodowej w dniu 18 kwietnia 2003 umowie z Rządem USA (umowa PL-D-SAC) przewidziano dostarczenie 48 samolotów w terminie określonym w ustawie o programie samolotowym, tj. do końca 2008. Nie zapewniono natomiast realizacji w ww. terminie dostaw sprzętu logistycznego i lotniczych środków bojowych, określając datę zakończenia tych dostaw na III kwartał 2009. Kontrola wykazała, że w latach 2003-2009 podpisano 8 aneksów do umowy PL-DSAC [...]. Wskutek niesporządzenia harmonogramu dostaw sprzętu, uwzględniającego w szczególności ich podział na bazy w Poznaniu-Krzesinach i Łasku, nie można było ocenić zaawansowania dostaw przewidzianych dla 31. Bazy Lotnictwa Taktycznego. Ustalono przy tym, że w bazie w Poznaniu-Krzesinach faktycznie nie było lotniczych środków bojowych do samolotów F-16.

Informacja... NIK odnosi się tylko do wybranych aspektów stacjonowania samolotów F-16 w Poznaniu-Krzesinach. Brakuje danych o defraudacjach podczas budowy bazy w Krzesinach. Nie pokazano też tła wydarzeń sprzed dekady.

NIK nie wspomina m.in. o tym, że przed reorganizacją i przeniesieniem do Warszawy, dowództwo wojsk lotniczych mieściło się w Poznaniu, więc mieszkało tam wielu oficerów tych wojsk i ich rodzin, co nie pozostało bez wpływu na decyzję o umieszczeniu bazy F-16 w Krzesinach zamiast na przykład w najlepiej nadającym się do tego Powidzu. NIK nie mówi nic o roli doradców i lobbystów amerykańskich i uwikłanych w stosunki z nimi polskich polityków. Nie poddano także analizie choćby budowy infrastruktury mieszkaniowej dla pracowników bazy, którą Wojskowa Agencja

Mieszkaniowa umieściła na przeciwległym w stosunku do Krzesin krańcu Poznania - w Strzeszynie Greckim (niebieska plama na mapie). Lokalne układy spowodowały, że na dojazdy kadry zupełnie nieracjonalnie tracony jest czas i pieniądze, choć w pobliżu bazy, w gminach sąsiadujących z Poznaniem, jest wiele znacznie korzystniej położonych terenów nadających się na budownictwo mieszkaniowe.

Baza jest uciążliwa nie tylko dla okolicznych mieszkańców. Miasto Poznań traci na braku dostępu do obszarów o bardzo dużym potencjale ekonomicznym. Lotnisko Krzesiny leży przy obwodnicy autostradowej (A2), łączącej miasto z resztą kraju. Zamiast ośrodków logistycznych, serwisowych i innych podobnych przedsiębiorstw, jego okolice otaczają jednak nieużytki. Zamiast rozwijać cywilny (cywilno-wojskowy) port lotniczy na Krzesinach i jego otoczenie, Poznań inwestuje w stare lotnisko na Ławicy - obiekt bez realnego potencjału rozwojowego, otoczone z każdej strony osiedlami mieszkaniowymi (ich mieszkańcy coraz ostrzej protestują przeciwko rozbudowie), z utrudnionym dostępem do sieci komunikacji drogowej. Lądowanie na Ławicy (patrz mapa) odbywa się znad samego centrum Poznania, co generuje niepotrzebne zagrożenie dla jego mieszkańców i ogranicza budowę wysokich budynków, normalnych w centrach podobnych miast.

Kupując samoloty F-16, Polska zrezygnowała w praktyce z możliwości rozśrodkowania potencjału lotniczego na wypadek konfliktu zbrojnego lub innego zagrożenia w oparciu o funkcjonujące wcześniej Drogowe Odcinki Lotniskowe (DOL, ich budowy nie wymaga się w zasadzie przy projektowaniu nowych autostrad...). Ze względu na niskie położenie wlotu powietrza do silnika, amerykańskie samoloty wymagają sterylnej pasa startowego (to jeden z powodów, dla których polskie F-16 nie biorą udziału w dyżurach nad republikami bałtyckimi - zadania te realizują stare MiG-29, [Orlik 3 powrócił do kraju](#), 2010-09-03). Oparcie stacjonowania myśliwców tylko na dwóch bazach powoduje, że cały polski bojowy potencjał lotniczy można unieszkodliwić dwoma dobrze uplasowanymi pociskami niszczącymi ich pasy startowe...

Pozostaje jeszcze kwestia bezpieczeństwa lotniczego. O tym, że w 31. BLT były (są?) z nim problemy mogą świadczyć informacje Starszego Inspektora Bezpieczeństwa Lotów, ppłk. pil. Zbigniewa Zawady, jednego z pierwszych polskich pilotów przeszkolonych w lataniu na samolocie F-16 ([121 ofiar MON Bogdana Klicha](#), 2010-04-21). Gdy w meldunku dla pozostającego wówczas ministrem Bogdana Klicha opisał on nieprawidłowości - lądowania przez pilotów F-16 poniżej minimów widzialności, braki precyzyjnych instrukcji i sprzeczności w istniejących dokumentach, szybko został usunięty z wojska (w czasach B. Klicha nie był to jedyny taki przypadek). Dane na temat awarii F-16 i stwarzanych przez nie zagrożeń są ukrywane, choć czasami przenikają do opinii publicznej ([F-16 - loty tylko powyżej 2 km](#), 2009-02-26). W tym wypadku od bezpieczeństwa ważniejsza jest obowiązująca w stosunkach RP-USA propaganda sukcesu ([0,04% smoleńskiego propagandzisty PiS](#), 2011-10-16).

Powiązane wiadomości

NIK krytycznie o F-16 na Krzesinach (2011-11-07)
F-16 – loty tylko powyżej 2 km (2009-02-26)
Większość F-16I wraca do służby (2008-04-28)
Izrael wstrzymał loty F-16I (2008-03-21)
Formaldehyd w F-16I z wytwornicy tlenu? (2008-03-27)
121 ofiar MON Bogdana Klicha (2010-04-21)
Pożegnanie lotników (2008-02-18)
F-16 – loty tylko powyżej 2 km (2009-02-26)
Większość F-16I wraca do służby (2008-04-28)
3 wywiady Bogdana Klicha (2009-09-28)
Załoga Herculesa o krok od śmierci (2010-02-18)
ORP Pułaski – pływający złom (2009-02-25)
Przedostatnie pożegnanie (2009-11-03)
Polski C-130E na złom? (2010-02-10)
Ostatni kilometr (2010-04-14)
Major WSI wspiera Bogdana Klicha (2010-06-13)
121 ofiar MON Bogdana Klicha (2010-04-21)
Pożegnanie lotników (2008-02-18)
F-16 – loty tylko powyżej 2 km (2009-02-26)
3 wywiady Bogdana Klicha (2009-09-28)
Załoga Herculesa o krok od śmierci (2010-02-18)
Ostatni kilometr (2010-04-14)
Orlik 3 powrócił do kraju (2010-09-03)
0,04% smoleńskiego propagandzisty PiS (2011-10-16)
121 ofiar MON Bogdana Klicha (2010-04-21)
Pożegnanie lotników (2008-02-18)
F-16 – loty tylko powyżej 2 km (2009-02-26)
3 wywiady Bogdana Klicha (2009-09-28)
Załoga Herculesa o krok od śmierci (2010-02-18)
Ostatni kilometr (2010-04-14)
Major WSI wspiera Bogdana Klicha (2010-06-13)
121 ofiar MON Bogdana Klicha (2010-04-21)
