



Vides pārraudzības valsts birojs

Rūpniecības iela 23, Rīga, LV-1045, tālr. 67321173, fakss 67321049, e-pasts vpvb@vpvb.gov.lv, www.vpvb.gov.lv

Rīgā

Atzinums Nr.9
par VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” infrastruktūras attīstības
projektu līdz 2020.gadam
ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu

Derīgs līdz 2018.gada 30.oktobrī

Paredzētās darbības ierosinātājs:

VAS “*Starptautiskā lidosta „Rīga”*”, reģistrācijas Nr.0003028055, Lidosta „*Rīga*” 10/1, Mārupes novads, LV-1053, tālr. 67207135 (turpmāk Ierosinātāja).

Ziņojuma izstrādātājs:

SIA “*Eiropprojekts*”, reģistrācijas Nr. 40003493684, adrese: Elizabetes iela 2 - 413, Rīga, LV-1010, tālr. 67320203, tālr./fakss 67320201 (turpmāk Izstrādātāja).

Ziņojums iesniegts Vides pārraudzības valsts birojā (turpmāk arī Birojs):

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojums (turpmāk Ziņojums) Birojā iesniegts 2015.gada 20.jūlijā. Aktualizēts Ziņojums Birojā iesniegts 2015.gada 25.septembrī. Papildus informācija iesniegta 2015.gada 8.oktobrī.

Atzinums izdots saskaņā ar likuma “*Par ietekmes uz vidi novērtējumu*” (turpmāk Novērtējuma likums) 20. panta pirmo daļu un tajā noteikti nosacījumi saskaņā ar šā likuma 20.panta desmito daļu.

1. Paredzētās darbības nosaukums:

Starptautiskās lidostas „*Rīga*” infrastruktūras attīstības projekti līdz 2020.gadam (turpmāk Paredzētā darbība).

2. Paredzētās darbības iespējamā norises vieta:

VAS „*Starptautiskā lidosta „Rīga”*” teritorija:

- nekustamais īpašums „*Starptautiskā lidosta „Rīga”*” ar kadastra Nr.8076 002 0007 Mārupes novadā;
- nekustamais īpašums ar kadastra Nr.80760060142 Mārupes novadā;
- nekustamais īpašums ar kadastra Nr.80760060146 Mārupes novadā;
- zemes vienība ar kadastra apzīmējumu 80760020014 Mārupes novadā;

- zemes vienība ar kadastra apzīmējumu Nr.01000820579 Rīgas pilsētas administratīvajā teritorijā;
- nekustamais īpašums ar kadastra Nr.01000822560 Rīgas pilsētas administratīvajā teritorijā;

Biroja piezīme: nekustamajā īpašumā ar kadastra Nr.01000822560 Rīgas pilsētas administratīvajā teritorijā ir paredzēts izbūvēt avārijas piebraucamo ceļu, savienojot skrejceļa Z galu Mārupes novadā ar Ulmaņa gatvi Rīgas administratīvajā teritorijā. Tomēr nekustamais īpašums ar kadastra Nr.01000822560 nerobežojas ar Ulmaņa gatvi, attiecīgi secināms, ka piebraucamajam ceļam būs jāšķērso arī Rīgas pašvaldībai piederoša īpašuma ar kadastra Nr.01000820467 un adresi Melleņu iela 17, Rīga, LV-1029 daļu.

3. Īss paredzētās darbības raksturojums:

3.1. Vispārēja informācija par Paredzēto darbību:

- 3.1.1. Starptautiskā lidosta „Rīga” (turpmāk Lidosta) ir lielākā lidosta Latvijā un Baltijas valstīs. Vēsturiski tā bijusi kā militārais lidlauks, bet pasažieru apkalpošana uzsākta 1975.gada sākumā. Lidostas nepārtraukta darbība nodrošināta gan bijušās PSRS laikā, gan pēc Latvijas Republikas neatkarības atgūšanas.
- 3.1.2. Saskaņā ar Ministru kabineta 2011.gada 5.jūlija noteikumiem Nr.535 „*Noteikumi par valsts akciju sabiedrības „Starptautiskā lidosta „Rīga”” lidlauka statusu, lidlauka teritorijas robežām un šīs teritorijas plānoto (atļauto) izmantošanu*” (turpmāk MK Noteikumi Nr.535) Lidostai ir noteikts valsts nozīmes civilās aviācijas lidlauka statuss. Saskaņā ar likuma „*Par aviāciju*” 1.pantu valsts nozīmes civilās aviācijas lidlauks ir *stratēģiski svarīgs, civilās aviācijas infrastruktūras attīstībai un sabiedrības interešu nodrošināšanai vajadzīgs lidlauks*, kurā tiek nodrošināti nepieciešamie augstas kvalitātes un drošības standarti.
- 3.1.3. Lidostā ir viens skrejceļš un tā garums ir 3,2 km. Ņemot vērā minēto, Lidosta ir esošs Novērtējuma likuma 1.pielikuma 10.punkta objekts (Lidosta ar 2,1km vai garāku skrejceļu).
- 3.1.4. Pēc Latvijas Republikas neatkarības atgūšanas Lidostā ir veikti dažādi infrastruktūras attīstības vai pārbūves darbi, galvenokārt ar mērķi nodrošināt lidlauka, tajā skaitā skrejceļa, manevrēšanas ceļu, peronu u.c. infrastruktūras drošību, uzlabotu lidlauka drenāžas apstākļus, nodrošinātu Lidostu ar atbilstīgu tehnisko aprīkojumu un būvēm. Savukārt 2013.gadā ir izstrādāts vienots Lidostas attīstības plāns 2012.–2036.gadam (turpmāk Lidostas Attīstības Plāns). Tika veikts arī Lidostas Attīstības Plāna stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums Novērtējuma likumā noteiktajā kārtībā.
- 3.1.5. Lidostas Attīstības Plānā, balstoties uz daudzveidīgu pasažieru prognožu metodiku, citu starpā ņemot vērā gan valsts ekonomiskās izaugsmes rādītājus un tendences, gan novērtējot Lidostas pozīcijas reģiona tirgū, aviācijas maršrutu potenciālu u.c. faktorus, sastādītas iespējamās vidēja termiņa prognozes Lidostas attīstībai (līdz 2020.gadam), kā arī ilgtermiņa prognozes pēc 2020. un 2036.gada. Šādu prognožu potenciāls salīdzināts ar Lidostas infrastruktūras un servisa kapacitāti, kā rezultātā definēti nepieciešamie investīciju projekti Lidostai izvirzīto mērķu sasniegšanai. Novērtēts, ka Lidostas potenciāls vidēja termiņa prognozei uz 2020.gadu ir ~7 miljoni apkalpotu pasažieru gadā (turpmāk arī mppa) un attiecīgi noteikti nepieciešamie infrastruktūras attīstības projekti, lai Lidostas pakalpojumus nodrošinātu šādas plūsmas apkalpošanai nepieciešamajā līmenī. Turpat secināts, ka 2020.gads ir uzskatāms par nozīmīgu atskaites punktu tālāku prognožu veikšanai. Pēc 2020.gada, vadoties no aktuālās situācijas un tirgus apstākļiem, Lidostai būs jāpieņem lēmums, kādā attīstības scenārijā virzīties, lai Lidostas kapacitāti palielinātu tālāk - Eirāzijas pārvadājumu scenārijā vai Eiropas reģionālā centra scenārijā.

Izejot no šāda lēmuma, Lidostā tiks realizēti jau nākamie infrastruktūras attīstības projekti, lai palielinātu apkalpoto pasažieru skaitu.

- 3.1.6. Paredzētā darbība, kurai veikts ietekmes uz vidi novērtējums, ir Lidostas infrastruktūras attīstības projektu kopums attīstības periodam līdz 2020.gadam, ar kuru plānots nodrošināt 6,8 miljonus apkalpotu pasažieru gadā. Tā kā esošo Lidostas infrastruktūras objektu lietojums un iepriekšējos gados jau veiktie funkcionālie uzlabojumi nav uzlūkojami atrauti no Paredzētās darbības ietvaros vēl tikai izbūvējamo objektu lietojuma, jo kapacitātes palielinājumu un plānoto pasažieru apkalpošanu gadā tie nodrošinātu summāri, - ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros vērtēti visi plānošanas periodā līdz 2020.gadam nodrošinātie vai vēl nodrošināmie infrastruktūras objekti kā kopums un to ekspluatācijas ietekme uz vidi. Citu starpā kā nozīmīgākie no Lidostas infrastruktūras plānotās paplašināšanas darbiem Paredzētās darbības ietvaros minami sekojoši:
- 3.1.6.1.Lidostas termināļa paplašināšana, ar šo aktivitāti nodrošinot jaunu pasažieru reģistrācijas zāli un drošības kontroles zonu, jaunu bagāžas šķirošanas un saņemšanas zāli, viesnīcu, biznesa un izklaides centru, kā arī divas papildus gaisa kuģu pietātnes, Lidostas īstermiņa autostāvvietas paplašināšanu no pašreizējām 325 līdz 1500 vietām.
- 3.1.6.2.Lidostas 4. perona rekonstrukcija, atjaunojot gan esošās stāvvietas, gan izbūvējot jaunas. Paredzēts, ka aktivitātes rezultātā peronā tiks nodrošinātas gaisa kuģu stāvvietas ar ietilpību 5 C kategorijas vai 3 E kategorijas gaisa kuģiem, kā arī stāvlaukumi 15 individuālajiem lidaparātiem.
- 3.1.6.3.Kravu termināļa un saistītās infrastruktūras pie 4.perona izbūve.
- 3.1.6.4.Lidostas un lidlauka infrastruktūras, kā arī atbalstošās infrastruktūras modernizācija, pilnveide un attīstība, tostarp avārijas piebraucamā ceļa būvniecība, apkalpojošā ceļa rekonstrukcija, tehniskās apkopes perona izbūve, helikopteru nosēšanās laukuma izbūve, 110 kV apakšstacijas izbūve u.c. darbības.
- 3.1.7. Prognozēts, ka ar Paredzētās darbības realizāciju varētu tikt sasniegti šādi Lidostas darbības rādītāji:
- 3.1.7.1.1. Salīdzinot ar 2012.gadu, Lidostā līdz 2020.gadam prognozēts apkalpoto pasažieru skaita pieaugums par ~45 % un plānots, ka 2020.gadā tiks apkalpoti 6 800 000 pasažieri. Salīdzinot ar 2011.gadu, kad līdz šim reģistrēts lielākais apkalpoto pasažieru skaits (5 106 926) - šis pieaugums būtu ~33%.
- 3.1.7.1.2. prognozētais lidojumu skaits 2020.gadā ir 87 362 (t.sk. kravas gaisa kuģi); no tiem pasažieru gaisa kuģu lidojumu plānotais skaits - 79 697, kravas gaisa kuģu lidojumu skaits – 7 665.
- 3.1.7.1.3. Sagaidāms šāds lidojumu sadalījums pa gaisa kuģu klasēm F - 3 285 (~4% no kopējā); E - 6 837 (~8% no kopējā); D - 4 936 (~6% no kopējā); C - 68 019 (~78% no kopējā); A/B - 4 285 (~5% no kopējā).
- 3.1.7.1.4. Šobrīd ik dienu Lidostā vidēji tiek apkalpoti ~180 gaisa kuģi. Pēc projektu kopuma līdz 2020.gadam realizācijas (palielinot pasažieru un kravu plūsmas) tiek prognozēts, ka dienā varētu tikt apkalpoti vidēji ~240 gaisa kuģi.
- 3.1.8. Saskaņā ar Ziņojumu darbības pamatā tiks veiktas Mārupes novada administratīvajā teritorijā, nekustamajā īpašumā „*Starptautiskā lidosta „Rīga”*” ar kadastra numuru 80760020007, kas ir Ierosinātājas īpašums. Lidostas perimetrālā žoga un perimetrālā apkalpojošā ceļa nodrošinājums skartu arī tuvumā esošas citas zemes vienības Mārupes novadā un Rīgas pilsētas administratīvajā teritorijā, bet avārijas piebraucamā ceļa nodrošinājums uz Z no skrejceļa – divus zemes īpašumus Rīgas pilsētas administratīvajā teritorijā.

- 3.1.9. Ietekmes uz vidi novērtējums Paredzētajai darbībai tika piemērots ietekmes uz vidi sākotnējā izvērtējuma rezultātā 2013.gada 12.jūlijā ar Biroja lēmumu Nr.224 „*Par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu*”. Programma ietekmes uz vidi novērtējumam Birojs izdeva 2013.gada 4.septembrī (derīguma termiņš – 2018.gada 4.septembris).
- 3.1.10. Ietekmes uz vidi novērtējuma principi paredz, ka ietekmes novērtējamās pēc iespējas agrākā plānošanas un projektēšanas stadijā. Ar Ziņojumu un attiecīgi šo Biroja atzinumu ir aplūkota plānotā Lidostas attīstība pēc būtības – ietekmes pieaugums, ja palielinātos apkalpoto lidojumu skaits un pasažieru plūsma. Katra atsevišķa būvniecības etapa un projekta tehniskie risinājumi šajā plānošanas stadijā ar Ziņojumu vēl nav precizēti. Ir zināmi tikai principiālie risinājumi, iespējamās darbības vietas un plānotie apjomi. Katra atsevišķa būvniecības projekta tehniskie risinājumi izstrādājami un vides aizsardzības tehniskie noteikumi saņemami būvniecību regulējošo normatīvo aktu kārtībā. Pie nepieciešamības, ja tālākajā projektu attīstības gaitā, nosakot darbību realizācijai konkrētus risinājumus konkrētās darbībās vietās, tiek identificēti varbūtēji līdz šim neidentificēti apstākļi, kas norāda uz nepieciešamību meklēt papildus jau lokālus risinājumus, var tikt piemērots un veikts arī ietekmes uz vidi sākotnējais izvērtējums.

3.2. Darbības vietas un esošās situācijas raksturojums:

- 3.2.1. Lidosta atrodas Mārupes novada Z daļā, pie robežas ar Rīgas administratīvo teritoriju, ~ 10 km no Rīgas centra. Lidostas pašreiz izmantotā kopējā teritorija ir ~ 630ha. Visas darbības Lidostā galvenokārt tiek veiktas nekustamajā īpašumā „*Starptautiskā lidosta „Rīga”*”, kura platība saskaņā ar zemesgrāmatu datiem ir 581,31 ha. Nekustamais īpašums „*Starptautiskā lidosta „Rīga”*” ir Ierosinātās īpašumā un tas sastāv no vairākiem desmitiem zemes vienību. Šajā īpašumā ir izvietotas visas galvenās Lidostas ēkas un būves.
- 3.2.2. Lidostas lidlauks ir sertificēts starptautisko regulāro lidojumu apkalpošanai un tā skrejceļš var nodrošināt visu aviācijas nozarē esošo gaisa kuģu tipu uzņemšanu. Lidostas skrejceļam ir divi kursi RWY 18 (uz Z) un RWY 36 (uz D), attiecīgi pacelšanās un nolaišanās trajektorijas Lidostai ir Z un D virzienā. Gaisa kuģu ielidošana Lidostā galvenokārt notiek, izmantojot instrumentālās nosēšanās sistēmu. Saskaņā ar Ierosinātās sniegto informāciju, Lidostai ir noteiktas 5 nominālās pacelšanās/nolaišanās trajektorijas (Ziņojuma 3.pielikuma 3.attēls). Uz Z kursa RWY 18 virzienā ir noteiktas 3 nominālās trajektorijas - ar pagriezienu uz A un R, kā arī saīsinātā pacelšanās trajektorija ar pagriezienu uz R. Kursā RWY 36 virzienā (uz D) ir noteiktas 2 nominālās trajektorijas - ar pagriezienu uz A un R. Papildus 2014.gadā apstiprinātajā Lidostas trokšņa samazināšanas rīcības plānā ir noteiktas arī speciālās lidojumu procedūras trokšņa ietekmes mazināšanai. Šajās procedūrās noteiktās lidojumu trajektorijas paredz papildus pagriezienus un nosacījumus apdzīvoto teritoriju pārlidošanai lidojumu kursus RWY 18 un RWY 36.
- 3.2.3. Saskaņā ar Ziņojumu Lidostā gaisa kuģa augstums tiek kontrolēts ar glisādes bākas palīdzību, kas ir iestādīta 3 grādu leņķī, jeb gaisa kuģi samazina augstumu ar gradientu 5,2%. Ziņojumā norādīts, ka atbilstoši Lidostas instrumentālās nosēšanās procedūrai, gaisa kuģu tuvošanās punkts (*final approach point*), kurā gaisa kuģiem jāatrodas nosēšanās konfigurācijā, ir 2500 pēdu (756 m) augstumā un 7,4 jūras jūdžu (13,7 km) attālumā no skrejceļa sliekšņa. Tajā pat laikā, - daļā gadījumu ir atļauta saīsinātās tuvošanās pieeja, kas paredz gaisa kuģu atrašanos nosēšanās konfigurācijā mazākā augstumā kā 2500 pēdas (500 m augstumā) un 5 jūras jūdžu (9,3 km) attālumā no skrejceļa sliekšņa.

- 3.2.4. Lidojumu nominālās trajektorijas šķērso Rīgas pilsētas teritoriju, Babītes novada teritoriju, Jūrmalas pilsētas teritoriju, Mārupes novada teritoriju un Olaines novada teritoriju. Lidojumu trajektorijas Z virzienā šķērso vairāk blīvi apdzīvotu teritoriju, kā D virzienā:
- 3.2.4.1. Z virzienā lidojumi šķērso tādas apdzīvotas vietas kā Jūrmala, Babīte un Rīga. Rīgā lidojumi šķērso blīvi apdzīvotos Zolitūdes, Imantas, Bolderājas, Daugavgrīvas, Vecmīlgrāvja un Jaunmīlgrāvja dzīvojamos rajonus. Babītes pagastā trajektorijas šķērso vai virzās gar jaunajiem dzīvojamo māju ciematiem, tādiem kā Spilve, Mežāres, Bišulejas, Strauti, Liepezers u.c.
- 3.2.4.2. D virzienā lidojumi šķērso vai virzās gar tādām apdzīvotām vietām kā Jaunmārupe, Olaine un Jaunolaine. Arī D virzienā lidojumu trajektorijas šķērso vai virzās gar vairākiem jaunajiem dzīvojamo māju ciematiem, - Vētras, Mazcenas, Lagatas, Grēnas, u.c.
- 3.2.5. Saskaņā ar Ziņojumu, - atbilstoši standarta gradientam, ielidojot pa kursu RWY 18, gaisa kuģi gar Rīgas Jūras līča krastu lido ~ 570 m augstumā, pār Rītabuļiem ~ 490 m, gar Liepezeru ~ 310 m augstumā, pār Mežārēm ~ 260 m augstumā, pār Spilvei ~ 180 m, bet pār autoceļu A10 ~ 100 m augstumā. Savukārt, ielidojot pa kursu RWY 36, gaisa kuģi pār Olaini lido ~ 680 m augstumā, bet pār autoceļu A5 ~ 210 m augstumā.
- 3.2.6. Piekļuvi Lidostai nodrošina autoceļš P133, kas savieno Lidostu ar autoceļu A10. Autoceļš A10 ir izvietots uz A no Lidostas un savieno Lidostu ar Rīgu. Piekļūšana Lidostai iespējama gan ar sabiedrisko transportu (autobuss, mikroautobusi, taksometrs), gan ar privāto autotransportu. Lidostai ir viena īstermiņa autostāvvietā P1 un divas ilgtermiņa autostāvvietas – P2 un P3. Lidostā ir 4 peroni (no kuriem viens (4. perons) kā norādīts Lidostas Attīstības plānā - šobrīd slēgts), vairāk kā 10 manevrēšanas ceļi un ~ 60 gaisa kuģu stāvvietas, no kurām daļa ir slēgtas. Lidostā ir viens pasažieru terminālis ar nominālo kapacitāti līdz 3,5 - 4 miljoni apkalpotu pasažieru gadā, administrācijas ēkas un biroju platības, kā arī inženiertehniskajā zonā izvietotas tehniskās ēkas un infrastruktūra, kas nepieciešama Lidostas darbībai un uzturēšanai.
- 3.2.7. Gaisa kuģu apkalpošanas infrastruktūrā Lidostas ietilpst galvenokārt virszemes apkalpošanas serviss, gaisa kuģu pretapledošanas apstrāde, apgāde ar aviācijas degvielu, kravu apkalpošana, ugunsdzēsības un glābšanas dienests, kā arī gaisa satiksmes organizācija. Atbalsta infrastruktūrā galvenokārt ietilpst elektroapgāde un energoapgāde, ūdensapgāde, notekūdeņu apsaimniekošana, atkritumu apsaimniekošana. Lidostā tāpat tiek nodrošināta lidlauka infrastruktūras uzturēšana, servisa pakalpojumu, kas saistīti ar pasažieru un kravu plūsmu nodrošinājumu veikšana, kā arī ne-aviācijas pakalpojumu sniegšana (galvenokārt komercplatību telpu noma termināli). Kā izriet no Ziņojuma, Lidostas terminālī kā nomnieki darbojas vairāk nekā 100 tirdzniecības un pakalpojumu jomas komercfirmas, savukārt lidlauka teritorijā darbojas apmēram 50 komercuzņēmumi (nomnieku skaits ir mainīgs).
- 3.2.8. Ņemot vērā Lidostas klātbūtni, teritorija ap to ir pievilcīga dažādu biznesa aktivitāšu attīstībai. Ap Lidostu jau šobrīd veidojas dažādu darījumu un pakalpojumu apbūve ar aviāciju saistītās nozarēs – attīstās uzņēmumi, kas apkalpo Lidostu, vai kuru darbība ir cieši saistīta ar aviācijas pārvaldājumiem, tajā skaitā VAS „Latvijas Pasts” infrastruktūra.
- 3.2.9. Lidostas darbībai 2015.gada 2.aprīlī ir atkārtoti izsniegta Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes (turpmāk VVD Lielrīgas Pārvalde) atļauja B kategorijas piesārņojošās darbības veikšanai Nr. RI15IB0030 (ar grozījumiem 2015.gada 2.jūnijā; VVD Lielrīgas Pārvaldes lēmums Nr. RI15VL01141) (turpmāk kopā saukta Atļauja). Saskaņā ar Atļauju un Ziņojumā sniegto informāciju, tehnoloģiskais process Lidostas darbībā ir šāds: pēc gaisa kuģa nosēšanās un apstāšanās stāvvietā, notiek pasažieru

izkāpšana un kravas izkraušana. Lidlauka apkalpošanas dienests un citi iesaistītie dienesti vai specializēti komercuzņēmumi veic gaisa kuģa apkopes un apkalpošanas darbus – izsūknē tualetes ūdeņus un uzpilda dzeramo ūdeni. Izsūknētais tualetes ūdens tiek novadīts SIA „Rīgas ūdens” sadzīves kanalizācijas sistēmā. Ūdensapgādi nodrošina Lidostas teritorijā esoši trīs artēziskie urbumi. Paralēli gaisa kuģi tiek uzpildīti ar aviācijas degvielu, ko veic citi komersanti, kas darbojas Lidostas teritorijā (SIA „Gulfstream Oil” un SIA „RIXJET”, kuriem izsniegtas atļaujas B kategorijas piesārņojošās darbības veikšanai Nr.RI10IB0088 un RI13IB0050), kā arī tiek veikta ēdiena piegāde gaisa kuģiem, ko nodrošina cits komersants. Ziemas periodā skrejceļa kaisīšanai izmanto speciālus šķidrums un granulētus pretapledošanas reaģentus. Lidlauka teritorija ir aprīkota ar naftas produktu un piesārņoto notekūdeņu attīrīšanas iekārtām. Attīrīšanas iekārtu tīrīšanu veic licencētas bīstamo atkritumu apsaimniekošanas firmas. Gaisa kuģu pretapledošanas apstrādei Lidlauka teritorijā ir izbūvēti arī divi pretapledošanas apstrādes laukumi, kuri vasaras periodā tiek izmantoti gaisa kuģu mazgāšanai. Arī pretapledošanas apstrādes laukumi aprīkoti ar notekūdeņu attīrīšanas iekārtām. Atļaujā iekļauti nosacījumi dabas resursu izmantošanai, gaisa aizsardzībai, notekūdeņu un atkritumu apsaimniekošanai un apjomiem, prasības augsnes, grunts, kā arī pazemes ūdeņu aizsardzībai u.c. nosacījumi. Atļaujā noteikti nosacījumi arī darbībām netipiskos apstākļos.

- 3.2.10. Saskaņā ar Ziņojumu kopējais Lidostas elektroenerģijas patēriņš 2014. gadā bija 25 636 551 kWh. 50,34 % no kopējā elektroenerģijas patēriņa veido Ierosinātājas, bet 49,66 % veido Lidostas nomnieku elektroenerģijas patēriņš.
- 3.2.11. Siltumenerģiju Lidosta iepērk no SIA „Industry Service Partner”. Kopējais siltumenerģijas patēriņš 2014.gadā bija 11 008,61 MWh (kā kurināmo izmantojot dabasgāzi). Gāzes patēriņš – aptuveni 325 000 m³ gadā. 2015. gada janvārī Lidostā ir pabeigta katlu mājas rekonstrukcija, ar iespēju kā kurināmo izmantot arī koka šķeldu. Šķeldas katlu mājas projektētais saražojamais siltuma daudzums ir 10 400 MWh/gadā.
- 3.2.12. Šobrīd Lidostā tiek apkalpoti galvenokārt C klases gaisa kuģi (spārnu atvērums 24-36m), kā arī D klases gaisa kuģi (spārnu atvērums 36-52m). 2012.gadā Lidostā tika reģistrēti 68572 lidojumi, ko kuriem 89,9% bija regulārie pasažieru lidojumi, 2,8% regulārie pasažieru čarterreisi, 2,8% kravas reisi un 4,5% - mazās aviācijas un citi lidojumi. Nodrošinot šādu lidojumu skaita apkalpošanu, 2012.gadā Lidostā tika apkalpoti 4767764 pasažieri. Periodā no 2010.-2014.gadam Lidostā apkalpotais lidojumu skaits ir ~ 65-72 tūkstoši gadā, apkalpoto pasažieru skaits – 4,7 - 5,1 miljoni gadā.
- 3.2.13. Lidojumu struktūra pamatā ir tāda, ka lidojumi ir koncentrēti rīta un vakara stundās, kā rezultātā tiek radīta pīķa slodze uz Lidostas infrastruktūru.
- 3.2.14. Ziņojumā un Lidostas Attīstības Plānā novērtēts, ka pašreizējais īstermiņa stāvvietas P1 aizpildījums ir tuvu maksimumam un arī Lidostas termināļa ēkas lietojums ir sasniedzis un pārsniedzis savu nominālo kapacitāti. Nepietiekamās kapacitātes un vēsturiski izveidotā pasažieru plūsmas plānojuma (Šengenas pasažieru plūsma un ne Šengenas pasažieru plūsma nav optimāli nodalīta) dēļ pīķa stundu laikā novērojama pasažieru drūzmēšanās un šajās pīķa stundās Lidosta nespēj atbilstīgā kvalitātē nodrošināt arī visus saistītos pakalpojumus - WC, nokļūšanu uz gaisa kuģiem, ventilāciju, kondicionēšanu, kā arī komercpakalpojumus. Arī esošās bagāžas komplektācijas zāles platības ir novērtētas kā nepietiekamas un nepieļauj automatizētu bagāžas apstrādes risinājumu ieviešanu. Tā rezultātā virszemes apkalpošanai nepieciešams liels iesaistīto darbinieku skaits, kas rada papildu izmaksas. Arī bagāžas komplektācijas telpas nav piemērotas tik intensīvai darbinieku un bagāžas ratu plūsmai, notiek kavēšanās ar bagāžas apstrādi, kas negatīvi ietekmē kopējo Lidostas sniegumu. Ņemot vērā minēto, Lidostā ir plānota gan termināļa ēkas, gan saistītās infrastruktūras paplašināšana.

3.2.15. Attiecībā uz vides apstākļiem Lidostā un tās apkārtnē no Ziņojuma izriet sekojošais:

- 3.2.15.1. Lidosta ir izveidota kādreizējā purva vietā. Teritorija atrodas Piejūras zemienes Tīreļu līdzenumā, kura lielākajai daļai raksturīgi pārpurvošanās procesi, ko veicina augstais gruntsūdeņu līmenis (0,5-1,5 m dziļumā). Līdzenumam ir vāji izteikts, uz rietumiem Neriņas upītes virzienā vērsts slīpums un vienlaikus arī virsūdeņu notece.
- 3.2.15.2. Lidostas un tās apkārtnes teritorija ir meliorēta. Attīstot Lidostas teritoriju, kā arī nosusinot purvus un pārpurvotās vietas, ir izjaukts apvidus hidrogrāfiskais tīkls, mainīts ūdensteču plūsmas virziens un novadāmā ūdens apjoms. Izmainot gruntsūdeņu dabisko noteci, veicināta arī atsevišķu iecirkņu pārmitrināšanās. Tā rezultātā Lidostā un tās apkārtnē ir gan pārpurvoti, gan nosusināti iecirkņi ar mākslīgi regulētu gruntsūdens līmeni.
- 3.2.15.3. Saskaņā ar Ziņojumu, Lidostas un tai piegulošajā teritorijā dabiskās ūdenstece nav saglabājušās. Paredzētās darbības apkārtnē atrodas vairāki purvi: uz Z - Mūku (Zolitūdes) purvs, uz DR ~ 6 km attālumā Melnā ezera purvs, bet uz DR ~6.5 km attālumā Cenas tīrelis.
- 3.2.15.4. Lidostas teritorijā atrodas 4 valsts piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu reģistrā ietvertas vietas, - bijusī degvielas bāze Lidostas DA daļā, bijusī jūras aviācijas bāzes degvielas un smērvielu noliktava Lidostas DR daļā, agrākais gaisa spēku perons uz R no skrejceļa un teritorija, kur šobrīd izvietots muzejs. Galvenā piesārņojušā viela šajās vietās ir naftas produkti. Ir veikta teritoriju izpēte un tiek veikti sanācijas darbi.
- 3.2.15.5. Ziņojumā novērtēts, ka šobrīd Lidostas apkārtnē atrodas mežainas teritorijas, pļavas, arī apbūvētas teritorijas. Ziņojumā novērtēts, ka, lai gan Lidosta atrodas visai tuvu Rīgas pilsētai, tās apkārtnē ir samērā neliels pilsētas struktūru īpatsvars. Tomēr, uz R no Lidostas Mārupes novada administratīvajā teritorijā ir Skultes ciems ar vienkāršu savrupmājām un daudzstāvu daudzdzīvokļu mājām. Savukārt Rīgas pašvaldības teritorijās, kas robežojas ar Lidostas teritoriju un kur vēsturiski dominējošais izmantošanas veids ir bijusi lauksaimniecības zeme vai mazdārziņu teritorijas, daudzās vietās, neskatoties uz Lidostas tuvumu, pašvaldība ir pieļāvusi teritoriju pārveidošanu par jauniem savrupmāju rajoniem. Līdzīga situācija ir novērojama arī citās pašvaldībās, kur Lidostas ietekmes zonā, tajā skaitā teritorijās, kuras skar pacelšanās/nolaišanās kurss, lauksaimniecības zemes ir pēdējo 10 gadu laikā transformētas par apbūves teritorijām un tajās ir privātmājas.
- 3.2.15.6. Lidostas ūdensapgādē tiek izmantots Gaujas – Amatas horizonts (D3gj, 60m dziļumā) no 3 Lidostas artēziskajām akām. Ņemot vērā dabīgo augsto dzelzs saturu un cietību artēziskajos ūdeņos, tiek veikta ūdens atdzelžošana un mīkstināšana. Novērtēts, ka māla nogulumi palielina Gaujas – Amatas horizonta aizsargātību no piesārņojošo vielu infiltrācijas no zemes virsmas. Tomēr ap ieguves urbumiem noteikto ķīmisko aizsargjoslu (kopējā aizsargjoslas platība 178 ha) skar gruntsūdeņu piesārņojuma areāls no agrākās degvielas bāzes Lidostas DA daļā (šobrīd teritoriju apsaimnieko SIA „*Gulfstream Oil*”, turpinās sanācijas darbi).
- 3.2.15.7. Lidostai tuvākās īpaši aizsargājamās dabas teritorijas (iekļautas arī Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju NATURA 200 tīklā) ir dabas parks „*Beberbeķi*” (tuvākajā vietā ~0,8 km attālumā), dabas liegums „*Cenas tīrelis*” (~6 – 6,5 km attālumā), dabas liegums „*Melnā ezera purvs*” (~6km attālumā) un dabas liegums „*Babītes ezers*” (tuvākajā vietā ~7,3 km attālumā).

- 3.2.16. Lidostā ir izbūvēta apgaismojuma sistēma. Lidostas ugunis ir orientētas noteiktā leņķī, vērstas debesīs un to izstarotajai gaismai ir staru raksturs. Gaisma nav izkliedēta. Izmaiņas Lidostas apgaismojuma infrastruktūrā ar Paredzēto darbību nav plānotas.
- 3.2.17. Blakus lidostas skrejceļam ir radiolokatora komplekss THALES, kas sastāv no primārā radiolokatora STAR 2000 un sekundārā radiolokatora RSM-970S (kompleksu pārvalda VAS „Latvijas gaisa satiksme”). Gaisa satiksmes kontroles radars tiek izmantots, lai izsekotu gaisa kuģu atrašanās vietu un kontrolētu to nolaišanos un pacelšanos lidostā. Tāpat netālu no Lidostas (~ 1 km attālumā) atrodas meteoroloģiskais Doplera radars METEOR 500 C, kuru pārvalda Latvijas vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs (turpmāk - LVĢMC). Paredzētās darbības ietvaros nav plānotas izmaiņas Lidostas teritorijā jau esošo iekārtu darbībā.
- 3.2.18. Atbilstoši publiski pieejamai informācijai un Ziņojumā novērtētajam, Lidostas gaisa satiksmes radītais troksnis ir viena no būtiskākajām ar Lidostas jau pašreizējo darbību saistītajām ietekmēm un identificētās teritorijās Lidostas ietekmes zonā, galvenokārt Mārupes novadā, Babītes novadā un Rīgas pilsētā tā pārsniedz normatīvajos aktos noteiktos robežlielumus:
- 3.2.18.1. Likuma “Par piesārņojumu” 18.¹pants paredz, ka lidostām, kurās satiksmes intensitāte ir vairāk nekā 50 000 gaisa kuģu gadā, izstrādā stratēģisko trokšņa karti un ievieš rīcības plānu trokšņa samazināšanai. Šī prasība izriet no Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2002/49/EK (2002. gada 25. jūnijs) „Par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību”. Šīs direktīvas mērķis ir formulēt kopēju pieeju, lai prioritārās jomās nepieļautu, novērstu vai samazinātu kaitīgās sekas, ieskaitot kairinājumu, kas rodas, iedarbojoties vides troksnim (direktīvas 1.panta 1)punkts).
- 3.2.18.2. Ministru kabineta 2014.gada 7.janvāra noteikumu Nr.16 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” (turpmāk Trokšņa Noteikumi Nr.16) 20.punkts paredz, ka trokšņa kartēšanā iegūtos rezultātus izmanto, lai iegūtu datus rīcības plāna izstrādei. Rīcības plāns ir pasākumu plāns, kuru izstrādā, balstoties uz trokšņa stratēģiskās kartes rezultātiem, lai pārvaldītu vides trokšņa problēmas un tā ietekmi un novērstu vai, ja tas nepieciešams, samazinātu vides troksni, vai saglabātu esošo stāvokli teritorijās, kurās trokšņa rādītāji atbilst šajos noteikumos minētajām prasībām.
- 3.2.18.3. Saskaņā ar Ziņojumu apkālpoto gaisa kuģu skaits, kas pārsniedz 50 000 gadā, tika sasniegts 2008.gadā. Ievērojot šo nosacījumu, 2012.gadā ir pabeigta Lidostas gaisa satiksmes radītā trokšņa stratēģiskā kartēšana (par situāciju 2011.gadā, kad reģistrēts līdz šim lielākais apkālpoto lidojumu skaits – 72855). Stratēģiskās kartēšanas rezultāti ir atspoguļoti dokumentā „VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” stratēģiskā trokšņa karte”, kas sastāv no 3 daļām „Kartēšanas rezultātu kopsavilkums”, „Kartēšanas rezultāti kartēs” un „Kartēšanas rezultāti tabulu veidā”. Balstoties uz stratēģiskās kartēšanas rezultātiem, kurā noteiktas teritorijas, mājokļi un iedzīvotāji, kurus skar Lidostas gaisa satiksmes trokšņa izraisīti normatīvu pārsniegumi, Ierosinātāja ir izstrādājusi un 2014.gadā apstiprinājusi trokšņa samazināšanas rīcības plānu (dokuments „VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” trokšņu samazināšanas rīcības plāns”. Rīcības plāna izstrādes darba grupas sastāvā bija iekļauti Satiksmes ministrijas, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas, VA „Civilās aviācijas aģentūra”, Ierosinātājas, VAS „Latvijas gaisa satiksme”, kā arī Babītes novada, Mārupes novada un Rīgas pilsētas pašvaldību pārstāvji.
- 3.2.19. Stratēģiskās kartēšanas rezultāti un rīcības plāns ir publiski pieejami: <http://www.riga-airport.com/lv/main/par-lidostu/vides-troksnis/vides-troksnis/troksna-strategiska-karte> un <http://www.riga-airport.com/lv/main/par-lidostu/vides-troksnis/vides-troksnis/troksnu->

samazināšanas-ricības-plans). Lidostai kopumā ir izstrādāti 10 pasākumi Lidostas gaisa satiksmes radītā trokšņa samazināšanai.

- a) 1.pasākums: Pagrieziens uz rietumiem no skrejceļa Z gala, pirms „Jūrmala 2” trokšņa aizsardzības zonas. Pasākums paredz mainīt gaisa kuģu pacelšanās procedūras, nosakot tālāku, nekā pašreiz esošo, lidojumu trajektorijas pagrieziena rādiusu, lai gaisa kuģus iespējami maksimāli novirzītu no Babītes novada apdzīvotajām teritorijām.
- b) 2.pasākums „Jūrmala 2” zonas pārlidošanas augstuma samazinājums klusiem gaisa kuģiem. Jūrmalas trokšņa aizsardzības zonas „Jūrmala 2” pārlidošanas augstuma samazinājumu no 5 000 līdz 3 000 pēdām piemērots gaisa kuģiem, kuru sertificētais pārlidošanas trokšņa līmenis nepārsniedz 80 EPNdB. Norādīts, ka šāds solis neietekmētu trokšņu situāciju Jūrmalā, bet radītu priekšrocību klusākiem gaisa kuģiem un var veicināt aviokompāniju interesi lidojumiem uz Lidostu izmantot klusākos gaisa kuģus. Pasākums var veicināt arī kopējā trokšņa līmeņa samazinājumu Lidostas apkārtnē.
- c) 3.pasākums. Pagrieziens uz austrumiem: standarta instrumentālās pacelšanās procedūras pagrieziena punkta izmaiņa, lidojot uz austrumiem no skrejceļa D gala. Lai uzlabotu kopējo trokšņa situāciju Jaunmārupē, gaisa kuģiem, kas paceļas uz austrumiem, var tikt noteikts ātrāks pagrieziena punkts nekā pašlaik. Tādējādi gaisa kuģi atrastos tālāk no Jaunmārupes ciema un to radītā trokšņa ietekme būtu mazāka. Norādīts, ka, ievērojot Mārupes novada domes un iedzīvotāju norādījumus, trajektorija plānota tā, lai netiktu pasliktināts stāvoklis ciema „Vētras” tuvumā dzīvojošiem iedzīvotājiem.
- d) 4.pasākums. Pagrieziens uz austrumiem: standarta instrumentālās pacelšanās procedūras pagrieziena punkta izmaiņa, lidojot uz austrumiem no skrejceļa D gala. Gaisa kuģi, paceļoties uz austrumiem, lido gar Jaunmārupes ciemu un tad veic pagriezienu. Praksē trajektorija nozīmētu, ka gaisa kuģi lidotu pāri Meduma purvam un Rīgas pilsēta tiktu šķērsota aptuveni pēc 16 nolidotiem kilometriem, kad gaisa kuģu sasniegtais augstums būtu pietiekami liels, lai neradītu papildus trokšņa ietekmi Rīgas pilsētā. Vakara un nakts laikā tiktu samazināts trokšņa pārsniegumiem skarto Jaunmārupes ciema iedzīvotāju skaits. Norādīts, ka, ievērojot Mārupes novada domes un iedzīvotāju norādījumus, trajektorija plānota tā, lai netiktu pasliktināts stāvoklis ciema „Vētras” tuvumā dzīvojošiem iedzīvotājiem.
- e) 5.pasākums. Pagrieziens uz rietumiem no skrejceļa D gala. Nosakot ātrāku pagrieziena punktu, tiktu uzlabota trokšņa situācija Jaunmārupes rietumu daļā un samazināts trokšņa līmenis Jaunmārupes ciemā.
- f) 6.pasākums. Standarta instrumentālās pacelšanās procedūras no skrejceļa Z gala. Pašlaik gaisa kuģi, kas lido no skrejceļa Z gala virzienā uz austrumiem, pārlido Rītabuļļus, kur ir konstatēti trokšņa robežlielumu pārsniegumi, lai arī ir iespējams veikt pacelšanos pa īsākām trajektorijām. Gaisa kuģu trajektorijas piedāvāts pārvirzīt pār Spilves pļavām. Pasākums paredzēts tikai gaisa kuģiem, kuru sertificētais pārlidošanas trokšņa līmenis nepārsniedz 90 EPNdB. Novērtēts, ka pārlidojot blīvi apdzīvotas vietas, gaisa kuģi būtu pietiekamā augstumā, lai neradītu būtisku trokšņa ietekmi. Otrā pasākuma daļa ir pagrieziens uz rietumiem, kas tiek pārveidots tā, ka gaisa kuģi nepārlido Rītabuļļus, bet lido starp Vakarbuļļiem un Rītabuļļiem.
- g) 7.pasākums. Gaisa kuģu pacelšanās un nosēšanās procedūru diferenciācija. Tiek piedāvāts ieviest gaisa kuģu pacelšanās un nosēšanās procedūru diferenciāciju, pamatojoties uz trokšņa līmeņa sertifikāta informāciju par gaisa kuģa sertificēto pārlidošanas trokšņa līmeni pārlidojuma punktā.

- h) 8.pasākums. Treniņlidojumu veikšanas procedūras izvērtējums. Ņemot vērā Babītes novada domes priekšlikumu, paredzēts izvērtēt treniņlidojumu veikšanas procedūras un meklēt uzlabojumu iespējas.
- i) 9.pasākums. Trokšņa monitoringa stacijas pārvietošana no Babītes uz Spilvi. Monitoringa staciju paredzēts pārvietot no Babītes ciema, kur trokšņa līmenis veikto pasākumu dēļ samazinātos, uz Spilves ciema jauno daļu, kur trokšņa līmenis varētu palielināties.
- j) 10.pasākums. Lidostas Vides trokšņa laboratorijas akreditācija. Ir paredzēts veikt lidostas laboratorijas kvalitātes sistēmas akreditāciju Latvijas nacionālajā akreditācijas birojā. No 2014. gada maija Lidostas mājas lapā ik mēnesi līdz 20.datumam paredzēts atspoguļot iepriekšējā mēneša trokšņa monitoringa rezultātus katrai dienai (pasākums jau īstenots).

3.2.20. Stratēģiskās kartēšanas rezultātā konstatēts, ka vakarā un naktī trokšņa problēma ir visbūtiskākā. Izstrādājot rīcības plānu, secināts, ka piedāvātie pasākumi palielinātu dienas troksnim pakļauto iedzīvotāju skaitu, tomēr nodrošinātu būtisku vakara trokšņa robežlieluma pārsnieguma skarto iedzīvotāju skaita samazinājumu (par 15%), kā arī pārsniegumu skarto iedzīvotāju skaita samazinājumu naktī (par 3%).

3.2.21. Saskaņā ar Trokšņa Noteikumu Nr.16 67.punkta nosacījumiem Lidostai stratēģiskā trokšņa karte un rīcības plāns trokšņa samazināšanai ir jāpārskata ik pēc 5 gadiem.

3.3. Paredzētās darbības nodrošinājuma raksturojums:

3.3.1. Lidostas Attīstības Plānā novērtēts, ka Lidosta ir izdevīga tranzīta pasažieriem, tajā skaitā tādēļ, ka Lidostas infrastruktūra ļauj nodrošināt salīdzinoši nelielu savienojuma laiku starp lidojumiem. Tāpat novērtēts arī Lidostas potenciāls kravu pārvadājumu jomā. Tomēr Lidostas infrastruktūra jau šobrīd vairākos aspektos ir sasniegusi vai pārsniegusi savu maksimālo kapacitāti, lai nodrošinātu atbilstošu servisa līmeni, tādēļ plānots attīstīt un pilnveidot Lidostas infrastruktūru, lai izvairītos no objektu pārslodzes un servisa pakalpojumu kvalitātes samazināšanās:

3.3.1.1.No Ziņojuma neizriet, ka ar Paredzēto darbību būtu plānots veikt tādas izmaiņas, kas palielinātu skrejceļa kapacitāti, tomēr paredzēta virkne pasākumu, kas vērsti uz pasažieru un kravu plūsmas caurlaidības un apkalpošanas servisa līmeņa palielinājumu. Tiek prognozēts, ka pēc visu līdz 2020.gadam noteikto aktivitāšu īstenošanas gaisa kuģu lidojumu kopējais skaits būtiski netiks kāpināts, jo notiks izmaiņas apkalpoto gaisa kuģu klasēs. Saskaņā ar Ziņojumu šobrīd galvenokārt tiek apkalpoti C klases gaisa kuģi (spārnu atvērums 24 – 36 m), arī D klases gaisa kuģi (spārnu atvērums 36 – 52 m). Paredzēts, ka ar visu projektu līdz 2020.gadam īstenošanu tiks uzsākta E klases gaisa kuģu apkalpošana (spārnu atvērums 52 – 65 m) (4.perona rekonstrukcijas ietvaros ir paredzēts izveidot stāvvietas E klases gaisa kuģiem).

3.3.1.2.Aprēķināts, ka lidojumu apjoms ar aktivitātēm līdz 2020.gadam varētu sasniegt ~87362 apkalpotus gaisa kuģus gadā, kas, salīdzinot ar 2014.gadu (65819), ir pieaugums par ~33%, 2013.gadu (67407) par ~30%, 2012.gadu (68572) par ~27% bet 2011.gadu (72855) par ~20%. Vienlaikus, atsaucoties uz Lidostas Attīstības Plānu, Ierosinātāja norāda, ka prognoze, kas sastādīta 2013.gadā, balstīta uz optimistiskiem ekonomiskās attīstības scenārijiem, tomēr Lidostas 2015.gada biznesa plānā šādas prognozes apstiprinātas vairs netiek. Prognozēts, ka apkalpoto pasažieru skaits ar Paredzētās darbības realizāciju nepārsniegs 5,6 mppa. Tajā pat laikā ietekmes vērtētas saskaņā ar sākotnējo prognozi, kāda bija ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru uzsākot - 6,8mppa.

3.3.1.3. Novērtēts, ka vislielākais kravu apgrozījums (pārsniedzot 53 500 t), Lidostā līdz šim tika sasniegts 2013.gadā, tomēr 2014.gadā šis apgrozījums ir samazinājies par 38%. Tas skaidrots ar situāciju, ka 2013.gada kravu apgrozījuma galamērķis bija galvenokārt Afganistāna speciālas pārvadājumu programmas ietvaros. Novērtēts, ka, neskaitot kravas, kuras tiek transportētas speciālās programmas ietvaros, Lidosta vidēji gadā apkalpo šādus eksporta kravu veidus: elektronika 30%, pasts 20%, medikamenti 15%, rezerves daļas 10%, kravas ar augstu vērtību (*high value freight*) 7%, dzīvnieki 5%, diplomātiskās kravas 2%, augstas bīstamības preces 1% un cita veida kravas. Novērtējot 2014.gada datus, secināts, ka ~33% no kravām bijušas vietējas izcelsmes kravas un ~67% transfēra kravas, tomēr no transfēra kravām ~90% veidojuši pārvadājumi tieši specialās programmas ietvaros. Atbilstoši Ierosinātās prognozēm, maz ticams ka atkārtoti varētu tikt sasniegti 2012.-2014.gada kravu pārvadājumu apjomi, tomēr ņemts vērā, ka Lidostai ir vairāki priekšnosacījumi, lai konkurētu ar citām reģiona lidostām - , piemēram, salīdzinoši zemas izmaksas un piemērota infrastruktūra, lai piesaistītu kravu operatorus.

3.3.1.4. Ziņojumā norādīts, ka atbilstoši Lidostas biznesa plānam kravu apgrozījuma būtisks pieaugums tuvākajos gados netiek plānots. Tomēr identificēta nepieciešamība paredzēt infrastruktūru, kas varētu nodrošināt papildus kravu apkalpošanu, ja pēc tā rastos pieprasījums. Tā, piemēram, identificēti vairāki komersanti, kas varētu būt ieinteresēti uzsākt kravu pārvadājumus caur Lidostu. Lidostā jau šobrīd ir četras kravu noliktavas, kā arī AS „Latvijas pasts” galvenais komplekss un noliktavas kurjerpasta/paku pakalpojumu sniedzējiem - TNT, UPS un DHL. Šādu kravu pārvadājumu apjomi Lidostā pieaug mēreni, un paredzams, ka līdzīga mērena izaugsme turpināsies arī nākotnē. Savukārt atsevišķi kravu pārvadātāji, piemēram, DHL un Azerbaidžānas uzņēmums Silk Way Holding ir apsvēruši iespēju attīstīt savu uzņēmējdarbību Lidostas teritorijā. DHL apsver iespēju izveidot Lidostā reģionālu tranzīta kravu pārkraušanas centru, jo tieša piekļuve lidlauka platformām ļautu optimizēt kravu apstrādes procesu (šobrīd DHL apkalpo ~ 2400 t kravu gadā). Savukārt Silk Way Holding ir parakstījuši vienošanos ar Lidostu, lai izveidotu kravu termināli, kā rezultātā varētu būt sagaidāms kravu pārvadājumu apjoma pieaugums pat par 25 600 t gadā. Šādā gadījumā prognozēts, ka ~98% no kravām būtu tranzīta kravas - apģērbs, elektronika, rezerves daļas ~ 70%; ātri bojājošās kravas - svaiga lauksaimniecības produkcija, farmācijas produkti, un citi produkti, kas uzglabājami ledusskapjos ~ 25%; parfimērija, laku un krāsu materiāli, citas kravas ~ 5%. Ziņojumā gan norādīts, konkrētais biznesa projekts ir Ziņojuma izstrādes brīdī jau apturēts un nav zināmas prognozes, kad un vai tas varētu atsākt savu darbību. Tomēr Ziņojuma autori apstiprina, ka ietekmes uz vidi novērtējums Paredzētajai darbībai veikts tādējādi, lai papildus lidojumi, kā arī papildus transporta plūsma uz Lidostu, kas būtu saistīta ar šādu iespējamu kravu apjoma pieaugumu nākotnē, tiek pēc iespējas agrākā plānošanas stadijā jau ņemti vērā Ziņojuma izstrādes gaitā.

3.3.2. No Ziņojuma izriet, ka nozīmīgākie un vērienīgākie būvniecības darbi ir saistīti ar Lidostas termināļa paplašināšanu, jo ar šo aktivitāti ir paredzēts nodrošināt gan papildus telpas pasažieru apkalpošanai (jauna pasažieru reģistrācijas zāle un drošības kontroles zona, jauna bagāžas šķirošanas un saņemšanas zāle), gan divas papildus gaisa kuģu pietātnes, gan paredzētas platības viesnīcu, biznesa un izklaides centra izveidei. Pārbūvējot termināli, vērienīgi pārbūves darbi ir plānoti arī Lidostas īstermiņa autostāvvietā (pašreiz atklāts viena līmeņa laukums), pārveidojot to par daudzlīmeņu autostāvvietu un paplašinot tās kapacitāti no pašreizējām 325 vietām līdz 1500 vietām. Pārbūves un izbūves darbi ir plānoti arī lidlauka teritorijā, jo īpaši lidlauka Z daļā, kur

plānota gan 4.perona pilnīga pārbūve, nodrošinot gaisa kuģu stāvvietas 5 C kategorijas vai 3 E kategorijas gaisa kuģiem un stāvlaukumus 15 individuālajiem lidaparātiem, gan jauna kravu termināla būvniecība. Papildus plānota lidlauka tehniskā perona izveide lidlauka D daļā, kas varētu būt piemērota arī speciāli aprīkotas gaisa kuģu dzinēju pārbaužu vietas ierīkošanai. Papildus paredzēti arī citi darbi, kas plašāk raksturoti Ziņojumā.

3.3.3. Novērtējot esošo situāciju Lidostas darbības nodrošinājumam un plānoto situāciju ar Paredzētās darbības realizāciju, no Ziņojuma konstatējams sekojošais:

3.3.3.1. Pēdējos gados vidējais ūdens patēriņš Lidostā ir 100 000 – 120 000 m³/gadā. Novērtēts, ka ūdens patēriņš 2020.gadā varētu sasniegt vai pārsniegt 150 000 m³/gadā. Netiek identificēts, ka pašreizējā ūdensapgādes sistēma nespētu nodrošināt patēriņa pieaugumu. Tāpat novērtēts, ka perspektīvā (pie nepieciešamības) būtu iespējams pieslēgums arī SIA „Rīgas ūdens” ūdensapgādes tīklam.

3.3.3.2. Lidosta šobrīd gadā novada aptuveni 100 000 m³ sadzīves notekūdeņu, tajā skaitā gaisa kuģu notekūdeņus, Rīgas pilsētas kanalizācijas sistēmā. No katra gaisa kuģa tiek atsūkņēti vidēji līdz 80 l tualetes notekūdeņu (atkarībā no lidaparāta lieluma). Palielinoties lidojumu apjomam un terminālī apkalpoto pasažieru skaitam, kā arī paplašinot termināla ēku un piedāvāto pakalpojumu klāstu, sadzīves notekūdeņu apjomi palielināsies. Novadīto notekūdeņu apjoms 2020.gadā varētu sasniegt vai pārsniegt 150 000 m³/gadā. Netiek identificēts, ka pašreizējā notekūdeņu novadīšanas sistēma nespētu nodrošināt šāda apjoma notekūdeņu pieņemšanu.

3.3.3.3. Ķīmiskās vielas un maisījumi kuri nav klasificēti kā bīstami tiek izmantoti šādos Lidostas darbības procesos: 1) ziemas periodā skrejceļa un peronu cietā seguma daļas kaisīšanai; 2) izlijušo vai noplūdušo (uz zemes) naftas produktu savākšanai; 3) dzeramā ūdens (gaisa kuģiem) sagatavošanai; 4) dzeramā ūdens mīkstināšanai; 5) ziemas periodā ielu un ietvju kaisīšanai. Palielinoties apkalpoto pasažieru un lidojumu skaitam, vielu patēriņa apjomi pieaugs. Ziņojumā norādīts, ka ir sarežģīti prognozēt apjomu izmaiņas, kā arī nav izslēgta ķīmisko vielu un maisījumu nomaiņa, tomēr pieaugums kopumā netiek vērtēts kā būtisks.

3.3.3.4. Lidlauka zālienu apstrāde šobrīd notiek ar insekticīdu (Proteus OD). Mīnētais insekticīds ir reģistrēts valsts augu aizsardzības dienestā. Apstrādājamā platība ir ~ 100 ha, bet insekticīda deva - 1 litrs uz 1 ha. Ar Paredzēto darbību nav plānota lidlauka teritorijas un apstrādājamo zālienu platību paplašināšana un izmantotā insekticīda apjomi saglabāsies līdzšinējā apjomā.

3.3.3.5. Ķīmiskās vielas un maisījumi, kuri klasificēti kā bīstami, tiek izmantoti šādos Lidostas darbības procesos: gaisa kuģu tualetu dezinfekcijai (dezinfekcijas līdzeklis) un Lidostas transportlīdzekļu vajadzībām lidlauka teritorijā (dīzeļdegviela un benzīns). Lidostas transporta vajadzībām Lidostas teritorijā ir izvietotas benzīna un dīzeļdegvielas glabāšanas tvertnes. Palielinoties apkalpoto gaisa kuģu skaitam, sagaidāms ka pieaugs gaisa kuģu tualetēs izmantotā dezinfekcijas līdzekļa daudzums: šobrīd tiek izmantotas 0,3t, bet sagaidāms ka šis apjoms nepārsniegts 0,5t. Novērtēts, ka 2013.gadā dīzeļdegvielas patēriņš (Lidostas transporta vajadzībām) bija ~ 512 m³ gadā, benzīna ~ 10 m³ gadā. Plānots, ka benzīna patēriņš palielināsies, tomēr nepārsniegs ~30 m³ gadā, bet dīzeļdegvielas ~ 1500 m³ gadā.

3.3.3.6. Palielinoties gaisa kuģu un apkalpoto pasažieru skaitam, sagaidāms arī atkritumu daudzuma pieaugums (Lidostas darbības rezultātā, saskaņā ar atkritumu klasifikatoru, rodas apmēram 25 dažādi atkritumu veidi). Lidostas tehniskajā zonā

jau šobrīd ir izbūvēts atkritumu uzglabāšanas angārs. Angārā izvietoti atkritumu savākšanas konteineri, nodrošinot Lidostas teritorijā radīto atkritumu šķirošanu pēc kategorijām (papīrs, kartons, elektropreces, metāls, stikls u.t.t.) un liелgabarīta atkritumu konteiners (25 m³). Angārā ir izveidota speciāli nodalīta telpa ar īpašiem konteineriem bīstamajiem atkritumiem. Konteinerus piegādā atkritumu savākšanas operatori. Atkritumi tiek nodoti komercsabiedrībām, kas nodrošina to tālāku apsaimniekošanu atbilstoši normatīvo aktu prasībām.

- 3.3.4. Aviācijas degvielu gaisa kuģu uzpildei Lidostas teritorijā nodrošina divi komersanti, kuriem ir izsniegtas atļaujas B kategorijas piesārņojošo darbības veikšanai (SIA „*Gulfstream Oil*” 2010.gada 2.jūlija atļauja Nr.RI10IB0088 un SIA „*RIXJET*” 2013.gada 10.jūlija atļauja RI13IB0050). Saskaņā ar izsniegtajām atļaujām, SIA „*Gulfstream Oil*” teritorijā apsaimnieko 6 tvertnes (pazemes) aviācijas degvielas uzglabāšanai, savukārt SIA „*RIXJET*” teritorijā apsaimnieko 4 tvertnes (virszemes) aviācijas degvielas uzglabāšanai un 1 tvertni (virszemes) aviācijas degvielas uzglabāšanai. Atļautais pārkraušanas apjoms SIA „*Gulfstream Oil*” ir 100 000t un SIA „*RIXJET*” - 130 000t aviācijas degvielas gadā. Ziņojumā norādīts, ka gaisa kuģu apgādei ar degvielu Lidostā ir šobrīd pieejamas 8 degvielas tvertnes, savukārt kopējais degvielas apjoms, kas Lidostā ir pieejams bez iepriekšēja pieteikuma, ir līdz 250 t. No Ziņojuma tāpat izriet, ka privātās aviācijas vajadzībām pie Lidostas 4. perona ir izvietota 10m³ tvertne LL-100 aviācijas benzīna uzglabāšanai. Ar lidojumu intensifikāciju būs saistāms pašreizējā aviācijas degvielas patēriņa pieaugums.
- 3.3.5. Atbilstoši Ziņojumam ar Paredzēto darbību nav plānots izveidot jaunus publiskos pievadceļus Lidostas teritorijai. Periodā līdz 2020.gadam ir plānota tikai avārijas piebraucamā ceļa būvniecība skrejceļa Z galā, savienojot Lidostu ar Ulmaņa gatvi. Aktivitātes mērķis ir samazināt laiku, kādā glābēji var ierasties Lidostas teritorijā. Ziņojumā norādīts, ka iepriekš ir bijuši izskatīti un vēl arvien tiek izskatīti dažādi jauni papildus piekļuves risinājumi Lidostas teritorijai (piemēram, VAS „*Latvijas Dzelzceļš*” projekts iespējamā dzelzceļa pievada Lidostai būvniecībai vai Satiksmes ministrijas projekts *Rail Baltica*), tomēr šādi risinājumi neietilpst šī brīža Lidostas infrastruktūras attīstības plānos, kuru realizācija paredzēta līdz 2020.gadam. Tā, piemēram, *Rail Baltica* dzelzceļa līnija paredzēta kā elektrificēta Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas divceļu dzelzceļa infrastruktūras līnija pasažieru un kravas vilcienu kombinētai satiksmei. *Rail Baltica* projekta ierosinātais ir Satiksmes ministrija un 2014.gadā ir uzsākts tā ietekmes uz vidi novērtējums. Šis projekts ietver dzelzceļa infrastruktūras līnijas būvniecību Latvijas teritorijā no Igaunijas robežas līdz Lietuvas robežai, tajā skaitā nodrošinot Eiropas standarta platuma dzelzceļa infrastruktūras ievada Rīgā un pieslēguma Lidostai būvniecību. Šādā gadījumā Lidostas teritorijā tiktu izbūvēta dzelzceļa stacija un savienojums ar Lidostas termināli. Ziņojumā norādīts, ka šāds pievads neietilpst Lidostas infrastruktūras attīstības ieceru kopumā, kura realizācija Lidostā ir plānota Attīstības Plānā noteiktajā periodā līdz 2020.gadam. Ziņojumā skaidrots, ka iespējamie risinājumi dzelzceļa līnijas pieslēguma izbūvei un ar to saistītie ietekmes uz vidi aspekti tiek vērtēti *Rail Baltica* projekta ietvaros un gadījumā, ja *Rail Baltica* projekts tiks realizēts, tā būvniecība tiktu veikta un attiecīgi projekti Lidostā realizēti jau pēc 2020.gada.

3.4. Paredzētās darbības iespējamie alternatīvie risinājumi:

- 3.4.1. Atbilstoši Ziņojumam varbūtējās alternatīvas Lidostā tikušas izskatītas, vadoties no 2 etapu pieejas – organizatoriskas/tehniskas alternatīvas un alternatīvs risinājums Paredzētajai darbībai pēc būtības.
- 3.4.2. Izsverot organizatoriskos un tehniskos risinājumus Lidostas attīstības mērķu sasniegšanai, ierosinātāja ir apsvērusi 2 virzienus – alternatīvs risinājums Lidostas teritorijas plānojumam un alternatīvas lidojumu procedūras, jeb:

- 3.4.2.1. papildus esošajam skrejceļam jauna perpendikulāra vai slīpa skrejceļa būvniecība;
- 3.4.2.2. noteiktas precizitātes navigēšanas (jeb PBN - *performance based navigation*) procedūru ievērošana.
- 3.4.3. Izsverot alternatīvos risinājumus Paredzētās darbības īstenošanai pēc būtības, Ierosinātāja ir apsvērusi divus virzienus – Paredzētās darbības realizēšana un atteikšanās no Paredzētās darbības, jeb:
 - 3.4.3.1. apkalpoto pasažieru skaita pieaugums līdz 6,8mppa gadā un lidojumu skaita pieaugums līdz 87 362 apkalpotiem lidojumiem gadā; lai nodrošinātu šādu pieaugumu, nepieciešama Lidostas infrastruktūras attīstība (Paredzētā darbība);
 - 3.4.3.2. apkalpoto pasažieru skaits un apkalpoto lidojumu skaits saglabājas līmenī, kāds bijis 2009. - 2014.gadā (faktiski „0” alternatīva).
- 3.4.4. Vērtējot iespējas nodrošināt Lidostas attīstības prognozes ar papildus jauna skrejceļa būvniecību un izsverot ietekmi, ko šāda risinājuma īstenošana varētu radīt, salīdzinājumā ar pamata risinājumu, definēti 11 salīdzināšanas kritēriji, - ietekme uz virszemes un pazemes ūdens kvalitāti, trokšņa ietekme, ietekme uz gaisa kvalitāti, ietekme uz iedzīvotāju veselību un labklājību, ietekme uz attīstības plānos noteikto prioritāšu īstenošanu, ietekme uz nodarbinātību, izmaiņas zemes lietojuma veidā, atkritumu apjoma izmaiņas, ietekme uz bioloģisko daudzveidību (t.sk.sadursmes ar putniem), ietekme uz kultūras pieminekļiem, ietekme uz ainavu. Secināts, ka daudzējādā ziņā (saistībā ar konkrētajiem kritērijiem) atšķirīgo risinājumu ietekme būtu salīdzināma vai līdzvērtīga, tomēr jauna skrejceļa būvniecības gadījumā var būtiski palielināties to teritoriju un attiecīgi - iedzīvotāju skaits, kuri tiktu pakļauti lidojumu radītajam troksnim. Tāpat būtu nepieciešama Lidostas pašreizējās teritorijas paplašināšana un nozīmīgās platībās mainīt līdzšinējo zemes izmantošanas veidu, pārmainīt ainavu. Izvēloties šādu risinājumu, būtiski nelabvēlīgi tiktu ietekmēta arī iespēja nodrošināt Lidostas attīstības plānos noteikto prioritāšu īstenošanu. Konstatēto faktoru kopsummu Izstrādātāja novērtējusi kā alternatīvā risinājuma īstenošanai izslēdzošu.
- 3.4.5. Attiecībā uz īpašo gaisa telpas navigēšanas procedūru izstrādi Ziņojumā norādīts, ka noris darbs pie Lidostas gaisa telpas struktūras analīzes, gaisa telpas elementu un procedūru izstrādes, validēšanas un ieviešanas, kas cita starpā paredz arī papildus noteiktas precizitātes navigēšanas procedūru izstrādi. Sagatavojot Ziņojumu, secināts, ka šādas procedūras varētu mazināt trokšņa ietekmi uz iedzīvotājiem, tomēr rezultātu tās sasniegtu teritorijās, kas atrodas tālāk no lidlauka, un nerisinātu trokšņa ietekmes jautājumus teritorijās Lidostas tuvumā, kur jau šobrīd ir trokšņa robežlielumu pārsniegumi un kur tas ir visvairāk aktuāli. Neprognozējot, ka šādas papildus procedūras varētu būtiski izmainīt iedzīvotāju skaitu, kas pakļauti paaugstinātam trokšņa līmenim, Ierosinātāja secinājusi, ka tās nav iespējams atzīt par pieņemamu alternatīvu, kas piemērota ierosinātajam projektam.

4. Izvērtētā dokumentācija:

- 4.1. Biroja 2013. gada 12.jūlija lēmums Nr.224 „Par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu” un lietas materiāli.
- 4.2. Ierosinātājas 2013.gada 2.augusta iesniegums Nr.13-4.5/1201.
- 4.3. Mārupes novada domes 2013.gada 16.augusta vēstule Nr.3-10/2243.
- 4.4. Biroja 2013.gada 19.augusta lēmums Nr.27-s „Par atteikumu pagarināt priekšlikumu iesniegšanas termiņu”.
- 4.5. SIA „Estonian, Latvian & Lithuanian Environment” 2013.gada 19.augusta vēstule par ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriešanas rezultātiem.

- 4.6. Mārupes novada iedzīvotāju 2013.gada 19.augusta kolektīvais iesniegums.
- 4.7. Biroja 2013.gada 28.augusta vēstule Nr.3-01/1077 Mārupes novada iedzīvotājiem.
- 4.8. Biroja 2013.gada 4.septembra Programma ietekmes uz vidi novērtējumam.
- 4.9. Veselības inspekcijas 2013.gada 25.septembra vēstule Nr.10-30/18531/8663 „*Par kolektīvo iesniegumu*” ar pielikumiem.
- 4.10. Biroja 2013.gada 1.oktobra vēstule Nr.3-01/1243 Mārupes novada iedzīvotājiem.
- 4.11. Ierosinātājas 2015.gada 2.marta iesniegums „*Par ietekmes uz vidi novērtējumu*”.
- 4.12. Biroja 2015.gada 10.aprīļa vēstule Nr.3-02/837 Ierosinātājai „*Par ietekmes uz vidi novērtējumu*”.
- 4.13. Izstrādātājas 2015.gada 26.maija elektroniskā vēstule (Biroja reģistrācijas Nr.1466) ar informāciju par sabiedrisko apspriešanu.
- 4.14. Mārupes novada domes 2015.gada 18.jūnija vēstule Nr.3-10/1317 „*Par paredzēto darbību „Starptautiskās lidostas Rīga infrastruktūras attīstības projekti līdz 2020.gadam Mārupes novada teritorijā*”.
- 4.15. Biroja 2015.gada 18.jūnija vēstule Nr.3-01/1506 Mārupes novada domei.
- 4.16. Izstrādātājas 2015.gada 8.jūlija vēstule Nr.01/01-42/15 „*Par IVN ziņojuma sabiedrisko apspriešanu*”.
- 4.17. Izstrādātājas 2015.gada 20.jūlija vēstule Nr.01/01-43/15 *Par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu*, tai pievienotais Ziņojums ar pielikumiem un atskaite par Ziņojuma sabiedriskajām apspriešanām.
- 4.18. Biroja 2015.gada 11.augusta vēstule Nr.3-01/1507 „*Par ietekmes uz vidi novērtējumu*”.
- 4.19. Dabas aizsardzības pārvaldes (turpmāk DAP) 2015.gada 12.augusta vēstule Nr.4.9/43/2015-N-E „*Par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu starptautiskās lidostas „Rīga” infrastruktūras attīstības projektiem līdz 2020.gadam*”.
- 4.20. Rīgas domes mājokļu un vides departamenta 2015.gada 14.augusta vēstule Nr. DMV-15-2492-nd „*Par VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga” ietekmes uz vidi novērtējumu*”.
- 4.21. VVD Lielrīgas Pārvaldes 2015.gada 19.augusta vēstule Nr. 4.5.-19/5530 „*Par ietekmes uz vidi novērtējumu*”.
- 4.22. Veselības inspekcijas 2015.gada 25.augusta vēstule Nr.3.2-4/20149 „*Par ietekmes uz vidi novērtējumu*”.
- 4.23. Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2015.gada 26.augusta vēstule Nr.DA-15-4658-nd „*Par VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga” ietekmes uz vidi novērtējumu*”.
- 4.24. Eksperta atzinums „*Par VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga” infrastruktūras attīstības projekta līdz 2020.gadam ietekmes uz vidi novērtējuma trokšņu izplatības kartēšanu*”.
- 4.25. Eksperta atzinums „*Vērtējums IVN Ziņojumam par 2015-2020.g lidostas Rīga attīstību*”.
- 4.26. Biroja 2015.gada 15.septembra lēmums Nr.3-01/1644 „*Par papildus informāciju ietekmes uz vidi novērtējumam*”.
- 4.27. Izstrādātājas 2015.gada 25.septembra iesniegums Nr.01/01-70/15 „*Par papildus informācijas sniegšanu*”.
- 4.28. Biroja 2015.gada 30.septembra lēmums Nr.3-01/1685 „*Par termiņa pagarinājumu ietekmes uz vidi novērtējumam un ekspertu atzinumu nosūtīšanu*”.
- 4.29. Izstrādātājas 2015.gada 8.oktobra iesniegums 01/01-75/15 „*Par papildus informācijas un skaidrojumu sniegšanu*”.

5. Informācija par paredzētās darbības novērtēšanas procesā apkopotajiem ieinteresēto pušu viedokļiem un argumentiem (tai skaitā par sabiedriskās apspriešanas rezultātiem):

5.1. Sākotnējā sabiedrības informēšana, sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sapulces, ieinteresēto pušu viedoklis un argumenti:

- 5.1.1. Uzsākot ietekmes uz vidi novērtējumu, informatīvie materiāli bija pieejami Mārupes novada domē (adrese: Daugavas iela 29, Mārupe, Mārupes novads) un Rīgas pašvaldības Rīgas Pārdaugavas izpilddirekcijā (Adrese: Eduarda Smiļģa ielā 46, Rīga) darba laikā, kā arī interneta tīmekļa vietnē www.environment.lv/lv/jaunumi.
- 5.1.2. Paziņojums par sabiedrisko apspriešanu tika publicēts Mārupes novada interneta tīmekļa vietnē www.marupe.lv, Biroja interneta tīmekļa vietnē www.vpvpb.gov.lv, laikraksta „Diena” un „Rīgas aprīņa avīze” 2013.gada 30.jūlija izdevumā.
- 5.1.3. Sākotnējā sabiedriskā apspriešana klātienē notika 2013.gada 13.augustā Mārupes novada Kultūras nama zālē (Adrese: Daugavas iela 29, Mārupe, Mārupes novads), plkst.17:00. Sākotnējās sabiedriskās apspriešanas sanāksmē vadīja Mārupes novada domes priekšsēdētājs M.Bojārs. Sanāksmē piedalījās 30 personas. Klātesošie tika iepazīstināti ar apspriešanas mērķiem, ietekmes uz vidi novērtējuma procesu, Ziņojuma izstrādes kārtību un sabiedrības iespējām iesaistīties minētajā procesā. Sanāksmes gaitā tika apspriests jautājums par individuālās informēšanas un paziņojuma publicēšanas kārtību, kā arī sanāksmes organizēšanas laiku. Tika sniegta informācija par zemes īpašumiem, kuros plānota darbība, apspriesti ar trokšņa ietekmi un tās novērtēšanu saistīti jautājumi. Tiek izteikts priekšlikums organizēt atsevišķu sanāksmi, kas būtu veltīta trokšņu kartēšanai un rīcības plāna izstrādei. Sanāksmē tāpat tika apspriesti ar gaisa piesārņojumu saistīti jautājumi, plānotais pasažieru skaits (pieaugums par 45% uz 2020.gadu), plānotās apakšstacijas (110 kV) izbūves vieta, šķeldas katlumājas izbūves lietderība, atledošanas/pretapledošanas (*de/anti-icing*) apstrāde u.c. jautājumi.
- 5.1.4. Ietekmes uz vidi novērtējuma sākotnējās sabiedriskās apspriešanas laikā Birojs saņēma:
- 5.1.4.1. Mārupes novada domes 2013.gada 16.augusta vēstuli Nr.3-10/2243, kurā akcentēti galvenokārt ar trokšņa ietekmi saistīti jautājumi, kā arī norādīts uz plānotu sanāksmi 2013.gada 21.augustā, Mārupes novada domē plkst.18.00, kurā trokšņa samazināšanas rīcības plāna darba grupas pārstāvji varētu prezentēt un apspriest ar iedzīvotājiem un Mārupes novada domes deputātiem Trokšņa samazināšanas rīcības plānu. Ar vēstuli lūgts pagarināt rakstisku priekšlikumu iesniegšanas termiņu līdz 2013.gada 31.augustam.
- 5.1.4.2. Mārupes iedzīvotāju 2013.gada 20.augusta kolektīvo iesniegumu, kurā pausta neapmierinātība ar sākotnējās sabiedriskās apspriešanas procesam paredzēto termiņu, kā arī vērsta uzmanība uz Lidostas darbības radītajām ietekmēm – ietekmi uz gruntsūdeņiem, sprādzienbīstamas vides radītais risks, troksnis, elektromagnētiskais lauks u.c.
- 5.1.5. Visas saņemtās vēstules ar viedokļiem un ierosinājumiem Birojs kopā ar Programmu nosūtīja Ierosinātājam.
- 5.1.6. 2015.gada 2.martā Ierosinātāja ar iesniegumu Nr.15-4.5/352 Biroju informēja, ka Lidostas teritorijā ir paredzēta papildus aktivitāte, - kravu termināļa būvniecība 4.perona teritorijā. Birojs ar 2015.gada 10.aprīļa vēstuli Nr.3-02/837 *Par ietekmes uz vidi novērtējumu* noteica, ka nepieciešams nodrošinot atkārtotu individuālu zemes īpašnieku informēšanu.

5.2. Sabiedrības informēšana, sabiedriskās apspriešanas sapulce, ieinteresēto pušu viedoklis Ziņojuma izstrādes stadijā:

- 5.2.1. Paziņojums par Paredzētās darbības Ziņojuma sabiedrisko apspriešanu tika publicēts laikraksta „Diena” Nr.96 un „Rīgas Aprīņķa avīze” 2015.gada 22.maija izdevumos. Paziņojums tika publicēts arī interneta tīmekļa vietnēs: www.rdpad.lv (Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments), www.babite.lv (Babītes novads), www.marupe.lv (Mārupes novads) un www.vpvpb.gov.lv (Birojs).
- 5.2.2. Ziņojums bija pieejams Mārupes novada domē (Daugavas iela 29, Mārupe, Mārupes novads, LV-2167) 1.stāvā Attīstības nodaļā plkst.9.00-17.00, Babītes novada pašvaldības administrācijā (Centra iela 4, Piņķi, Babītes novads, LV-2107) 1.stāva vestibīlā no plkst.8.15, pirmdienās un ceturtdienās līdz 18.00, otrdienās un trešdienās līdz 17.00, piektdienās līdz 15.00, Rīgas Pārdaugavas izpilddirekcijā (Eduarda Smiļģa iela 46, Rīga, LV-1022) Apmeklētāju pieņemšanas centrā no plkst.8.30, pirmdienās līdz 18.00, otrdienās – ceturtdienās līdz 17.00, piektdienās līdz plkst.16.00, Imantas kultūras un atpūtas centrā (Anniņmuižas bulvāris 29, Rīga, LV-1067) no plkst.9.00-19.00, kā arī Ierosinātājas tīmekļa vietnē sadaļā „Ziņas”: www.riga-airport.com/lv/main/zinas/ivn.
- 5.2.3. Priekšlikumus un viedokļus par Ziņojumu bija iespēja rakstiski iesūtīt Birojam (Rūpniecības iela 23, Rīga, LV-1045, tālr.67321173; www.vpvpb.gov.lv; vpvpb@vpvpb.gov.lv vai Ierosinātājai (adrese lidosta „Rīga” 10/1, Mārupes novads, LV-1053, tālr.6720735; www.riga-airport.com; r.veiss@riga-airport.com) līdz 2015.gada 20.jūnijam.
- 5.2.4. Ziņojuma papildus sabiedriskā apspriešana tika rīkota Mārupes novadā no 2015.gada 22.maija līdz 5.jūlijam. Paziņojums par papildus sabiedrisko apspriešanu tika publicēts laikraksta „Mārupes vēstis” 2015.gada jūnija izdevumā, nosakot, ka priekšlikumus un viedokļus iespējams iesūtīt Birojā līdz 2015.gada 6.jūlijam. Ar Ziņojumu no 2015.gada 22.maija līdz 5.jūlijam bija iespējams klātienē iepazīties Daugavas ielā 29, Mārupē, Mārupes novadā, 1.stāvā Attīstības nodaļā plkst.9.00-17.00 un Ierosinātājas tīmekļa vietnē www.riga-airport.com/lv/main/zinas/ivn.
- 5.2.5. Ziņojuma sabiedriskā apspriešana klātienē notika Babītes novada pašvaldības administrācijā 2015.gada 4.jūnijā plkst.18.00, Imantas kultūras un atpūtas centrā Rīgā (Anniņmuižas bulvāris 29, Rīga) 2015.gada 8.jūnijā plkst.18.00, Mārupes novada kultūras namā (Daugavas iela 29, Mārupe) 2015.gada 11.jūnijā plkst.18.00 un 2015.gada 2.jūlijā plkst.18:00. Atskaiti par Ziņojuma sabiedrisko apspriešanu un tās materiālus Birojs no Izstrādātājas saņēma 2015.gada 9.jūlijā. No iesniegtajiem dokumentiem izriet, ka
 - 5.2.5.1. Sabiedriskās apspriešanas sanāksmē Babītes novadā piedalījās 9 personas, no tām 2 interesenti no iedzīvotāju vidus. Klātesošos interesēja situācija saistībā ar lietus notekūdeņu savākšanu un novadīšanu, veiktiem uzlabojumu darbiem Lidostas teritorijā, kā arī izmešiem no lidmašīnām un ietekmi uz putniem. Tika apspriestas trokšņu ietekmes palielinājums Piņķu un Salienas ciematos.
 - 5.2.5.2. Sabiedriskās apspriešanas sanāksmē Rīgā piedalījās 4 personas – Ierosinātājas, Izstrādātājas un Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta pārstāvji. Iztrūkstot ieinteresētās sabiedrības pārstāvjiem, sanāksme tika slēgta.
 - 5.2.5.3. Sabiedriskās apspriešanas sanāksmē Mārupes novadā piedalījās 6 personas, no tām 2 interesenti no iedzīvotāju vidus. Sanāksmē tika apspriests Rail Baltica būvniecības projekts. Klātesošie interesējās, vai Lidostas attīstības ieceres plānotas atsevišķi no dzelzceļa projekta un norādīja uz pretrunīgu informāciju Rail Baltica projekta sākotnējā sabiedriskajā apspriešanā, kā arī to, ka Mārupes novada teritorijā netiek piedāvātas dzelzceļa pievada alternatīvas (piemēram,

infrastruktūra, kas bija plānota pieslēgumam no Dienvidu tilta). Tika apspriests arī princips, pēc kura Ierosinātāja izvēlējusies novērtēt Lidostas attīstības aktivitāšu kopumu līdz 2020.gadam, kā arī pamatojums plānoto pasažieru un kravu pārvadājumu prognozēm. Diskusijā tika skarts jautājums par noslodzi uz pievadceļiem, summāro ietekmi no visiem operatoriem, kas darbojas Lidostas teritorijā, kā arī trokšņa jautājums, - prognozēšana un monitorings. Klātesošie ierosināja veikt trokšņa monitoringu tiešsaistē, kas ļautu nepārtraukti un tūlītēji kontrolēt Lidostas darbību. Tāpat tiek skarts jautājums par gaisa kuģu dzinēju testēšanas vietas ierīkošanu, kas pagaidām neietilpst Lidostas attīstības plānos līdz 2020.gadam. Tika aktualizēts jautājums par augsnes/grunts piesārņojumu Lidostas teritorijā un veiktajām grunts un gruntsūdens piesārņojuma analīzēm, elektromagnētisko lauku, gaisa kuģu degvielas tvertnes iztukšošanu ārkārtas/avārijas nosēšanās situācijās, iespējamiem kompensāciju mehānismiem Lidostas radītās ietekmes kompensēšanai.

5.2.5.4. Papildus sabiedriskās apspriešanas sanāksmē Mārupes novadā piedalījās 13 personas, to skaitā 4 interesenti no iedzīvotāju vidus. Sanāksmē tika apspriesti teritorijas plānošanas jautājumi un *Rail Baltica* projekts ar tā ietvaros prognozētajiem kravu un pasažieru pārvadājumu apjomiem. Ierosinātājas pārstāvis skaidroja Lidostā plānoto pasažieru un kravu pārvadājumu prognozes. Tika apspriesti arī noteikumi gaisa kuģu vadībai, uzraudzības, sodu un kompensācijas mehānismu izstrāde, meliorācijas sistēmas problēmas un iespējamie risinājumi, kā arī citi jautājumi.

5.2.6. Ietekmes uz vidi novērtējuma Ziņojuma sabiedriskās apspriešanas laikā Birojs saņēma Mārupes novada domes 2015.gada 18.jūnija vēstuli Nr.3-10/1317, ar kuru lūgts sniegt viedokli par procedūras atbilstību normatīvajiem aktiem un sabiedrības interesēm. Tāpat norādīts uz plānoto *Rail Baltica* projektu un savstarpējām ietekmēm. Norādīts, ka Ziņojumā nav uzrādīts naftas produktu transportēšanas vads (hidrantu sistēma), nav iestrādātas rekomendācijas trokšņu monitoringa uzlabošanai (on-line pieeja mērījumu datiem), nav precizēts plānotais kravu piegādes veids, ceļu noslodzes palielinājums un sagaidāmās ietekmes.

5.2.7. Precizētais Ziņojums Birojā tika iesniegts 2015.gada 8.jūlijā. Paziņojums par aktuālo Ziņojumu tika publicēts, Biroja tīmekļa vietnē www.vpvb.gov.lv un Mārupes novada tīmekļa vietnē www.marupe.lv. Precizētā Ziņojuma versija bija pieejama arī Ierosinātājas tīmekļa vietnē www.riga-airport.com/lv/main/zinas/ivn.

5.2.8. Ziņojuma izvērtēšanas laikā Birojs saņēma:

5.2.8.1. DAP 2015.gada 12.augustā vēstuli Nr. 4.9./43/2015-N-E „*Par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu starptautiskās lidostas „Rīga” infrastruktūras attīstības projektiem līdz 2020.gadam*”. DAP informē, ka, izvērtējot dabas datu pārvaldības sistēmā „Ozols” iekļauto informāciju un Lidostā plānotās darbības, var pievienoties Ziņojuma autoru secinājumam, ka sagaidāmas tikai netiešas un nebūtiskas ietekmes uz Lidostas apkārtnē esošajām īpaši aizsargājamām dabas teritorijām (Natura 2000) un tajās sastopamajām īpaši aizsargājamām sugām un biotopiem. DAP uzskata, ka Ziņojumā ir ietverts atbilstošs bioloģiskās daudzveidības saglabāšanas saistīto risku izvērtējums, līdz ar to DAP nav būtisku iebildumu un priekšlikumu attiecībā uz novērtējumu.

5.2.8.2. Rīgas domes mājokļu un vides departamenta Vides pārvaldes 2015.gada 14.augusta vēstuli Nr. DMV-15-2492-nd „*Par VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga” ietekmes uz vidi novērtējumu*” ar atsauksmi par sagatavoto Ziņojumu. Atsauksmē konstatēts, ka saskaņā ar Ziņojumu trokšņa normatīvu pārsniegumam pakļauto iedzīvotāju skaita pieaugums līdz 2020.gadam sagaidāms pavisam

neliels, bet attiecībā uz gaisa kvalitāti līdz 2020.gadam nevienai no piesārņojošām vielām nav sagaidāma normatīvu pārsniegšana. Atsauksmē norādīts, ka trokšņa līmeņa un gaisa kvalitātes izmaiņas nav vērtētas summāri ar iespējamo *Rail Baltica* projektu. Kopumā secināts, ka Ziņojums sagatavots vispusīgi, labā kvalitātē un atbilst Programmas prasībām.

- 5.2.8.3. VVD Lielrīgas Pārvaldes 2015.gada 19.augusta vēstuli Nr.4.5.-19/5530 „*Par ietekmes uz vidi novērtējumu*” ar atsauksmi par Ziņojumu. VVD Lielrīgas Pārvaldes ieskatā būtiskākās ietekmes varētu rasties ar hidroloģiskā režīma izmaiņām būvniecības laikā, savukārt Lidostas turpmākā ekspluatācijas laikā - troksnis un piesārņojošo vielu emisijas gaisā. Iespējamās arī savstarpējās ietekmes ar citām tuvumā esošām vai jaunām paredzētām darbībām. VVD Lielrīgas Pārvalde norāda, ka tai nav konceptuālu iebildumu pret izstrādāto Ziņojumu, ja, realizējot Paredzēto darbību, tiks ievēroti un nodrošināti Ziņojumā minētie pasākumi trokšņa un gaisu piesārņojošo vielu emisiju ietekmes samazināšanai, tajā skaitā pasākumi, kas norādīti Ziņojuma VI. Pielikumā un Ziņojuma 6.3.nodaļā „*Pasākumi lidostas ekspluatācijas laikā*”.
- 5.2.8.4. Veselības inspekcijas 2015.gada 25.augusta vēstuli Nr. 3.2-4/20149 „*Par ietekmes uz vidi novērtējumu*” ar atsauksmi par Ziņojumu. Veselības inspekcija ierosinājusi precizēt Ziņojuma 4.10. tabulā atspoguļoto piesārņojošo vielu izkliedes aprēķinu rezultātu apkopojumu, precizējot, vai norādīta iespējamā maksimālā 1 stundas, 8 stundu vai diennakts perioda koncentrācija, vai arī atspoguļota pēc skaita noteiktā koncentrācija (procentile). Vienlaikus Veselības inspekcija atzīst, ka precīza informācija par to, kāda koncentrācija ir modelēta, izriet no modelēšanas kartēm.
- 5.2.8.5. Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta 2015.gada 26.augusta vēstuli Nr.DA-15-4658-nd „*Par VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga” ietekmes uz vidi novērtējumu*” ar atsauksmi par Ziņojumu. Atsauksmē norādīts, ka Lidostas teritorija raksturojas ar augstu gruntsūdens līmeni, turklāt daudzveidīgie celtniecības darbi, kas līdz šim veikti Lidostas teritorijā un tās apkārtnē, jau šobrīd ir radījuši traucējumus gruntsūdeņu dabiskajā notecē, veicinot Lidostai piegulošu atsevišķu teritoriju pārmitrināšanos. Tādēļ atsauksmē ietverta rekomendācija papildināt Ziņojumu ar informāciju par šādām pārmitrajām teritorijām, kā arī informāciju par plānoto darbību iespējamu ietekmi uz Lidostai piegulošo teritoriju hidroloģisko režīmu.
- 5.2.9. Pēc papildus informācijas lūgšanas precizēto Ziņojumu Izstrādātāja Birojā iesniedza 2015.gada 25.septembrī. Papildus informāciju un skaidrojumus Ziņojumam Izstrādātāja sniedza 2015.gada 8.oktobrī.

6.1. Ietekmes uz vidi novērtējums un nosacījumi, ar kādiem paredzētā darbība ir īstenojama vai nav pieļaujama:

- 6.1.1. Novērtējis Ziņojumu, Birojs secina, ka Ziņojuma autori iespēju robežās ir apzinājuši galvenos ar Darbības vietu un Paredzēto darbību saistītos faktoros, kas var radīt nelabvēlīgu ietekmi uz vidi, tajā skaitā ņemot vērā līdzšinējo teritorijas izmantošanas veidu un vides stāvokli, piesārņojuma līmeni vietās, kur tas pārsniedz vides kvalitātes normatīvus, apkārtnes teritorijas un iedzīvotāju blīvumu, Paredzētās darbības raksturu, apjomus, piesārņojuma un traucējumu veidus, negadījumu un avāriju riskus u.c. Ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros Ziņojuma autori ir apkopojuši pieejamo informāciju par Lidostas esošo darbību un tās ietekmi uz vidi, kā arī ir vērtējuši iespējamo ietekmju pieaugumu ar Lidostas infrastruktūras attīstības projektu kopumu laika periodam līdz 2020.gadam. Tajā skaitā aplūkotas ietekmes, kas izriet no būvdarbu nepieciešamības,

būvniecības laikā radušos atkritumu apsaimniekošanas, atkritumu transportēšanas, izsvērtas gaisu piesārņojošo vielu emisijas un smaku veidošanās, trokšņa līmeņu izmaiņas, vides stāvokļa izmaiņu ietekme uz ekosistēmām un bioloģisko daudzveidību, aizsargājamām dabas teritorijām, sugām un biotopiem, kultūrvēsturiskiem objektiem, ainaviskām teritorijām, grunts un gruntsūdens kvalitāti u.c. jomām. Šāda novērtējuma ietvarā Birojs pievienojas Ziņojuma autoru secinājumiem, ka būtiskākie ar Lidostas darbību saistītie ietekmes aspekti ir gaisa satiksmes radītais troksnis un gaisu piesārņojošo vielu emisijas. Lidostas darbība jau šobrīd ir priekšnoteikums tādai gaisa kuģu satiksmei, kas rada normatīvajos aktos noteikto trokšņa robežvērtību pārsniegumus salīdzinoši plašā ietekmes zonā, kas ietver dzīvojamo apbūvi, bet Paredzētā darbība būs priekšnoteikums gaisa satiksmes intensitātes pieaugumam. Šāds intensitātes pieaugums var kļūt arī par priekšnoteikumu papildus slodzei uz autoceļiem, kā arī netiešai ietekmei uz tuvumā esošajām īpaši aizsargājamām dabas teritorijām. Nozīmīgs aspekts ir arī Lidostas teritorijas hidroģeoloģiskie apstākļi un esošais piesārņojums kontekstā ar piesardzības pasākumiem, kas veicami būvdarbu laikā, lai neveicinātu apkārtnes teritoriju pārmitrināšanos un neveicinātu piesārņojuma migrāciju.

6.2. Līdz ar to, kā būtiskākos Birojs Ziņojumā identificē sekojošus ar Paredzētās darbības realizāciju saistītus ietekmes uz vidi aspektus:

6.2.1. Ar Lidostas darbību saistītie teritoriju izmantošanas nosacījumi un aprobežojumi.

6.2.2. Troksnis un tā izplatība.

6.2.3. Gaisu piesārņojošo vielu emisija un izmaiņas gaisa kvalitātē.

6.2.4. Būvniecība un hidroģeoloģiskā un hidroģeoloģiskā režīma izmaiņu prognoze, ūdeņu (virszemes, pazemes) vai grunts piesārņojuma iespējamība un ar tā novēršanu saistītie jautājumi.

6.2.5. Ietekme uz apkārtnes bioloģisko daudzveidību un īpaši aizsargājamām dabas teritorijām, ainavu, kultūrvēsturisko vidi un rekreācijas resursiem.

6.3. Izvērtējot Ziņojumā identificētos un izvērtētos ar Paredzētās darbības realizāciju saistītos ietekmes uz vidi aspektus, kā arī novērtējot Ziņojuma izvērtēšanā iesaistīto un ieinteresēto personu paustos viedokļus un argumentus, Birojs secina sekojošo:

6.3.1. Ar Lidostas darbību saistītie teritoriju izmantošanas nosacījumi un aprobežojumi

6.3.1.1. Saskaņā ar likuma „*Par aviāciju*” 1.pantu lidlauks ir noteikta zemes teritorija vai ūdens akvatorija, kā arī ēkas, objekti un iekārtas, kas pilnīgi vai daļēji paredzētas, lai organizētu gaisa kuģu pienākšanu un atiešanu (tas ir, gaisa kuģu pacelšanos, nosēšanos, manevrēšanu un stāvēšanu, pasažieru iekāpšanu un izkāpšanu, tranzīta pasažieru apkalpošanu, bagāžas, kravas un pasta iekraušanu un izkraušanu, kā arī gaisa kuģu tehnisko apkopi, degvielas uzpildi u. c.). Lidostas lidlauka teritorijas robežas ir noteiktas ar MK Noteikumiem Nr.535. Konstatējams, ka Lidostas lidlauka robežas ietver ne tikai nekustamo īpašumu „*Starptautiskā lidosta „Rīga”*” un tam tieši piegulošās teritorijas, bet arī plašākas platības Lidostas turpmākajai attīstībai. Atbilstoši MK Noteikumiem Nr.535 - kopējā Lidostas lidlauka teritorija ar turpmākās attīstības zonu aptver ~1900ha (šobrīd izmantotā teritorija ~630ha), kas ietilpst gan Mārupes novada, gan Rīgas pilsētas un Babītes novada administratīvajā teritorijā un ietver arī pašreizējo dzīvojamo apbūvi. Tādējādi, ar MK Noteikumiem Nr.535 ir noteikts, ka arī privātpersonām šobrīd piederoši nekustamie īpašumi gan Mārupes novada, gan Rīgas pilsētas un Babītes novada administratīvajā teritorijā būs perspektīvā nepieciešami, lai organizētu valsts nozīmes civilās aviācijas lidlaukā (Lidosta) gaisa kuģu pienākšanu un atiešanu.

6.3.1.2.Likuma „*Par aviāciju*” 41.pants gaisa satiksmes drošībai noteic virkni ierobežojumu teritoriju izmantošanai ap lidlaukiem, tajā skaitā ierobežojumus gaisa kuģu lidojumiem potenciāli bīstamu objektu būvniecībai, ierīkošanai un izvietošanai. Atkarībā no ierobežojumu veida, tie var skart teritorijas pat 5km un lielākā attālumā no Lidostas. Saskaņā ar minēto pantu, ir noteikti ierobežojumi bez saskaņojuma ar VAS „*Civilās aviācijas aģentūra*” konkrētās zonās ap lidlauku, tā kontrolpunktu vai skrejceļa sliekšni būvēt, ierīkot un izvietot dažādu gaisa kuģu lidojumu drošumam potenciāli bīstamus objektus. Tajā skaitā noteikts, ka šādu objektu vidū ir sprādzienbīstami objekti un tādi, kuri ir redzamo lāzerstaru izstarotāji; kuri var radīt traucējumus gaisa kuģu lidojumu nodrošināšanai nepieciešamo radiotehnisko līdzekļu darbā; kuru augstums virs to atrašanās vietas reljefa sasniedz 100m un vairāk; kuru absolūtais augstums par 30m un vairāk pārsniedz lidlauka kontrolpunkta absolūto augstumu (5km rādiusā no tā); objekti, kuri sasniedz vai pārsniedz jebkuru lidlauka šķēršļu ierobežošanas virsmu; kuri neatkarīgi no to augstuma atradīsies gaisa kuģu pacelšanās vai nosēšanās sektorā (2km attālumā no skrejceļa tuvākā sliekšņa); kuri samazina vai var samazināt redzamību gaisa kuģu pacelšanās vai nosēšanās sektorā. Likuma „*Par aviāciju*” 41.pantā uzskaitīto objektu vidū ir arī jebkurš gaismas avots, kurš netiek izmantots aeronavigācijai, ja tas atradīsies gaisa kuģu pacelšanās vai nosēšanās sektorā un var apdraudēt gaisa kuģu lidojumu drošumu (5km attālumā no skrejceļa tuvākā sliekšņa), kā arī objekti 15 km rādiusā no lidlauka kontrolpunkta, kuri veicina vai var veicināt putnu masveidīgu pulcēšanos (pastāvīgs barības avots un ligzdošanas vietas).

6.3.1.3.Likuma „*Par aviāciju*” 41.pantā tāpat noteikts, ka pilsētu un citu apdzīvoto vietu projektēšana, būvniecība un attīstīšana, kā arī rūpniecības, lauksaimniecības un citu objektu būvniecība un pārbūve lidlaukam blakus esošajā teritorijā, virs kuras atrodas lidlauka satiksmes zona, ir veicama, ne tikai ievērojot gaisa kuģu lidojumu drošuma prasības, bet arī ņemot vērā iespējamo aviācijas kaitīgo iedarbību uz personu veselību un vidi. Būtiskākā aviācijas kaitīgās iedarbības uz personu veselību un vidi forma ir gaisa satiksmes radītais troksnis, tādēļ Ministru kabineta 2014.gada 7.janvāra noteikumi Nr.16 „*Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība*” (turpmāk MK Trokšņa noteikumi Nr.16) 14.1.punktā paredz, ka teritorijā, kurā trokšņa rādītāja vērtība saskaņā ar trokšņa stratēģisko karti, kas izstrādāta atbilstoši šo noteikumu prasībām, vai vides trokšņa novērtēšanu pārsniedz šo noteikumu 2.pielikumā minēto trokšņa robežlielumu, ēku būvniecība, kas atbilst vietējās pašvaldības teritorijas plānojumam, ir pieļaujama, ja būvniecības ierosinātais projektē un īsteno prettrokšņa pasākumus atbilstoši Latvijas būvnormatīva LBN 016-11 „*Būvakustika*” prasībām. Lidostas gaisa satiksmes zona skar salīdzinoši plašas teritorijas gan Mārupes un Babītes novadā, gan Rīgā. Lidostas gaisa satiksmes zona skar arī Jūrmalu un Olaini.

6.3.1.4.Novērtējot šos ar teritoriju izmantošanu saistītos jautājumus kopskatā ar attiecīgo pašvaldību teritorijas plānojumos noteikto un Ziņojumā prognozēto, Birojs konstatē sekojošo:

6.3.1.4.1. Saskaņā ar Ziņojumu, visas darbības līdz 2020.gadam pamatā ir plānots veikt nekustamajā īpašumā „*Starptautiskā lidosta „Rīga”*” un tam tieši piegulošajās zemes vienībās, kuras varētu skart perimetrālā žoga un apkalmes ceļa nodrošinājums. Papildus paredzēta vienīgi avārijas piebraucamā ceļa būvniecība Rīgas pilsētas administratīvajās robežās (no skrejceļa Z gala līdz Ulmaņa gatvei ir ~1,5km).

6.3.1.4.2. Saskaņā ar Mārupes novada teritorijas plānojumu 2014.-2026.gadam, kas apstiprināts ar domes 2013.gada 18.jūnija saistošajiem noteikumiem Nr.11, Lidostas teritorijai lielākajā daļā nekustamā īpašuma „*Starptautiskā lidosta „Rīga”*” ar kadastra Nr.8076 002 0007 platības, kas ietver skrejceļu un teritoriju ap to, tajā skaitā ēkas, objektus un iekārtas, kas paredzētas, lai

organizētu gaisa kuģu pienākšanu un atiešanu, ir noteikts funkcionālais zonējums „*Lidlauks (LO)*”. Saskaņā ar novada teritorijas apbūves un izmantošanas noteikumiem šis zonējums apzīmē lidlauka pārbūvei un attīstībai noteikto teritoriju, kurā paredzēta valsts nozīmes lidlauka attīstība. Teritorijai, kas atrodas uz A, ZA un DA no termināļa ēkas un ietver dažādus darījumu un apkalpes objektus, ir noteikts funkcionālais zonējums „*Darījumu un vieglās rūpniecības uzņēmumu apbūve (RD)*” un „*Darījumu un apkalpes objektu apbūves teritorija*” (ietver teritorijas, kur notiek un perspektīvā pieļaujama dažādu biznesa aktivitāšu attīstība). Mārupes novada teritorijas plānojumā ir attēlotas arī kopējās Lidostas lidlauka robežu platības, kas noteiktas ar MK Noteikumiem Nr.535. Šīs turpmākās attīstības teritorijas aptver salīdzinoši plašu zonu uz R, ZR un DR no skrejceļa un Ziņojumā novērtēts, ka kopējā ar MK Noteikumiem Nr.535 noteiktā lidlauka teritorija Mārupes novada administratīvajā teritorijā ietver 1404ha. Perspektīvās attīstības teritorijas ietver arī pašreizējā Skultes ciema teritoriju, kas ir skrejceļam tuvākā dzīvojamā zona (~600m uz R). Saskaņā ar Mārupes novada teritorijas plānojuma 2014.-2026.gadam paskaidrojuma rakstu Skultes ciemā ir raksturīga esošā, padomju laika apbūve, bet jauna dzīvojamā apbūve nav veicināma sakarā ar Lidostas skrejceļu tiešo tuvumu. Tādēļ novada teritorijas apbūves un izmantošanas noteikumi (382.-386.punkts) paredz, ka lidlauka turpmākajai attīstībai nepieciešamajās teritorijās (arī Skultes ciemā) ir atļauts vienīgi turpināt likumīgi uzsākto teritorijas izmantošanu līdz pašvaldība, atbildīgā ministrija vai tās deleģēta institūcija pieņems lēmumu par lidlauka infrastruktūras būvniecību. Līdz šādu lēmumu pieņemšanai šajās teritorijās ir atļauts veikt pagaidu saimniecisko darbību (laika posmā līdz 25 gadiem) saskaņā ar spēkā esošajiem novada teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumiem.

6.3.1.4.3. Rīgas pilsētas teritorijas plānojuma 2006.-2018.gadam, kas apstiprināts ar Rīgas domes 2005.gada saistošajiem noteikumiem Nr.34, aktuālajā redakcijā ir attēlota kopējā Lidostas attīstības zona, kas iekļauta Lidostas lidlauka robežās ar MK Noteikumiem Nr.535. Ziņojumā novērtēts, ka lidlauka robežās ietilpst 484ha platības Rīgas administratīvajās teritorijas uz ZR, Z un ZA no skrejceļa. Daļai šīs teritorijas Rīgas teritorijas plānojumā ir noteikts *Apstādījumu un dabas teritorijas (A)* statuss, daļai „*Lidlauka teritorijas ražošanas un komercdarbības teritorijas (LR)*” un „*Lidlauka teritorijas jauktai apbūvei (LJ)*” statuss. Saskaņā ar Rīgas teritorijas plānojuma teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu 588.2.punktu, tām būvēm, kas šobrīd atrodas Lidostas un tās turpmākās attīstības teritorijā un kas neatbilst šajā teritorijā noteiktajai atļautajai izmantošanai, piemēro neatbilstošas izmantošanas statusu. Šo teritoriju vidū ir arī apdzīvotas teritorijas, piemēram, Beberbeķu D daļā. Tuvākās teritorijas uz Z no skrejceļa noteiktas kā „*Lidlauka izbūves teritorijas (LI)*”; šajā zonā paredzēta avārijas piebraucamā ceļa būvniecība.

6.3.1.4.4. Arī Babītes novada teritorijas plānojumā 2008.-2020.gadam attēlotas Lidostas lidlauka teritorijas robežas, kas ietver turpmākajai attīstībai nepieciešamās platības. Ziņojumā novērtēts, ka Babītes novadā ietilpst tikai 18ha no Lidostas attīstībai paredzētās teritorijas. Šobrīd Babītes novadā Lidostas darbības netiek veiktas, ar Paredzēto darbību tādas arī nav plānotas. Tomēr Lidostas lidlauka robežās iekļautajā zonā uz ZR no skrejceļa ietilpst savrupmāju dzīvojamās apbūves teritorijas. Babītes novada teritorijas plānojumā 2008.-2020.gadam šajā zonā saglabāts funkcionālais zonējums „*Viensētu apbūves teritorijas (DzV)*” un „*Savrupmāju dzīvojamās apbūves teritorijas (DzSI)*”.

6.3.1.4.5. Gan Mārupes un Babītes novada, gan Rīgas teritorijas plānojumos ir noteiktas un attēlotas ar Lidostas darbību saistītās drošības zonas, tajā skaitā 15km zona ap Lidostas kontrolpunktu, kur darbības veikšanai, kas veicina putnu koncentrāciju, saņemama civilās aviācijas aģentūras atļauja, 5km zona ap Lidostas kontrolpunktu, kur objektu būvniecībai, kuru absolūtais augstums pārsniedz kontrolpunkta absolūto augstumu, saņemama Civilās aviācijas aģentūras atļauja, kā arī Lidostas gaisa kuģu pacelšanās un nolaišanās 2km, 5km un 15km sektori. Rīgas teritorijas plānojuma funkcionālo zonu kartē ir attēloti arī divi perspektīvie pacelšanās un nolaišanās sektori uz R no pašreizējā skrejceļa. Ar Paredzēto darbību jaunu skrejceļu būvniecība nav paredzēta un tā nebūs priekšnoteikums jaunu aprobežojumu noteikšanai jaunos pacelšanās/nolaišanās sektoros.

6.3.1.4.6. Vienlaikus konstatējams (uz to vērsta uzmanība arī Ziņojumā), ka Mārupes novadā (atbilstoši teritorijas plānojumam 2014.-2026. gadam), jau pašreizējā Lidostas trokšņa ietekmes zonā gan uz D no skrejceļa, gan uz A no Lidostas ir ieplānotas mazaizņemības apbūves teritorijas, retinātas savrupmāju apbūves vai savrupmāju apbūves teritorijas. Kā viens no šādiem savrupmāju apbūves plānošanas piemēriem minams ciems *Vētras*, kura plānojums pakāpeniski attīstījies virzienā no A uz R līdz pat Lidostas pacelšanās/nolaišanās koridoram, savukārt jau pacelšanās/nolaišanās koridorā ir noteiktas mazaizņemības apbūves teritorijas. Tāpat arī Mārupes ciema teritoriju ir paredzēts paplašināt R virzienā līdz Lidostas teritorijai un līdz valsts autoceļam P133, kā arī D virzienā, ietverot izstrādāto Bieriņu purva teritoriju līdz Bašēnu ceļam (Mārupes novada teritorijas plānojuma 2014.-2026.gadam paskaidrojuma raksta shēma Nr.3, 12.lpp.). Ciema robežu paplašināšana plānojumā pamatota ar aktīvu apdzīvojuma blīvuma pieaugumu un strauju darījuma objektu attīstību Lidostas tuvumā. Tomēr no novada plānojuma funkcionālo zonu kartes secināms, ka tikai joslā gar pašu Lidostas piebraucamo ceļu ir plānotas darījumu un apkalpes objektu apbūves teritorijas, tomēr jau ~150m no tā (un lielākā attālumā) ir paredzēta mazaizņemības apbūves un retinātas savrupmāju apbūves attīstība. Jau šobrīd konstatējams, ka atsevišķas dzīvojamās mājas ir izbūvētas ~400 – 125m un tuvākā attālumā uz D no autoceļa P133, daļa šo teritoriju (arī teritorijas ciematā *Vētras* un uz R no tā) jau šobrīd atrodas trokšņa pārsniegumu zonā. Saistībā ar šādu apbūves attīstību ir jāņem vērā MK Trokšņa Noteikumu Nr.16 14.1.punktā paredzētais, jo trokšņa rādītāju vērtības jau saskaņā ar pašreizējo trokšņa stratēģisko karti, kas izstrādāta atbilstoši šo noteikumu prasībām, pārsniedz šo noteikumu 2.pielikumā minētos trokšņa robežlielumus. Teritorijās, kuras skar gaisa satiksmes trokšņa ietekme, kas pārsniedz normatīvajos aktos noteiktās robežvērtības, nebūtu plānojama jaunu dzīvojamo teritoriju attīstība, jo šajās teritorijās jau šobrīd nebūtu iespējams nodrošināt dzīvojamām teritorijām atbilstīgu vides trokšņa līmeni. Gadījumā, ja tomēr tiek lemts par būvniecību trokšņa skartajās zonās, - lai nodrošinātu atbilstīgu trokšņa robežlielumu telpās, būvniecības ierosinātajam ir pašam jāparedz prettrokšņa risinājumi. Šādā gadījumā arī jāreķinās, ka vides troksnis (t.i. – ārtelpā) ir augstāks kā Noteikumu Nr.16 2.pielikumā noteiktais.

6.3.1.4.7. Šobrīd satiksmes radītā diennakts paaugstinātā trokšņa zona ir attēlota jau Babītes novada teritorijas funkcionālo zonu kartē un tā ietver arī teritoriju ap Lidostu. Papildus Babītes novada Teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu 322.punkts paredz, ka, veicot dzīvojamo un sabiedrisko ēku būvniecību vai pārbūvi šajās teritorijās, ir jāievēro normatīvajos aktos un rīcības plānos trokšņa samazināšanai noteiktie pasākumi. Mārupes novada

teritorijas plānojuma teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu 294.punkts paredz, ka savrupmāju apbūves teritorijās, kas atrodas Lidostas paaugstinātā trokšņa līmeņa teritorijās, veicot apbūvi, ēku fasāžu apdarē ir jāpielieto skaņu izolējoši un skaņu slāpējoši apdares materiāli, ēku pārbūves gadījumos un gadījumos, kad nav iespējams pielietot skaņu izolējošus materiālus fasāžu apdarē, jāveido papildus individuālā trokšņa aizsardzība katrā dzīvoklī vai telpā atkarībā no tās paredzētās izmantošanas. Ēku skaņas izolācijai jānodrošina ēku telpām normatīvajos aktos noteiktie robežlielumi, ņemot vērā trokšņa stratēģiskajās kartēs noteiktos vides trokšņa rādītājus. Līdzvērtīgs noregulējums ietverts arī 313.3 un 330.4 punktā attiecībā uz daudzstāvu dzīvokļu apbūves teritorijām un darījumu un apkalpes teritorijām. Savukārt Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu 128.punkts noteic, ka Prettrokšņa pasākumus nosaka būvprojektā, ņemot vērā būvobjekta novietojumu pilsētas teritorijā un Rīgas aglomerācijai izstrādāto trokšņa stratēģisko karti. Prettrokšņa pasākumus precizē, veicot akustiskās situācijas papildus modelēšanu.

6.3.1.5. Novērtējis Ziņojumā iekļauto informāciju, Birojs nekonstatē, ka ar Lidostas infrastruktūras attīstības projektu kopumu periodam līdz 2020.gadam būtu jau veikta vai papildus plānota būtiska Lidostas pašreizējās teritorijas paplašināšana vai ka ar Paredzēto darbību varētu tikt skarti vai tieši ietekmēti privātpersonu īpašumi, pārņemot tos Lidostas nodrošinājuma vajadzībām. Izstrādātāja ir norādījusi, ka ar mērķi nodrošināt tālāku Lidostas attīstību un esošās lidlauka teritorijas un inženiertehniskās zonas paplašināšanu pēc 2020.gada, Ierosinātāja līdz 2020.gadam plāno iegādāties papildus 13 zemes gabalus ar kadastra apzīmējumiem: 80760060017; 80760060018; 80760060019; 80760060020; 80760060021; 80760060042; 80760060061; 80760060062; 80760060063; 80760060067; 80760060080; 80760060145; 80760060152. Visi šie zemes gabali šobrīd pieder juridiskām personām, tomēr šī ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros netiek aplūkota Lidostas iespējamā paplašināšanās šajos zemes īpašumos. Papildus paredzēta vienīgi apkalpojošā ceļa būvniecība, kas plānota Rīgas pilsētas administratīvajās robežās, zonā „*Lidlauka izbūves teritorijas (L₁)*”. Birojs tāpat konstatē, ka teritoriju izmantošanas un apbūves nosacījumi, tajā skaitā aprobežojumi, kas saistāmi ar Lidostas tuvumu un gaisa satiksmes drošību jau izriet no normatīvajiem aktiem, nav sagaidāms, ka Paredzētā darbība varētu būt priekšnoteikums jaunu aprobežojumu nosacījumu noteikšanai un Birojam nav nepieciešams izvirzīt obligātos nosacījumus šajā aspektā. Tomēr ar gaisa satiksmes intensitātes palielināšanos var paplašināties zonas, kurās ir trokšņa normatīvu pārsniegumi un kurās piemērojami ārējos normatīvajos aktos jau noteiktie ierobežojumi būvniecībai. Jāņem vērā, ka šie ierobežojumi attiecas arī uz teritorijām, kurās dzīvojamā apbūve ir atļauta saskaņā ar vietējās pašvaldības teritorijas plānojumu. Jautājumi, kas saistīti ar troksni un trokšņa radīto apgrūtinājumu, plašāk tiek vērtēti nākamajā šī Biroja atzinuma nodaļā.

6.3.2. Troksnis un tā izplatība.

6.3.2.1. Trokšņa radītais apgrūtinājums ir būtiskākā un kompleksākā ar Lidostas darbību un gaisa satiksmi saistītā ietekme uz vidi, kas prasa starpdisciplinārus risinājumus. No vienas puses pieaugošā gaisa satiksme palielina mobilitāti un sekmē reģionālo attīstību, - lidostas vienmēr ir saistītas ar vietējo, reģionālo vai nacionālo ekonomisko centru, infrastruktūras tuvumu. Tomēr no otras puses gaisa kuģi, jo īpaši nolaižoties un paceļoties, rada troksni, kas skar teritorijas ārpus paša lidlauka robežām. Viens no faktoriem, kas nereti palielina ietekmes skarto iedzīvotāju skaitu, rada nepieciešamību pēc papildus risinājumiem un nosacījumiem, ir vēsturiski esošās dzīvojamās apbūves teritorijas un/vai nepārdomāta un neilgtspējīga teritorijas plānošana vietējo pašvaldību

līmenī, dzīvojamo zonu attīstīšana lidostu pacelšanās/nolaišanās koridoru tuvumā. Saskaņā ar Ziņojumā novērtēto, Lidostas gadījumā ir novērojama tieši tāda situācija, - neskatoties uz Lidostas tuvumu un Lidostas pacelšanās/nolaišanās kursiem, - tuvāko pašvaldību teritorijās ir pakāpeniski attīstījusies savrupmāju un viensētu dzīvojamo māju apbūve, pat izveidoti jauni vai Lidostas gaisa satiksmes tieši ietekmētajā zonā (vai tās virzienā) paplašināti esošie ciemati.

6.3.2.2. Cilvēku aizsardzībai no trokšņa radītā ilgtermiņa apgrūtinājuma Latvijas normatīvie akti paredz pieļaujamā trokšņa robežlielumus. Robežlielumu noteikšanas pieeja gan attiecībā uz rūpnieciskā rakstura trokšņiem, gan attiecībā uz autoceļu vai lidostu ekspluatācijas radīto troksni šobrīd neizšķir atšķirīgu regulējumu (piemēram, diferencētus normatīvus dažādiem trokšņa avotiem vai diennaktī pieļaujamo notikumu, kas pārsniedz noteiktu skaņas spiediena līmeni trokšņa uztvērēja teritorijā, skaitu), bet vienlīdz piemērojamu nosacījumu ilgtermiņa trokšņa rādītājiem $L_{\text{diēna}}$, L_{vakars} , L_{nakts} . Trokšņa rādītājus — fizikālus lielumus, ar kuriem raksturo troksni, kas var radīt kaitīgas sekas, to piemērošanas kārtību un novērtēšanas metodes noteic MK Trokšņa Noteikumi Nr.16. MK Trokšņa Noteikumu Nr.16 2.pielikums 1.punktā ar apakšpunktiem noteic vides trokšņa robežlielumus:

6.3.2.2.1. individuālo (savrupmāju, mazstāvu vai viensētu) dzīvojamo māju, bērnu iestāžu, ārstniecības, veselības un sociālās aprūpes iestāžu apbūves teritorijās trokšņa robežlielums $L_{\text{diēna}}$ ir 55dB(A), L_{vakars} ir 50dB(A), bet L_{nakts} — 45dB(A);

6.3.2.2.2. daudzstāvu dzīvojamās apbūves teritorijās un publiskās apbūves teritorijās (ar dzīvojamo apbūvi) trokšņa robežlielums $L_{\text{diēna}}$ ir 60dB(A), L_{vakars} ir 55dB(A), bet L_{nakts} — 50dB(A);

6.3.2.2.3. savukārt jauktas apbūves teritorijās (ar dzīvojamo apbūvi) $L_{\text{diēna}}$ ir 65dB(A), L_{vakars} ir 60dB(A), bet L_{nakts} — 55dB(A).

6.3.2.3. Trokšņa robežlielumi dienai, vakaram un naktij ir noteikti arī telpām, ņemot vērā telpu lietošanas funkciju (Trokšņa Noteikumu Nr.16 4.pielikums). Dzīvojamās telpās un guļamtelpās robežlielumi ir viszemākie (35bB(A) dienā; 35dB(A) vakarā un 30dB(A) naktī. Papildus ar Noteikumiem Nr.16 (4.pielikums) noteikts, ka telpās tiek regulēta arī maksimālā pieļaujamā (t.i. - vislielākā pieļaujamā) trokšņa emisija uztvērēja atrašanās vietā noteiktajā novērtēšanas laika intervālā.

6.3.2.4. Ziņojumā troksnis novērtēts kā viens no būtiskākajiem ietekmes aspektiem, kas jau šobrīd Lidostā prasa sarežģītu un specifisku risinājumu meklēšanu ietekmes mazināšanai. Saskaņā ar Ziņojumu, šobrīd ik dienu Lidostā vidēji tiek apkalpoti ~180 lidojumi. Vislielākais apkalpoto lidojumu skaits kopš 2004.gada ir bijis 2011.gadā, kad Lidostā tika apkalpoti 72855 lidojumi un ~5,1 miljons pasažieru.

6.3.2.5. Novērtēts, ka 2011.gadā, kad Lidostā reģistrēts lielākais apkalpoto lidojumu skaits, Lidostā bija šāds apkalpoto gaisa kuģu proporcionāls sadalījums:

- a) Fokker 50 - 15 343 lidojumi, kas sastāda 21,1% no kopējā skaita;
- b) Bombardier Dash 8-Q400NextGen - 14 618 lidojumi, kas sastāda 20,1% no kopējā skaita;
- c) Boeing 737 - 300 - 12 445 lidojumi, kas sastāda 17,1% no kopējā skaita;
- d) Boeing 737 - 500 - 9 319 lidojumi, kas sastāda 12,8% no kopējā skaita;
- e) Boeing 737 - 800 - 7 550 lidojumi, kas sastāda 10,4% no kopējā skaita;
- f) Airbus A320 - 2 049 lidojumi, kas sastāda 2,8% no kopējā skaita;
- g) Boeing 757 - 200 - 1 596 lidojumi, kas sastāda 2,2% no kopējā skaita;
- h) Embraer E170 - 1 187 lidojumi, kas sastāda 1,6% no kopējā skaita;

- i) Bombardier CRJ200 - 1 060 lidojumi, kas sastāda 1,5% no kopējā skaita;
- j) Airbus A319 - 862 lidojumi, kas sastāda 1,2% no kopējā skaita;
- k) Pārējās - 6 827 lidojumi, kas sastāda 9,4% no kopējā skaita (tajā skaitā 282 lidojumi Boeing 767-300, kas sastāda 0,4% no kopējā skaita).

6.3.2.6.2013.gadā proporcionālais sadalījums gaisa kuģiem ir bijis atšķirīgs. No 21,1% uz 6,4% sarucis apkalpoto Fokker 50 lidojumu skaits, un no 20,1% līdz 32,8% pieaudzis apkalpoto Bombardier Dash 8-Q400NextGen lidojumu skaits. Izmaiņas bijušas arī citos gaisa kuģu veidos, tomēr Ziņojumā novērtēts, ka kopumā (skaitliski) proporcionālais dalījums skaļo un kluso gaisa kuģu apkalpošanas apjomos būtiski nemainās. Saskaņā ar 2012.gada Lidostas stratēģiskās trokšņa kartēšanas rezultātiem – no Lidostā apkalpotajiem gaisa kuģiem vidējais sertificētais troksnis augstāks ir Boeing un Airbus lidmašīnām (~90-91dB(A) vai 96,6dB(A)). Tādiem gaisa kuģiem kā Fokker un Bombardier tas ir vērā ņemami zemāks (84,6dB(A), 85,9dB(A), 87,6dB(A)). Lidostā šobrīd visvairāk tiek apkalpoti Bombardier Dash 8-Q400NextGen gaisa kuģi (2013.gadā 32,8%), kas ir vieni no klusajiem lidaparātiem. Atbilstoši Ziņojumam šādu apkalpoto gaisa kuģu īpatsvars un tā pieaugums ir prognozējams arī 2020.gadā (Ziņojuma VII pielikums, 23.lpp.)

6.3.2.7.Ievērojot likuma “*Par piesārņojumu*” 18.¹panta nosacījumu, 2012.gadā ir veikta Lidostas gaisa satiksmes radītā trokšņa stratēģiskā kartēšana par situāciju 2011.gadā. Atbilstoši Trokšņa Noteikumu Nr.16 nosacījumiem Lidostas stratēģiskā trokšņa kartēšana ir īpaša trokšņa radītā diskomforta novērtējuma forma, kurā tiek ņemts vērā dominējošais trokšņa avots. Šādā ceļā iespējams iegūt informāciju par Lidostas būtiskākās ietekmes skartajām (kopējām) un noteiktu trokšņa līmeņu skartajām teritorijām. Tālāk, vadoties no pieejamās informācijas par attiecīgo teritoriju pašreizējo un plānoto izmantošanas veidu un apdzīvotības struktūru, iespējams noteikt, cik plašās zonās ir normatīvajos aktos noteikto trokšņa robežvērtību pārsniegumi, cik mājokļi (un iedzīvotāji tajos) ir pakļauti troksnim, kas pārsniedz normatīvus un cik būtiski ir šādi pārsniegumi. Tomēr, ievērojot trokšņa kartēšanas stratēģiskos mērķus, šī novērtēšanas forma neatspoguļo visu vides trokšņa kopainu, jo neņem vērā pastāvošo vides trokšņa fonu un citus trokšņa avotus (tajā skaitā tos, kas saistīti ar Lidostas darbību, piemēram, gaisa kuģu dzinēju pārbaužu/testēšanas (tā saucamās „dzenāšanas”) radītu troksni, kā arī satiksme uz autoceļiem u.c.).

6.3.2.8. 2012.gadā veiktās Lidostas gaisa satiksmes trokšņa novērtēšanas rezultāti (par 2011.gadu) ir publiski pieejami un atspoguļoti dokumentā „VAS „*Starptautiskā lidosta „Rīga”*” stratēģiskā trokšņa karte”, kas sastāv no 3 daļām „*Kartēšanas rezultātu kopsavilkums*”, „*Kartēšanas rezultāti kartēs*” un „*Kartēšanas rezultāti tabulu veidā*” (pieejama <http://www.riga-airport.com/lv/main/par-lidostu/vides-troksnis/vides-troksnis/troksna-strategiska-karte>). Birojs atzīmē, ka kopš trokšņa stratēģiskās kartēšanas 2012.gadā (par 2011.gada situāciju) ir mainījies tiesiskais regulējums un trokšņa robežvērtības ir palielinātas par 5dB(A). Tomēr minētās izmaiņas nav šķērslis 2012.gadā novērtētās situācijas salīdzinājumam ar pašreiz spēkā esošo regulējumu, jo Lidostas stratēģiskās trokšņa kartes sniedz pārskatu par novērtējuma rezultātiem ar 5dB(A) intervālu. Kā tas izriet no dokumenta „VAS „*Starptautiskā lidosta „Rīga”*” stratēģiskā trokšņa karte” I daļas „*Kartēšanas rezultātu kopsavilkums*” 5.tabulas un III daļas *Kartēšanas rezultāti tabulu veidā*” (17., 20., 23.tabula) – lielākais normatīvu pārsniegumam pakļauto iedzīvotāju skaits 2011.gadā bija tieši tajās teritorijās Lidostas ietekmes zonā, kuras atradās 0-4dB(A) pārsnieguma zonā. Stājoties spēkā MK Trokšņa noteikumi Nr.16 – robežvērtības tika mainītas (paaugstinātas) par 5dB(A) un attiecīgi – pārsniegumu skartās teritorijas šobrīd ir mazākas. Arī apkalpoto lidojumu skaits šobrīd ir mazāks kā 2011.gadā, turklāt uzsākta Lidostas trokšņa samazināšanas rīcības plānā noteikto pasākumu īstenošana. Tādēļ secināms, ka situācija salīdzinājumā ar 2011.gadu šobrīd ir vērā ņemami uzlabojusies.

6.3.2.9. Papildus 2012.gadā jau veiktajai Lidostas gaisa satiksmes trokšņa stratēģiskajai kartēšanai, Ziņojumā apsvērts ar Lidostas attīstības ieceri (Paredzētā darbība) sagaidāmais trokšņa līmeņa palielinājums apkārtnes teritorijās. Šādam izsvērumam Ierosinātāja ir sagatavojusi novērtējumu, kas faktiski atbilst gaisa satiksmes radītā trokšņa stratēģiskajai kartēšanai. Tajā ņemts vērā tikai Lidostas gaisa satiksmes radītais trokšnis un vērtēts trokšnis vidē (ārpus telpām). Ziņojuma ietvaros Lidostas gaisa satiksmes radītās trokšņa kartes sagatavotas par situāciju 2013.gadā un prognozēto situāciju 2020.gadā (Ziņojuma V un VII pielikums). Paredzētās darbības novērtējumam trokšņa stratēģiskās kartes ir sagatavotas, izmantojot standartizētu metodi ECAC.CEAC Doc.29 „*Standarta metode trokšņa kontūru aprēķināšanai ap civilajām lidostām*”, kuras izmantojumu paredz MK Trokšņa noteikumu Nr.16 1.pielikuma 6.2.punkts un kura kā atsevišķs matemātisks aprēķinu modulis ietverts arī trokšņa prognozes datorprogrammā „*SoundPlan 7.3*” (izpildītājs SIA „*R&D Akustika*”). 2012.gadā modelēšana atbilstoši tai pašai metodei tika veikta ar citu datorprogrammu INM Integrated Noise Model 6,2. Saskaņā ar Ziņojumu - aprēķinos izmantoti aprēķinu datorprogrammas standarta bibliotēkā ietvertie gaisa kuģu modeļu trokšņa dati, kā arī izmantoti gaisa satiksmes radara dati un Lidostas lidojumu saraksta dati. Kartes sagatavotas, izmantojot Latvijas Ģeotelpiskās informācijas aģentūras topogrāfisko karti un Iekšlietu ministrijas Pilsonības un migrācijas lietu pārvaldes iedzīvotāju reģistra datus. Plānotā kartēšanas teritorija apzināta atbilstoši pēdējai izstrādātajai, šobrīd aktuālajai 2012.gada Lidostas trokšņa stratēģiskajai kartei.

6.3.2.10. 2012.gadā, novērtējot Lidostas gaisa satiksmes radīto troksni pie situācijas 2011.gadā, vadoties no 2012.gadā spēkā esošā regulējuma, kad trokšņa robežvērtības bija par 5dB(A) stingrākas, secināts, ka trokšņa līmenim virs dienas normatīva (t.i. virs 50dB(A)) ir pakļauti ~1500 iedzīvotāji, virs vakara normatīva (45dB(A)) ~10 000 iedzīvotāji, bet nakts normatīva (40dB(A)) ~ 4100 iedzīvotāji (dokumenta „*VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” stratēģiskā trokšņa karte*” I daļas „*Kartēšanas rezultātu kopsavilkums*” 4.tabula). Izsverot teritoriju izmantošanu sasaistē ar vietējo pašvaldību teritorijas plānojumos noteiktajām un tobrīd spēkā esošo Ministru kabineta 2004.gada 13.jūlija noteikumu Nr.597 „*Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība*” 2.pielikumā noteiktajām teritoriju izmantošanas funkciju grupām, secināts, ka ne visās teritorijās ir piemērojams stingrākais normatīvs, kas noteikts mazstāvu apbūves teritorijās, tāpat ne vienmēr teritorijās, kurās ir dzīvojamās mājas, teritorijas plānojumā noteikta dzīvojamās apbūves funkcija. Attiecīgi, - konstatējot, ka ar gaisa satiksmes troksni skartajās zonās dzīvojamās mājas atrodas teritorijās, kas saskaņā ar pašvaldības teritorijas plānojumu noteiktas citam izmantošanas mērķim (piemēram, lauksaimniecības teritorijas vai jauktas darījumu apbūves teritorijas (bez dzīvojamās apbūves)), - šīs platības nav tālāk vērtētas kā teritorijas, uz kurām attiecināmi trokšņa robežlielumi. Rezultātā tika konstatēts, ka dienas normatīva pārsnieguma zonā ir 149 mājokļi un 527 iedzīvotāji, vakara normatīva pārsnieguma zonā – 1280 mājokļi un 5649 iedzīvotāji, bet vakarā – 473 mājokļi un 1682 iedzīvotāji (dokumenta „*VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” stratēģiskā trokšņa karte*” I daļas „*Kartēšanas rezultātu kopsavilkums*” 5.tabula un III daļas *Kartēšanas rezultāti tabulu veidā*” (17., 20., 23.tabula)).

6.3.2.11. Salīdzināma vērtēšanas pieeja ir izmantota arī Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras ietvaros. MK Trokšņa noteikumu Nr.16 2.pielikuma 2.3.punkts paredz, ka, novērtējot vides trokšņa robežlielumus, ņem vērā pašvaldības teritorijas plānojumā noteikto galveno (primāro) teritorijas izmantošanas veidu, kas atbilst attiecīgajai šo noteikumu 2.pielikuma 1.punktā ar apakšpunktiem minētajai apbūves teritorijas izmantošanas funkcijai. Savukārt MK Trokšņa noteikumu Nr.16 2.pielikuma 2.2.punkts paredz, ka vides trokšņa līmeņa atbilstību trokšņa robežlielumiem novērtē teritorijā, kura ietver dzīvojamo apbūvi, kas reģistrēta Nekustamā īpašuma valsts kadastra informācijas sistēmā kā apbūves zeme vai zeme zem dzīvojamo ēku pagalmiem.

Sagatavojot trokšņa kartes Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros (Ziņojumā), - vides trokšņa robežlielumi un trokšņa līmeņa atbilstība trokšņa robežlielumiem ir novērtēta, vadoties no pašvaldību teritorijas plānojumos noteiktās teritoriju izmantošanas. Līdz ar to, gan 2012.gadā veiktās kartēšanas, gan ar Ziņojumu veiktā novērtējuma ietvaros aprēķinātais iedzīvotāju skaits, kas pakļauts trokšņa robežvērtību pārsniegumam ir mazāks kā iedzīvotāju skaits, kas šādam troksnim ilgtermiņā tiek pakļauti faktiski. Ievērojot minēto, izsvērumā par normatīvu pārsniegumu un to, cik būtisks ir šāds pārsniegums, nav iekļautas arī tās šobrīd apdzīvotās teritorijas, kuras atrodas Lidostai vistuvāk, jo tās ar MK Noteikumiem Nr.535 ir iekļautas Lidostas lidlauka robežās un Lidostas perspektīvās attīstības nolūkos tajās ir mainīts funkcionālais zonējums (neatbilstošs izmantošanas statuss). Šajās teritorijas ietilpst gan šobrīd apdzīvotās teritorijas Mārupes novada Skultes ciemā, gan daļa Beberbeķu teritorijas Rīgā, tomēr tas nenozīmē, ka arī šajās teritorijās nav nepieciešami nekādi risinājumi trokšņa problēmu pārvaldībai, jo ietekmi tajās rada tieši gaisa satiksme uz un no Lidostas.

6.3.2.12. Novērtējot aktuālo situāciju Lidostā un prognozi uz 2020.gadu, Ziņojuma autori secina, ka troksnim, kas pārsniedza jau šobrīd spēkā esošo MK Trokšņa noteikumu Nr.16 2.pielikuma robežvērtības, 2013.gadā bijuši pakļauti 375 iedzīvotāji dienā, 2530 iedzīvotāji vakarā un 913 iedzīvotāji naktī. Savukārt prognozē par Lidostas gaisa satiksmes trokšņa ietekmi uz 2020.gadu, secināts, ka robežvērtību pārsniegumiem varētu tikt pakļauts jau 761 iedzīvotājs dienā, 2978 iedzīvotāji vakarā un 1611 iedzīvotājs naktī. Novērtējis 2012.gada Lidostas stratēģiskās trokšņa kartēšanas rezultātus un salīdzinājis tos ar secinājumiem, kas ietverti Ziņojumā, Birojs konstatē vietām atšķirīgu vērtēšanas un datu interpretācijas pieeju, kā rezultātā pārsnieguma novērtējuma skaitļos citviet iekļautas, bet citviet nav iekļautas tās platības, kurās teritorijas plānojums nenoteic dzīvojamās apbūves funkciju. Pie šāda secinājuma var nonākt, salīdzinot Ziņojuma tekstuālajā daļā ietvertu vērtējumu ar Ziņojuma V pielikumā ietvertajām kartēm. Vērtējot 2011.gada situāciju pieņemts, ka ar pārsniegumiem tika skarti 1500 iedzīvotāji dienā, 10 000 iedzīvotāji vakarā un 4100 naktī, lai gan Ziņojuma V pielikuma 1.-3.kartē norādīti tikai 527, 5649 un 1682 iedzīvotāji atbilstoši Lidostas stratēģiskās trokšņa kartēšanas gala secinājumam. Attiecīgi arī par 2013. un 2020.gadu aprēķinos varētu būt iekļauts lielāks skaits.

6.3.2.13. Neatkarīgi no minētā, ir konstatējams, ka ar Paredzēto darbību 2020.gadā ir sagaidāms Lidostā apkalpoto lidojumu pieaugums - par 14 507 lidojumiem vairāk kā 2011.gadā (palielinājums par ~20%) un 19 955 lidojumiem vairāk kā 2013.gadā (palielinājums par ~30%). Pieaugot lidojumu intensitātei, palielinātos arī pašreizējais trokšņa līmenis un arī trokšņa normatīva pārsniegumam pakļauto mājokļu un iedzīvotāju kopējais skaits. Ierosinātāja un Ziņojuma autori šo palielinājumu nevērtē kā tik būtisku, lai tas būtu nepieļaujams, tomēr jāņem vērā, ka Lidostas darbība jau šobrīd rada Trokšņa Noteikumu Nr.16 2.pielikumā noteikto robežvērtību pārsniegumus un atbilstoši likuma „Par piesārņojumu” 18.¹panta un Trokšņa Noteikumu Nr.16 34.punkta nosacījumiem ir atbildīga par pasākumu veikšanu, lai šo ietekmi novērstu, samazinātu, vai vismaz saglabātu esošo vides stāvokli. No likuma „Par piesārņojumu” 18.¹panta un Trokšņa Noteikumu Nr.16 34.punkta nosacījumiem izriet, ka, nosakot trokšņa robežlielumus, normatīvā akta izdevējs ir zināmā mērā jau iepriekš paredzējis, ka valsts mēroga stratēģiski nozīmīgu satiksmes infrastruktūras objektu gadījumā, jo īpaši kur tas saistīts ar jau esošiem objektiem un lielajām aglomerācijām, - vides troksnis ir problēma un tas nereti pārsniedz Trokšņa noteikumos Nr.16 noteiktās robežvērtības. Atbildīgā institūcija par stratēģisko trokšņu kartēšanu satiksmes objektiem ir Satiksmes ministrija un MK Trokšņa Noteikumu Nr.16 4.12.punkts paredz, ka pārsniedzot pieļaujamā trokšņa rādītāja vērtību, tai ir jāizskata iespēja veikt vai jāveic pasākumus, kas samazina trokšņa rādītāja vērtību. Attiecībā uz pašreizējo situāciju ir konstatējams, ka Satiksmes ministrijas uzdevumā Ierosinātāja 2014.gadā ir izstrādājusi trokšņa samazināšanas rīcības plānu un ir

izstrādāti kopumā 10 pasākumi Lidostas gaisa satiksmes radītā trokšņa samazināšanai. Rīcības plāna pirmie seši pasākumi paredz izmainīt gaisa kuģu trajektorijas tā, lai gaisa kuģu radītais vides troksnis samazinātu trokšņa robežlielumu pārsniegumam pakļauto iedzīvotāju skaitu. Rīcības plāna 7. pasākums paredz diferencēt gaisa kuģu lidojumu procedūru pēc to sertificētā trokšņa līmeņa. 8. pasākums paredz veikt gaisa kuģu treniņlidojumu procedūras izvērtējumu, bet 9. pasākums - pārvietot vides trokšņa monitoringa staciju no Babītes ciema uz Spilves ciemu. Savukārt rīcības plāna 10. pasākums paredz Lidostas vides trokšņa laboratorijas akreditāciju un trokšņa monitoringa staciju mērījumu rezultātu publicēšanu no 2014. gada maija. Saskaņā ar Lidostas tīmekļa vietnē (<http://www.riga-airport.com/lv/main/par-lidostu/vides-troksnis/vides-troksnis/vides-troksna-monitoringa-rezultati>) atspoguļoto informāciju, laboratorija ir akreditēta un monitoringa rezultātu publiskošana ir uzsākta.

6.3.2.14. Saskaņā ar Lidostai izsniegto Atļauju B kategorijas piesārņojošās darbības veikšanai, Lidostas trokšņa samazināšanas rīcības plāna ietvaros noteiktās procedūras lidojumiem šobrīd vēl nav ietvertas VVD izvirzīto obligāto nosacījumu sastāvā, jo tās vēl tiek vērtētas patstāvīgajā ekspertu darba grupā atbilstoši noteikumiem par gaisa kuģu lidojumu procedūru izstrādes, validēšanas, apstiprināšanas un uzturēšanas kārtību. Tomēr Lidostas trokšņa samazināšanas rīcības plānā ir novērtēts, ka tās var sniegt situācijas uzlabojumu un samazināt ar Lidostas gaisa satiksmi radītā trokšņa ietekmi, jo īpaši vakara periodā (par ~15%) un arī naktī. No Ziņojuma izriet, ka arī Paredzētās darbības gadījumā tiktu turpināts darbs pie rīcības plānā noteikto pasākumu ieviešanas un īstenošanas, risinot gaisa satiksmes radītā trokšņa problēmas. Ierosinātāja ir apņēmusies nodrošināt arī šādus Lidostas gaisa satiksmes trokšņa samazināšanas pasākumus:

6.3.2.14.1. Trokšņa līmeņa pārsniegumu samazināšanai ieviest noteiktas veikspējas navigācijas procedūras, kas, izmantojot GPS signālu, nodrošina, ka gaisa kuģi atrodas daudz tuvāk nominālajai trajektorijai, kā iespējams nodrošināt ar pašreiz izmantotajām lidojumu procedūrām. Šādas procedūras arī nodrošina iespēju veikt pagriezienus ielidojošajiem gaisa kuģiem ievērojami tuvāk skrejceļa sliekšnim. Norādīts, ka šādā veidā var nodrošināt izvairīšanos no blīvi apdzīvotām vietām un samazinātu trokšņa ietekmi uz iedzīvotājiem, kā arī samazināt degvielas patēriņu un izmešu daudzumu. Ziņojumā norādīts, ka šajā gaisa satiksmes ietekmes mazināšanas virzienā jau šobrīd Lidostā ir realizēts „Amber” projekts (*„Arrival modernization for better efficiency in Riga”*), ko īsteno Latvijas nacionālā lidsabiedrība „AirBaltic”.

6.3.2.14.2. Lai samazinātu ietekmi un vidi un iedzīvotājiem, paredzēts izstrādāt arī jaunas gaisa kuģu nolaišanās un pacelšanās trajektorijas, lai veidotu trokšņu izkliedi.

6.3.2.14.3. Ierosinātāja ir paredzējusi iespēju realizēt arī inženiertehniskus un organizatoriskus pasākumus. Šie pasākumi būtu:

a) Pēc Lidostas trokšņa samazināšanas rīcības plāna darba grupas parauga izveidot patstāvīgu darba grupu, kur būtu iesaistīti pārstāvji no iesaistītajām pašvaldībām, Vides aizsardzības institūcijām (piemēram, VVD, Veselības inspekcija, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija), Ierosinātājas, VAS „Latvijas gaisa satiksme”, lidsabiedrībām, VA „Civilās aviācijas aģentūra”. Darba grupas mērķis būtu nodrošināt pasākumu, kas veicinātu trokšņa situācijas uzlabošanu plānošanu un īstenošanu.

b) Lidostā plānots pievērst uzmanību gaisa kuģu darbināšanas un pārvietošanas jautājumiem, ierīkot speciālu gaisa kuģu dzinēju pārbaužu vietu.

- c) Paredzēts izskatīt iespēju ieviest gaisa kuģu koridorus, kurus šķērsojot aviosabiedrībām tiktu piemērotas soda sankcijas par koridoru pārkāpšanu.
- d) Norādīts, ka paņēmieni, kurš būtu jāpielieto visos gadījumos, kad citi paņēmieni nav iespējami vai arī citu paņēmienu īstenošana nedod vēlamo rezultātu, vai arī to pielietojums ir saistīts ar ļoti ievērojamiem finansiālajiem ieguldījumiem, ir finansiālās naudas kompensācijas ieviešana iedzīvotājiem, kuri ir spiesti dzīvot trokšņa diskomforta zonā. Norādīts, ka varētu tikt izskatīta iespēja nodrošināt *grantus* dzīvojamo māju skaņas izolācijas uzlabošanai, lai tiktu ievēroti iekštelpu trokšņa robežlielumi. Tomēr secināts, ka, lai šāda sistēma darbotos, nepieciešams, ka šādām mājām netiek piemēroti ārtelpu trokšņa robežlielumi.

6.3.2.15. Novērtējis Ziņojumu, Birojs uzskata, ka Paredzētās darbības kontekstā ir būtiski ņemt vērā sekojošus apsvērumus:

- 6.3.2.15.1. Troksnis ir būtiskākā ar lidostām saistītā ietekme un tās pārvaldība prasa sarežģītus un kompleksus risinājumus visā pasaulē, jo jārod kompromiss, turklāt troksnim nav pastāvīgs raksturs, trokšņa notikumi ir periodiski. Lidostu attīstības un to radītā trokšņa pārvaldības jautājumu kompleksumu atzinusi arī Eiropas Komisija, 2012.gada 7.jūnija paziņojumā¹ norādot, ka „*Gaisa satiksmes radītais troksnis ietekmē lidostu tuvumā dzīvojošo cilvēku dzīves kvalitāti. Tajā pašā laikā ceļojošā sabiedrības daļa vēlas paturēt plašās gaisa pārvadājumu pakalpojumu izvēles iespējas, un aviācija ir reģionālās izaugsmes dzinējspēks. Grūtais uzdevums ir rast līdzsvaru, cenšoties sasniegt šos divus mērķus, un pieņemt vairāk uz reāliem faktiem balstītu lēmumu, pienācīgā mērā ņemot vērā aviācijas vispārējo raksturu*”.
- 6.3.2.15.2. Rīgas Lidosta ir valsts nozīmes civilās aviācijas lidlauks, kas ir valsts mērogā atzīsta kā stratēģiski svarīgs objekts, kas vajadzīgs civilās aviācijas infrastruktūras attīstībai un sabiedrības interešu nodrošināšanai.
- 6.3.2.15.3. Lidosta ir esošs lidlauks un to jau šobrīd raksturo pastāvošs trokšņa ietekmes apjoms, kas visvairāk skar Mārupes novada, Babītes novada un Rīgas pilsētas administratīvās teritorijas. Nav konstatējams, ka ar Paredzēto darbību tiktu palielināta Lidostas skrejceļa kapacitāte, tomēr ir sagaidāmas gan apkalpoto lidojumu, gan gaisa satiksmes radītā trokšņa pieaugums.
- 6.3.2.15.4. Var pievienoties Ierosinātājai, kas norāda, ka, atstājot procesu pašplūsmā, apdzīvoto teritoriju platības Lidostas tuvumā turpinās paplašināties un arī troksnim pakļauto iedzīvotāju skaits turpinās palielināties. Normatīvie akti jau šobrīd paredz ierobežojumus un nosacījumus apbūvei Lidostas tuvumā un tās ietekmes zonā, tomēr šādu nosacījumu efektīva īstenošana ir lielā mērā atkarīga no saprātīgas un ilgtspējīgas teritorijas plānošanas un vietējās pašvaldības pārdomātas rīcības, definējot apbūves nosacījumus teritorijas plānojumos, plānojot apbūves teritoriju attīstības virzienus un izsniedzot būvatļaujas. Vidēji pēdējo desmit gadu laikā valstij stratēģiski nozīmīga, t.i. – valsts nozīmes civilās aviācijas lidlauka tuvumā un ietekmes zonā individuālā dzīvojamā apbūve ir attīstījusies nepietiekoši pārdomāti un netālrēdzīgi, tajā skaitā teritorijās, kur dzīvojamā apbūve nav primārais zemes izmantošanas mērķis un kurās jau būvniecības laikā vides trokšņa līmenis ir (un turpina būt) augstāks nekā paredz vides kvalitātes normatīvi. Tā rezultātā gaisa satiksmes trokšņa radītam apgrūtinājumam tiek pakļauta virkne iedzīvotāju (šis skaits turpina palielināties). Lai gan ietekmi nepārprotami rada Lidosta, iemesls ietekmei daudzviet ir tieši nesaprātīga apbūves

¹ http://europa.eu/rapid/press-release_IP-12-582_lv.htm

plānošana no būvniecības ierosinātāju puses un tās pieļaušana teritorijās, kur tā jau šobrīd nav piemērota.

- 6.3.2.15.5. Jārēķinās, ka ietekmes iepriekšēja novērtēšana vienmēr ir tikai prognoze un var atšķirties no faktiskās situācijas. Balstoties uz prognozēm par iespējamo, modelēšana ir tikai situācijas tuvinājums. Tomēr Birojs atzīst, ka arī Ziņojumā izvēlētajai pieejai (trokšņa stratēģiskā kartēšana) ir savi trūkumi. Stratēģiskā trokšņa kartēšana neatspoguļo visu vides trokšņa kopainu, jo neņem vērā pastāvošo vides trokšņa fonu un citus trokšņa avotus (tajā skaitā tos, kas saistīti ar Lidostas darbību, piemēram, gaisa kuģu dzinēju pārbaužu troksni). Līdz ar to ir jāņem vērā, ka Lidostas tiešā tuvumā vides troksnis ir un var būt lielāks kā stratēģiskajās trokšņa kartēs novērtētais, turklāt skar dzīvojamo apbūvi teritorijās, kurās dzīvojamā apbūve nav primārais teritoriju izmantošanas veids. Tāpat ir jāņem vērā, ka lidojumu intensitātes pieaugumam ir ietekme arī uz pašreizējo situāciju dažādu funkciju lietojuma telpās, kas līdz šim nav padziļināti vērtēta. Tādējādi, izdodot šo Biroja atzinumu, Birojs atzīst, ka trokšņa novērtējums nav pilnīgs un nenodrošina tādu MK Trokšņa Noteikumos Nr.16 noteiktu rezultātu, kādu paredzēto darbību ietekmes uz vidi novērtējumu ietvaros ir jāsasniedz, lai pārlicinātos, ka tās īstenošana atbildīs tajā ietvertajām robežvērtībām vides un iekštelpu troksnim. Tomēr konkrētajā gadījumā jau esošā darbība, vērtējot tikai Lidostas troksni, nepārprotami rada robežlielumu pārsniegumus un nav šaubu, ka plānotās lidojumu intensitātes gadījumā tie būs lielāki. Šādos apstākļos, neskatoties uz nepilnīgo trokšņa novērtējumu, Birojs uzskata, ka nav nepieciešams nodot Ziņojumu precizēšanai, papildināšanai vai pārstrādāšanai, jo atbilstoši MK Trokšņu Noteikumiem Nr.16 paredzētais rezultāts norādītu uz vēl lielāku trokšņa robežlielumu pārsniegumu, kas šobrīd jau ir konstatēts Ziņojumā pašreizējā novērtējuma detalizācijas pakāpē.
- 6.3.2.15.6. Lidostai jau šobrīd nav pilnībā izdevies sasniegt trokšņa samazināšanas rīcības plānā noteiktos uzdevumus un samazināt trokšņa normatīvu pārsniegumu zonu un tai būtu jādara viss iespējama, lai vismaz saglabātu situāciju līdzšinējā līmenī vai nepasliktinātu to būtiski. Kā atzīts arī Ziņojumā, rīcības plānā izstrādātie pasākumi Lidostas trokšņa mazināšanai ir efektīvi trokšņa problēmu risināšanai teritorijās, kas atrodas Lidostas tālākās ietekmes zonā (papildus pagriezieni, novirzot lidojumu trajektorijas no blīvāk apdzīvotām vietām). Tomēr tie nerisina trokšņa problēmjautājumus teritorijās, kas atrodas tiešā Lidostas tuvumā, kur trokšņa ietekme summējas no visiem Lidostas trokšņa avotiem.
- 6.3.2.15.7. Tieši Lidostai tuvākajās teritorijās (papildus gaisa satiksmei) traucējumus rada arī citas darbības pašā lidlaukā. Arī Ziņojumā atzīts, ka gaisa kuģu dzinēju pārbaužu troksnis ir nozīmīgs trokšņa avots, kas 2014. gadā atbilstoši dzinēju pārbaudes vietas pakalpojumu uzskaitē ir radīts 123 reizes, tai skaitā 56 reizes nakts laikā. Kā izriet no Ziņojuma, Lidostas teritorijā ir paredzēta gaisa kuģu dzinēju pārbaužu platformas izveide, kas ietverta līdz 2020.gadam īstenojamo aktivitāšu sarakstā (Ziņojuma 2.7.3.nodaļa, 4.10.1.nodaļa). No Ziņojuma gan tieši neizriet, vai šo platformu ir paredzēts aprīkot ar speciālām prettrokšņa sienām, tomēr šāds ietekmes mazināšanas pasākums kā rekomendācija trokšņa ietekmes novērtējuma rezultātā ir ietverts Ziņojuma VII pielikumā (atskaite par trokšņa novērtējumu). No Ziņojuma izriet, ka dzinēju testēšanas vieta šobrīd atrodas lidlauka R daļā, un no publiski pieejamām kartēm secināms, ka tā atrodas tikai ~600 m attālumā no tuvākajām dzīvojamām mājām Mārupes novada Skultes ciemā. No sabiedriskās apspriešanas materiāliem tomēr izriet pretrunīga informācija par

plānotā risinājuma realizāciju – apspriedē Mārupes novadā 2015.gada 11.jūnijā tika sniegta informācija, ka jauna laukuma ierīkošana ir paredzēta tehniskajā peronā, kas atbilstoši Ziņojuma III pielikuma 2.attēlam ir plānots Lidostas DR daļā. Norādīts, ka pilnībā pārnēsot dzinēju pārbaužu veikšanu no teritorijas Skultes ciema tuvumā, troksni Skultes ciemā varētu samazināt par ~6B(A). Tomēr atkārtotajā apspriedē 2.jūlijā norādīts, ka šāda aktivitāte tiks realizēta tikai attīstības periodā no 2020.-2036.gadam. Birojs uzskata, ka gadījumā, ja Paredzētā darbība pieļaujama, šāda prasība ir nosakāma kā Paredzētās darbības realizēšanai obligāta. Lidosta jau šobrīd rada pieļaujamo trokšņa robežvērtību pārsniegumus un būtu sagaidāms, ka jau pašreizējās situācijas risināšanai Lidostas trokšņa samazināšanas rīcības plānā būtu bijis iekļauts šāds pasākums. Arī pašā Ziņojumā (VII pielikums) norādīts, ka lerosinātajai jāizskata iespēja ierīkot speciāli aprīkotu dzinēju testēšanas vietu, kas norobežota ar prettrokšņa sienām un slāpē troksni dzīvojamo māju virzienā. Šādai prasībai ir pievienojušies arī VVD Lielrīgas Pārvalde.

6.3.2.15.8. Troksni rada arī transporta plūsma uz Lidostu un no tās. Ziņojumā novērtēts, ka P133 ceļa posmu uz Lidostu izmanto arī Latvijas Pasta apmeklētāji un darbinieki, Muitas apmeklētāji un darbinieki, kā arī citu tuvumā esošo uzņēmumu darbinieki. Savstarpēji analizējot pašreizējo transporta plūsmu intensitāti un iespējamās plūsmas izmaiņas, Ziņojumā prognozēts, ka 2020.gadā plūsmas intensitāte varētu sasniegt 6716774 transporta vienības gadā (diennaktī – 18588 vienības). Ziņojuma VII pielikumā prognozēts, ka pie šāda pieauguma ilgtermiņā trokšņa līmenis no satiksmes pa minēto autoceļu varētu pieaugt par ~1dB(A), tādējādi paaugstināta trokšņa ietekmei tiek (un tiktu) pakļautas tuvākās dzīvojamās mājas. Biroja vērtējumā arī šī ir tikai tuvināta un vispārēja prognoze vai pieņēmums, turklāt troksnis, ko rada gaisa satiksme un satiksme uz autoceļiem summējas (lai gan ne aritmētiski). Tādēļ jāreķinās, ka trokšņa pārvaldības nolūkos, jo īpaši ņemot vērā Mārupes ciema dzīvojamās apbūves tuvumu, Lidostai ar Paredzēto darbību ir jāparedz jauni kompleksi risinājumi, jo dzīvojamās mājas jau šobrīd ir izvietotas autoceļa P133 tuvumā. Lai gan normatīvie akti paredz ierobežojumus jaunas apbūves plānošanā teritorijās, kas atrodas trokšņa normatīvu pārsniegumu zonās, un atbildību par trokšņa līmeņa nodrošinājumu telpās uzliek būvniecības ierosinātajam, Lidosta nevar pilnībā norobežoties no tās radītās trokšņa ietekmes. Tādēļ gadījumā, ja Paredzētā darbība tiek atzīta kā pieļaujama, pie teritorijām, kurās ir dzīvojamā apbūve, būtu pamatoti savlaicīgi plānot prettrokšņa sienu gar autoceļu P133 Mārupes ciema pusē. Tomēr jāņem vērā arī perspektīvā iespējamo *Rail Baltica* dzelzceļa līniju, kuras ietekmes uz vidi novērtējums tiek veikts šī Biroja atzinuma izdošanas laikā. Piekļuves risinājumi un izmaiņas transporta plūsmā var būt atkarīgas no šādu citu projektu realizācijas, tādēļ nosacījumi prettrokšņu sienas izbūvei un tās konkrētie risinājumi būtu nosakāmi tādi, lai to realizācijā tiktu ievērtēts abu ietekmes uz vidi novērtējuma procedūru rezultāts.

6.3.2.15.9. Tādējādi, Birojs konstatē, ka ar Paredzēto darbību ir plānots attīstīt Lidostas infrastruktūru, kas pie maksimālās kapacitātes lietojuma būtu priekšnoteikums arī Lidostas gaisa satiksmes un citu trokšņa avotu ietekmes palielinājumam. Lidostā jau šobrīd tiek apkālpots gaisa kuģus skaits, kas pārsniedz 50 000 gadā un atbilstoši Eiropas Savienības un nacionālajiem normatīvajiem aktiem Lidostā tiek veikta stratēģiskā trokšņa kartēšana un realizēti pasākumi, lai novērstu vai vismaz samazinātu trokšņa līmeni ietekmes zonā, kur tas jau šobrīd pārsniedz MK Trokšņa Noteikumos Nr.16 noteikto. Likums „Par piesārņojumu” un MK Trokšņa Noteikumi Nr.16

atkāpes no trokšņa robežvērtību ievērošanas, ja tiek uzsākta jauna piesārņojošā darbība vai veiktas būtiskas izmaiņas esošajā, neparedz. Līdz ar to, ja netiek mainīts tiesiskais regulējums un noteiktas īpašas prasības un nosacījumi valsts nozīmes satiksmes infrastruktūras objektiem, par kādu ir atzīta arī Lidosta, tās radītā trokšņa palielinājums, īstenojot Paredzēto darbību attiecībā uz lidojumu skaita pieaugumu, varētu būt pretrunā pašreizējam tiesiskajam regulējumam. Tomēr nav izslēgts, ka šāds īpašais regulējums pēc šī atzinuma izdošanas varētu tikt noteikts, tajā skaitā izstrādājot specializētus nosacījumus tieši gaisa satiksmes radītā trokšņa pārvaldībai. Ņemot vērā ne tikai konkrētās Paredzētās darbības novērtējumā konstatētos iespējamajos normatīvo aktu ierobežojumus, bet arī citu darbību novērtējuma procedūrās konstatētos normatīvo aktu ierobežojumus attiecībā uz trokšņa pārvaldību lielu satiksmes infrastruktūras projektu attīstīšanai, Biroja ieskatā normatīvā akta izdevējam iespējams būtu jāapsver izmaiņu nepieciešamība, sabalansējot sabiedrības tiesības attiecībā uz aizsardzību no trokšņa, ar sabiedrības ekonomiskās attīstības interesēm, kuras lielā mērā ir atkarīgas arī no satiksmes infrastruktūras kapacitātes un tās pieauguma iespējām. Izsverot šīs savstarpējās intereses, var tikt noteikts atsevišķs noregulējums attiecībā uz šādu infrastruktūras projektu radītā trokšņa pārvaldību, noregulētas procedūras, kad valsts nozīmes satiksmes infrastruktūras objekta radītā trokšņa līmeni neizdodas sasniegt arī ar MK Trokšņa Noteikumos Nr.16 paredzētajiem trokšņa samazināšanas rīcības plāna pasākumiem. Vienlaikus Birojs atzīst, ka nebūtu ar šo Biroja atzinumu pamats noteikt, ka Lidostas infrastruktūras attīstības projekti līdz 2020.gadam vispārēji nebūtu pieļaujami, tamdēļ vien, ka pastāv trokšņa robežlielumu pārsniegums. Ierosinātāja līdz 2020.gadam Lidostā ir plānojusi turpināt infrastruktūras attīstības projektu realizāciju, kas ir gan esošo objektu pārbūve, gan tehniski un funkcionāli uzlabojumi Lidostas pakalpojumu kvalitātes nodrošināšanai un drošībai. Daļa attiecīgajam periodam plānoto aktivitāšu ir jau realizētas iepriekšējā finanšu plānošanas periodā un tās visas, arī ar Paredzētās darbības ietvaros vēl plānotajām - ir savstarpēji saistītas un nepieciešamas Lidostas darbības nodrošinājumam, jo infrastruktūra ir novecojusi vai tās lietojums ir pārsniedzis projektēto kapacitāti. Šīs darbības Ziņojumā tiek uzlūkotas kā kopums. Pozitīvi uzlabojumi ir vērsti uz lidojumu un arī paša lidlauka drošumu un pakalpojumu kvalitātes paaugstināšanos, tajā skaitā avārijas piebraucamais ceļš, segumu nomaiņa, pasažieru plūsmas optimizēšana terminālī, pakalpojumu klāsta palielinājums pasažieriem, autostāvvietas pārbūve u.c. Tomēr bez ievēribas nevar palikt apstāklis, ka daļa infrastruktūras tiek plānota ar kapacitāti, kas perspektīvā varētu uzņemt arī lielāku slodzi, ko radītu Lidostas pakalpojumu pieaugošs pieprasījums, ja Lidostas Attīstības Plānā ietvertās prognozes īstenotos un Lidostai reģionālajā tirgū izdotos iegūt iecerētās pozīcijas. Ņemot vērā to, ka, salīdzinājumā ar 2011.gadu, kad Lidostā tika apkalpoti 72855 gaisa kuģi un 5,1mppa – ir samazinājies apkalpoto gaisa kuģu un pasažieru skaits, bet vienlaikus notikusi pāreja uz klusākiem gaisa kuģiem, uzsākta trokšņa samazināšanas rīcības plānā iestrādāto pasākumu realizācija, kā arī mainījies tiesiskais regulējums, nebūtu pamata ierobežot Lidostas darbību attiecībā uz to lidojumu apjomu, kas Novērtējuma likuma izpratnē ir atzīstama par jau esošu atļauto darbību, kam saskaņā ar MK Trokšņa Noteikumiem Nr.16 ir arī izstrādāti un tiek realizēti konkrēti ietekmes samazināšanas pasākumi. Kā jau Birojs uz to ir norādījis jau iepriekš šajā atzinumā, tad tā ieskatā bez kompleksiem risinājumiem, kas, paredzētu arī tiesiskā regulējuma maiņu valsts nozīmes

lidlauka radīta trokšņa pārvaldībai, - šobrīd tādu apkalpoto lidojumu skaita kāpinājumu, kas pārsniegtu esošo darbību, normatīvie akti neparedz. Tai pašā laikā šādus ierobežojumus Paredzētajai darbībai attiecībā uz iespējamo lidojumu skaita pieaugumu, pārsniedzot esošās atļautās darbības apjomu, var noregulēt ar Atļauju, iekļaujot tajā papildus nosacījumus attiecībā uz lidojumu skaitu.

6.3.2.16. Papildus Birojs izsver ar trokšņa ietekmi saistītus jautājumus, kas attiecas uz teritoriju izmantošanu un īpašumiem:

6.3.2.16.1. Izdodot atzinumu, Birojs ņem vērā, ka saskaņā ar Novērtējuma likuma 1.panta 1.punktu ietekme uz vidi ir paredzētās darbības vai plānošanas dokumenta īstenošanas izraisītas tiešas vai netiešas pārmaiņas vidē, kuras ietekmē vai var ietekmēt citu starpā materiālās vērtības.

6.3.2.16.2. Šādā novērtējumā Birojs atzīst, ka ietekmes uz materiālajām vērtībām novērtēšanas mērķis (ietekmes uz vidi novērtējuma tvērumā) nav saistāms ar katra īpašuma tirgus vērtības izmaiņu skaitlisku izsvērumu, bet gan ar materiālo vērtību pastāvības, piemēram, - izmantošanas iespēju pastāvības (turpināšanās) novērtējumu (saistībā ar vides ietekmēm, ko paredzētā darbība radīs). Proti - ietekmes uz materiālajām vērtībām novērtējuma tvērumā jāiekļauj pārbaudītai paredzētās darbības ietekmei uz vidi, bet no šādas ietekmes būtiskuma jāiekļauj pārbaudītai minēto ietekmju izpausmei vai sekām attiecībā uz nekustamā īpašuma, tai skaitā ēku lietojamību cilvēku vajadzībām, ērtībām un tiesībām. Līdz ar to, ietekmes uz citu personu nekustamo īpašumu vērtējums izriet atvasināti no izsvēruma par paredzētās darbības ietekmes būtiskumu (piemēram, vai netiek pārsniegtas pieļaujamā piesārņojuma robežvērtības, vai īpašumu var turpināt lietot tam paredzētajam mērķiem un tamlīdzīgi.)

6.3.2.16.3. Arī saskaņā ar EK Tiesas spriedumu lietā C-420/11 ietverto atziņu, ietekmes uz vidi novērtējumā neietilpst attiecīgā projekta ietekmes uz materiālām vērtībām novērtējums. Tomēr mantiski zaudējumi, ciktāl tie ir publiska vai privāta projekta ietekmes uz vidi tiešas ekonomiskas sekas, tomēr ietilpst minētās direktīvas aizsardzības mērķī. Tiesas interpretācija ir tāda, ka apstākļos, kad paredzētās darbības radīts troksnis atstāj tādas ievērojamas sekas, ka dzīvojamā māja, ko šis troksnis skar, kļūst mazāk piemērota savu funkciju veikšanai un ka tiek skartas cilvēka dzīves vide un dzīves kvalitāte, un, iespējams, veselība, minētās mājas vērtības samazinājums faktiski varētu būt ietekmes uz vidi tiešas ekonomiskās sekas, kas jāpārbauda katrā atsevišķā gadījumā.

6.3.2.16.4. No minētā izriet, ka ietekmes uz īpašumiem jautājums ir saistāms ar Paredzētās darbības ietekmes izpausmi citos vides aspektos, kas savukārt rada iedarbību uz īpašumu kā materiālo vērtību. Šādā izsvērumā jāvadās no apsvērumiem par ietekmes būtiskumu.

6.3.2.16.5. Ietekmes jautājumi salīdzināmā griezumā iepriekš skatīti arī Eiropas Cilvēktiesību tiesas lietā Nr.37664/04 un Latvijas Republikas Satversmes tiesas 2011.gada 12.oktobra spriedumā lietā Nr.2010-74-03. Minētajos spriedumos tiesas vērš uzmanību, ka arī Cilvēktiesību un pamatbrīvību aizsardzības konvencija negarantē noteiktu vides kvalitāti jeb personas tiesības baudīt īpašumu patīkamā vidē. Tomēr gadījumos, kad persona cieš no tieša un nopietna kaitējuma, piemēram, trokšņa vai piesārņojuma, var tikt konstatēts tiesību uz privātās un ģimenes dzīves un mājokļa neaizskaramību aizskārums. Šādā gadījumā jākonstatē, ka kaitējums tieši ietekmē personu, kā

arī tas, ka kaitējums sasniedz noteiktu nozīmīguma līmeni. Saistībā ar minēto Eiropas Cilvēktiesību tiesa lietā Nr.37664/04 ir norādījusi, ka par šādu aizskārumu nav uzskatāma tāda ietekme, kas irniecīga salīdzinājumā ar katrāmūsdienū pilsētā esošiem vides apdraudējumiem (*sk., piemēram, Eiropas Cilvēktiesību tiesas 2008. gada 26. februāra lēmumu lietā „Fägerskiöld v. Sweden”, pieteikums Nr. 37664/04*).

6.3.2.16.6. Konkrētajā gadījumā, vadoties no novērtējuma, kas ietekmes uz vidi novērtējuma gaitā veikts attiecībā uz troksni, gaisu piesārņojošo vielu emisijām, transporta plūsmas pieaugumu u.c., Birojs jau iepriekš šajā atzinumā izdarījis secinājumus par novērtētās ietekmes apjomu salīdzinājumā ar noteiktajām robežvērtībām - trokšņa ietekme gan šobrīd ir, gan nākotnē turpinās būs problēma. Tomēr neskatoties uz esošās Lidostas tuvumu, tās tiešās ietekmes zonā, arī pacelšanās/nolaišanās koridora tuvumā tiek attīstītas būvniecības ieceres. Iespējams, ņemot vērā gaisa satiksmes radītā trokšņa specifiku un nepastāvīgo raksturu, gadījumos, kad ilgtermiņa vidējais trokšnis robežvērtības pārsniedz nedaudz, piemēram, 0-5dB(A) robežās vai tikai kādā no diennakts periodiem, ietekme subjektīvi netiek uztverta kā tik nozīmīga, lai teritorija pilnībā nebūtu piemērota savu funkciju veikšanai. Tajā pat laikā Lidosta jau šobrīd atsevišķās teritorijās rada pārsniegumus, kas ir augstāki pat par 10 dB(A) un ir pietiekošs pamats uzskatīt, ka šāda ilgtermiņa ietekme ir nozīmīga.

6.3.2.16.7. Ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros sagatavotās stratēģiskās trokšņa kartes un to analīze nav tik izvērstā kā dokumentācija, kas Satiksmes Ministrijas uzdevumā sagatavota 2012.gadā atbilstoši MK Trokšņa noteikumu Nr.16 III daļas prasībām, tādēļ nav identificēti tie konkrētie mājokļi, kuros trokšņa normatīvu pārsniegums ir precīzi robežās no 4-9dB(A), 10dB(A) un vairāk. Tomēr jau pie lidojumu intensitātes, kāda bija 2011.gadā – šādi īpašumi bija identificēti. Līdz ar to par pamatotu būtu uzskatīt Ziņojuma autoru ieteikto pieeju, ka teritorijās, kurās citi paņēmieni nav iespējami vai arī citu paņēmieni īstenošana nedod vēlamo rezultātu, vai arī to pielietojums ir saistīts ar ļoti ievērojamiem finansiālajiem ieguldījumiem, ir pamatoti paredzēt arī kompensācijas mehānismu ieviešanu. Šādu mehānismu normatīvie akti patlaban neparedz. Izsverot visas sabiedrības intereses saistībā ar tāda objekta attīstību, kuru valsts atzinusi par stratēģiski svarīgu, un iespējamo interešu aizskārumu noteiktai lokālai sabiedrības daļai, šāda mehānisma izstrāde būtu rekomendējama un tālredzīga.

6.3.2.17. Tādējādi, ir konstatējams, ka Paredzētās darbības ietekme uz vidi un cilvēku veselību skars teritoriju, kas pārsniedz Mārupes novada administratīvās teritorijas robežas, turklāt būvdarbi ir paredzēti gan Mārupes novada, gan Rīgas pilsētas administratīvās teritorijas robežās. Saskaņā ar Novērtējuma likuma 21.pantu, tajā skaitā minētā panta (2)daļu gan pašvaldībām, kurās notiks darbība, gan pašvaldībām, kuru teritorijas skar ietekme ir paredzēta sava kārtība kā iesaistīties lēmuma par Paredzētās darbības pieļaujamību pieņemšanā. **Ja tiek pieņemts lēmums par Paredzētās darbības pieļaujamību, Birojs uzskata, ka pastāv pamats saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10)daļu noteikt šādus obligātos nosacījumus:**

a) **VVD Lielrīgas Pārvaldei ir jāpārskata Atļauja, nosakot maksimālo pieļaujamo apkalpoto lidojumu apjomu, ņemot vērā aktuālo faktisko un tiesisko situāciju. Palielinot apkalpoto lidojumu apjomu virs Atļaujā akceptētā, jāveic trokšņa novērtējums atbilstoši spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem, kas noteic trokšņa novērtēšanas kārtību.**

- b) Ierosinātājam ir jānodrošina trokšņa samazināšanas rīcības plānā, kas izstrādāts saskaņā ar MK Trokšņa noteikumu Nr.16 nosacījumiem, noteikto pasākumu īstenošana, kā arī Ziņojumā norādīto trokšņa samazināšanas risinājumu realizācija.
- c) Jāizveido patstāvīgu darba grupu Lidostas trokšņa samazināšanas pasākumu un Lidostas apkārtnes teritoriju attīstības plānošanas un apbūves nosacījumu izstrādei, plānošanai un īstenošanai, kurā būtu iesaistīta Ierosinātāja un pārstāvji vismaz no visām trokšņa ietekmes skartajām pašvaldībām, VVD, Veselības inspekcijas, VAS „Latvijas gaisa satiksme” un VA „Civilās aviācijas aģentūra”.
- d) MK Trokšņa noteikumos Nr.16 noteiktajā termiņā ir jānodrošina Lidostas stratēģiskās trokšņa kartes un rīcības plāna trokšņa samazināšanai pārskatīšana. Aktualizējot Lidostas stratēģisko trokšņa karti un rīcības plānu trokšņa samazināšanai, jāizskata iespēja ieviest papildus gaisa kuģu nolaišanās un pacelšanās trajektorijas vai īpašās gaisa telpas navigēšanas procedūras.
- e) Gaisa kuģu dzinēju pārbaužu vieta, kas šobrīd izvietota uz R no skrejceļa, ir jāapriko ar prettrokšņa sienām, kas slāpē troksni un ierobežo tā izplatību dzīvojamo māju virzienā, vai jāpārvieta uz izbūvējamo Lidostas tehnisko peronu vai citu tehniskajā projektā noteiktu vietu un jāapriko ar prettrokšņa sienām, kas slāpē troksni un ierobežo tā izplatību dzīvojamo māju virzienā. Tehniskajā projektā ietverams gaisa kuģu dzinēju pārbaužu trokšņa izplatības ierobežošanas pasākumu precīzs aprēķins, nosakot šādu risinājumu precīzu izvietojumu un tehniskos parametrus.
- f) Tehniskajā projektā, ņemot vērā arī *Rail Baltica* projekta ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras rezultātu, ir jāpārvērtē autotransporta pa autoceļu P133 iespējamās plūsmas izmaiņas un radītā trokšņa izplatības ierobežošanas nepieciešamība. Pie teritorijām, kurās ir dzīvojamā apbūve, gar autoceļu P133 Mārupes ciema pusē var būt nepieciešams izbūvēt prettrokšņa sienu. Tehniskajā projektā ietverams precīzs aprēķins, nosakot šādu risinājumu izvietojumu un tehniskos parametrus.
- g) Ierosinātājam jārēķinās, ka papildus risinājumi un prasības, jo īpaši trokšņa mazināšanai, tehniskajā projektā var būt nosakāmi, ņemot vērā arī izvēlētos *Rail Baltica* risinājumus, ja tiks pieņemts lēmums par šādas darbības pieļaujamību un realizāciju.

Vienlaikus Birojs aicina Ierosinātāju atbilstoši Ziņojumā norādītajam jau savlaicīgi izstrādāt savus priekšlikumus kompensācijas mehānismu paredzēšanai tajās teritorijās, kurās citi paņēmieni trokšņa ietekmes samazināšanai un novēršanai nav iespējami vai arī citu paņēmieni īstenošana nedod vēlamo rezultātu, vai arī to pielietojums ir saistīts ar ļoti ievērojamiem finansiālajiem ieguldījumiem.

6.3.3. Gaisu piesārņojošo vielu emisija un izmaiņas gaisa kvalitātē:

6.3.3.1. Tieši un netieši ar lidostu darbību saistītās gaisu piesārņojošo vielu emisijas rada stacionārie avoti lidostu teritorijā (apkures katli, degvielas uzpildes stacijas un uzpildes operācijas, kas tajās tiek veiktas, u.c.), kā arī transports lidostu darba zonās un ārpus tām. Pie emisijām, ko rada lidostu transports, pieskaitāmas gan emisijas no pasažieru transporta plūsmas uz (un no) lidostu, gan emisijas no lidostu sauszemes transporta un gaisa kuģu kustības pacelšanās nolaišanās ciklā. Atbilstoši Starptautiskās Civilās Aviācijas Organizācijas (turpmāk ICAO) definīcijai gaisa kuģu nolaišanās un pacelšanās cikls — *Landing and Take-off cycle* (turpmāk LTO cikls) ir gaisa kuģu kustība uz un no

lidostas zem 3000 pēdu (915m) augstuma atzīmes. Tās ir emisijas, kas ir saistītas ar Lidostas darbību un kuras uzskatāmas par Lidostas darbības pienesumu, ietekmējot gaisa kvalitātes rādītājus.

6.3.3.2. Aviācijas radītās emisijas saistītas ar aviācijas dīzeļdegvielas (reaktīvā degviela vai „petroleja”) un aviācijas benzīna (atkarībā no lidmašīnu tipa) sadedzināšanu. Gaisu piesārņojošās vielas lidaparāti emitē visos šajos posmos un aviācijas nozarei ir savs pienesums arī attiecībā uz bažām klimata pārmaiņu jomā. Pamatā piesārņojošo vielu emisijas ir salīdzināmas ar emisijām no citām sadedzināšanas iekārtām. Tās ir CO₂, CO, NO_x, nemetāna gaistošie organiskie savienojumi (NMGOS), kā arī SO₂, atkarībā no sēra satura degvielā. Citas piesārņojošās vielas, kas tiek emitētas salīdzinoši nelielos apjomos, ir CH₄, N₂O un PM. Emisijas daudzums ir mainīgs starp lidmašīnu klasēm un to izkliede ir atkarīga arī no lokālajiem ģeogrāfiskajiem un meteoroloģiskajiem apstākļiem.

6.3.3.3. Ziņojumā ir identificēti galvenie gaisu piesārņojošo vielu emisiju avoti, kas saistīti ar Lidostas pašreizējo darbību:

6.3.3.3.1. dīzeļdegvielas un benzīna glabāšanas rezervuāri, pildnes uzpildei automašīnās;

6.3.3.3.2. šķeldas un gāzes katlu mājas;

6.3.3.3.3. aviosatiksmes lidostas teritorijā;

6.3.3.3.4. aviosatiksmes, sasniedzot 3000 pēdu (914,4 m) augstumu;

6.3.3.3.5. transports uzņēmuma teritorijā;

6.3.3.3.6. Īstermiņa automašīnu autostāvvietas;

6.3.3.3.7. satiksme uz Lidostas pievedceļa P133.

6.3.3.4. Lidostā esošie stacionārie piesārņojuma avoti ir norādīti Lidostai izsniegtajā Atļaujā un Ziņojumā informācija par tiem sniegta atbilstoši Atļaujā definētajai avotu numerācijai: A1, A2 - velkmes ventilācija no iecirkņiem, kur notiek elektroautotransporta skābes akumulatoru uzlādēšana; avoti A3, A4, A5, A6, A7 - piecas vietējās nosūces iekārtas no automašīnu remonta – tehniskās apkopes zonas; avoti A8-A11 – avoti degvielas uzpildes punktā (rezervuārs, pildnes, rezervuāra drošības vārsti); A12, A13 - lielaudas tehnikas remonta iecirknis. Šobrīd atļaujā vēl nedefinētie un neiekļautie, bet Paredzētās darbības gadījumā vērā ņemamie emisiju avoti Ziņojumā norādīti sekojoši - šķeldas katlu māja (A25) un gāzes katlu māja (A26).

6.3.3.5. Ņemot vērā Lidostas darbības specifiku, veicot ietekmes uz vidi novērtējumu, Ziņojuma autori papildus izsvēruši Lidostas satiksmes, tajā skaitā gaisa satiksmes radīto emisiju ietekmi, jo tie nav stacionāri piesārņojuma avoti, bet ietekmi uz vidi rada summāri. Šim nolūkam Ziņojuma autori ir definējuši saistītos emisiju avotus – Lidostas pievadceļš (A27), Lidostas īstermiņa autostāvvietas (A28), uzņēmuma transports lidostas teritorijā (A29), kā arī aviosatiksmes Lidostā un LTO ciklā.

6.3.3.6. Attiecībā uz gaisu piesārņojošo vielu emisiju avotiem, kas saistīti ar aviosatiksmi, Birojs konstatē, ka Ziņojuma autori izvēlējušies pieeju, saskaņā ar kuru lidaparātu kustības skartās teritorijas tiek definēti kā laukumveida avoti dažādos emisiju augstumos (pacelšanās/nolaišanās kursu virzienos 200m, 400m, 600m, 800m un 1000m augstumā). Kā laukumveida avots definēta arī visa Lidostas teritorija, kas ir salīdzināma ar nekustamā īpašuma „*Starptautiskā lidosta „Rīga”*” ar kadastra Nr.8076 002 0007 Mārupes novadā robežu. Tādējādi pieņemts, ka vērtēšanas laika periodā Lidostas satiksmei raksturīgās emisijas tiek emitētas izklidēti visā definēto laukumu teritorijā.

6.3.3.7. Lai novērtētu esošo piesārņojumu Lidostas teritorijā un tās apkārtnē izmantoti LVĢMC sniegtie dati par emisiju fona koncentrāciju ietekmes zonā. Saskaņā ar LVĢMC 2015.gada 7.janvāra izziņu Nr.4-6/39 piesārņojuma koncentrācijas dažādās Lidostas ietekmes zonas vietās ir atšķirīgas, kas citu starpā skaidrojams gan ar maģistrālo

autotransporta satiksmes infrastruktūras objektu izvietojumu, gan ar citu operatoru darbību Lidostas teritorijā vai tās tuvumā. Novērtējot LVGMC sniegto informāciju, Ziņojumā konstatēts, ka augstākās piesārņojuma koncentrācijas ir Ulmaņa gatves tuvumā un to avots ir intensīvā autosatiksmē. Vadoties no LVGMC 2015.gada 7.janvāra izziņas Nr.4-6/39 secināms, ka saskaņā ar modelēšanas rezultātiem Lidostas ietekmes zonā bez pašas Lidostas darbības, bet ieskaitot citu operatoru darbību Lidostas teritorijā, ir šāds esošais piesārņojuma līmenis:

6.3.3.7.1. daļiņām PM_{10} gada vidējā koncentrācija ir robežās no 7, 7 līdz 9,7 $\mu g/m^3$ un diennakts 36.augstākā koncentrācija 10,2 līdz 15,2 $\mu g/m^3$;

6.3.3.7.2. daļiņām $PM_{2.5}$ gada vidējā koncentrācija ir robežās no 5,6 līdz 7,3 $\mu g/m^3$;

6.3.3.7.3. oglekļa oksīdam 8 stundu maksimālā koncentrācija ir robežās no 50 – 376 $\mu g/m^3$.

6.3.3.7.4. slāpekļa dioksīdam gada vidējā koncentrācija ir robežās no 3 līdz 23 $\mu g/m^3$ un stundas 19.augstākā koncentrācija no 17 līdz 69 $\mu g/m^3$;

6.3.3.7.5. sēra dioksīdam diennakts vidējā koncentrācija ir robežās no 1,4-13,4 $\mu g/m^3$, bet stundas 25.augstākā koncentrācija ir robežās no 2-51 $\mu g/m^3$;

6.3.3.7.6. Benzolam gada vidējā koncentrācija ir robežās no 0,1-3,4 $\mu g/m^3$;

6.3.3.7.7. Svinam gada vidējā koncentrācija ir robežās no 0,0001-0,0054 $\mu g/m^3$.

6.3.3.8. Fona koncentrācijas nevienai vielai nepārsniedz Ministru kabineta 2009.gada 3.novembra noteikumos Nr. 1290 "*Noteikumi par gaisa kvalitāti*" (turpmāk MK noteikumi Nr.1290) noteiktās vērtības.

6.3.3.9. Ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros ir aprēķinātas gaisu piesārņojošo vielu emisijas no Lidostas stacionārajiem piesārņojuma avotiem, kā arī no Lidostas transporta (sauszemes un gaisa transports), ņemot vērā prognozes uz 2020.gadu. Piesārņojošo vielu izkļiedes aprēķināšanai izmantota LVGMC datorprogramma EnviMan, beztermiņa licence Nr. 0479-7349-8007. Gaisa kvalitātes izmaiņu novērtēšanai ir sastādītas izkļiežu aprēķinu kartes un novērtētas iespējamās gaisa kvalitātes izmaiņas Lidostas teritorijā un dzīvojamo māju teritorijās Skultē, Beberbeķos, Zolitūdē, kas atrodas vistuvāk Lidostai un kuras varētu būt visvairāk pakļautas iespējamam ietekmes pieaugumam.

6.3.3.10. Secināts, ka būtiskākā piesārņojuma līmeņa paaugstināšanās sagaidāma slāpekļa dioksīda gadījumā, kad sagaidāma gada vidējo koncentrāciju paaugstināšanās Lidostas teritorijā līdz 34 $\mu g/m^3$ (sasniedzot 85 % no normatīva). Tomēr nevienai no piesārņojošām vielām nedz Lidostas teritorijā, nedz tās apkārtnē nav aprēķināta noteiktā normatīva pārsniegšana. Piesārņojošo vielu izkļiedes aprēķinu rezultātu apkopojums atspoguļots Ziņojuma 4.10.tabulā. Analizējot iegūtos rezultātus Ziņojuma autori secina, ka benzola un svina piesārņojuma gadījumā noteicošā loma ir autotransporta intensitātei uz Lidostas pievedceļa P133, tomēr šo vielu piesārņojuma līmeņa palielinājums uzskatāms par nebūtisku, benzola gadījumā piesārņojums palielināsies ne vairāk kā par 2 %, bet svina gadījumā par 0.22 %. Pārējo vielu gadījumā kopējo uzņēmuma ietekmi var saistīt galvenokārt ar gaisa kuģu satiksmi, tostarp Lidostas teritorijā – manevrēšana, ieskriešanās, nolaišanās un pacelšanās.

6.3.3.11. Ņemot vērā minēto, Ziņojuma autori Lidostas līdzšinējo un perspektīvā iespējamo ietekmi uz gaisa kvalitāti nevērtē kā būtisku. Ziņojumā norādīts, ka līdzīgi kā trokšņa ietekmes mazināšanai Lidostā iespējams ieviest noteiktas veiktspējas navigācijas procedūras, kas, izmantojot GPS signālu, nodrošina, ka gaisa kuģi atrodas daudz tuvāk nominālajai trajektorijai, kā iespējams nodrošināt ar pašreiz izmantotajām lidojumu procedūrām. Šādas procedūras arī nodrošina iespēju veikt pagriezienus ielidojošajiem

gaisa kuģiem ievērojami tuvāk skrejceļa sliekšnim. Norādīts, ka šādā veidā var nodrošināt izvairīšanos no blīvi apdzīvotām vietām un samazinātu izmešu no gaisa kuģiem ietekmi uz iedzīvotājiem, kā arī samazināt degvielas patēriņu un izmešu daudzumu. Ziņojumā norādīts, ka šajā gaisa satiksmes ietekmes mazināšanas virzienā jau šobrīd Lidostā ir realizēts „Amber” projekts („Arrival modernization for better efficiency in Riga”), ko īsteno Latvijas nacionālā lidsabiedrība „AirBaltic” un kuru iespējams turpināt.

6.3.3.12. Novērtējis Ziņojumā ietvertu informāciju, kā arī vadoties no Biroja pieaicinātā eksperta atzinumā ietvertā vērtējuma un Izstrādātājas 2015. gada 8. oktobrī sniegtajiem papildus skaidrojumiem, Birojs atzīst, ka ietekme uz gaisa kvalitāti, ko varētu radīt Paredzētā darbība, ir vērtēta un ir apzināti galvenie ar iespējamo ietekmi saistītie aspekti. Vienlaikus, kā uz to norāda arī pati Izstrādātāja, jāņem vērā, ka aprēķins un iegūtais rezultāts var atšķirties, atkarībā no tā, kāda aprēķinu metodika un emisiju faktori tiek piemēroti. Tā, piemēram, iepriekš Lidostas radītās ietekmes uz gaisa kvalitāti novērtējumam 2010. gadā tika izmantota Austrālijā izstrādāta metodika, prognozējot ietekmi, ko varētu radīt 80973 apkalpoti lidojumi gadā un apkalpoto pasažieru skaits 6 mppa. Salīdzinot emitēto vielu daudzumus un izkliedes rezultātus, secināms, ka ar šo metodiku tiek iegūti sliktāki rezultāti slāpekļa dioksīda piezemes piesārņojumam, kā rezultātā pašas Lidostas teritorijā tika prognozēti gada normatīvo lielumu pārsniegumi. Tomēr pārsniegumi ārpus Lidostas teritorijas prognozēti arī atbilstoši 2010. gadā izmantotajai metodikai netika. Novērtējis Ziņojumu Birojs norāda, ka gaisa kuģu satiksme pēc būtības nav stacionārs piesārņojuma avots un tādēļ novērtējuma iespējas ir lielā mērā atkarīgas arī no piemērotās datorprogrammas tehniskajām iespējām un ekspertu izvēlētajās pieejas, pielāgojot novērtēšanas formu dažādiem emisiju avotiem un interpretējot iegūto rezultātu. Tāpat jāņem vērā, ka jebkura ietekmes modelēšana ir tikai tuvinājums vai pieņēmums. Tomēr iegūtais rezultāts būtu reprezentatīvāks, ja būtu izmantota datorprogramma, kas izstrādāta specifiski aviācijas ietekmes novērtējumam, jo emisijas apstākļi un izkliede difūziem un stacionāriem laukumveida avotiem ir atšķirīgi. Ņemot vērā minēto, iegūtais izkliedes rezultāts ir vairāk ilustratīvs, jo sagaidāms, ka augstākas koncentrācijas būs lokāli skrejceļa tuvumā, tomēr tas ļauj secināt, ka būtiskas ietekmes varbūtība tādu piesārņojošo vielu kontekstā kā svins, benzols, sēra dioksīds u.c. ārpus lidlauka robežām nav sagaidāma, savukārt nozīmīgākās emisijas būtu slāpekļa dioksīdam. Tāpat jāreķinās, ka siltumnīcefekta gāzu pienesumam ir nozīme kontekstā ar ietekmi klimata pārmaiņu jomā. Būtiskas nelabvēlīgas ietekmes salīdzinājumā ar līdzšinējo Lidostas darbību un normatīvajos aktos noteiktajām robežvērtībām Ziņojuma autori nekonstatē.

6.3.3.13. Lemjot par obligāto nosacījumu izvirzīšanas nepieciešamību, Birojs uzsver, ka normatīvajos aktos noteikto prasību, tajā skaitā gaisa kvalitātes normatīvu ievērošana ir beznosacījuma prasība, kas jau noregulēta ar ārējiem normatīvajiem aktiem un ir gan Ierosinātājai, gan citiem operatoriem, kas veic piesārņojošās darbības Lidostas teritorijā, saistoša. Citādā veidā Lidostā plānoto darbību realizēšana nav pieļaujama. Ja tiek pieņemts Paredzētās darbības akcepts, Ierosinātājai jānodrošina visu Ziņojumā paredzēto pasākumu ietekmes uz gaisa kvalitāti samazināšanai realizācija, tajā skaitā jāveicina lietojums īpašām veiktspējas navigācijas procedūrām, kas samazina degvielas patēriņu un emisijas Lidostas ietekmes zonā. Var būt nepieciešams pārskatīt arī citu ar Lidostas darbību saistītu operatoru piesārņojošās darbības atļaujas nosacījumus. Ievērojot minēto, kā arī vērtējumu un secinājumus, kas ietverti Ziņojumā, Birojs saskaņā ar Novērtējuma likuma 20. panta (10) daļu obligātos nosacījumus neizvirza, jo tie jau ir noteikti ar normatīvajiem aktiem.

6.3.4. Būvniecība un hidroloģiskā un hidroģeoloģiskā režīma izmaiņu prognoze, ūdeņu (virszemes, pazemes) vai grunts piesārņojuma iespējamība un ar tā novēršanu saistītie jautājumi.

6.3.4.1. Nozīmīgs ar Lidostas ekspluatāciju un Paredzēto darbību saistīts aspekts ir Lidostas teritorijas hidroģeoloģiskie apstākļi un esošais piesārņojums kontekstā ar piesardzības pasākumiem, kas veicami būvdarbu un būvju lietojuma laikā, lai neveicinātu apkārtnes teritoriju pārmitrināšanos un neveicinātu piesārņojuma migrāciju.

6.3.4.2. Lidostā teritorijā ir vairākas piesārņotas vietas. Atbilstoši Ziņojumam iepriekšējos gados ir jau uzsāktas un veiktas vai šobrīd vēl turpinās un plānotas darbības, kas vērstas uz piesārņoto vietu ietekmes samazināšanu. No Ziņojuma neizriet, ka ar Paredzēto darbību būtu plānots kādas aktivitātes realizēt teritorijās, kurās konstatēts grunts vai gruntsūdens piesārņojums. Lidostas R pusē esošo piesārņoto vietu tuvumā varētu tikt realizētas vienīgi darbības, kas saistītas ar perimetrālā žoga un ceļa nodrošinājumu (pārbūve, kvalitātes uzlabošana), savukārt skrejceļa A pusē (lidlauka D daļā) SIA „*Gulf Stream Oil*” teritorijai tuvākās darbības varētu būt saistītas ar tehnisko dienestu ēkas un tās apkārtnes teritorijas pārbūvi un labiekārtošanu. Līdz ar to nav konstatējamās tiešas savstarpējas ietekmes vai priekšnosacījumi līdzšinējo sanācijas pasākumu maiņai. Tomēr var būt nepieciešami papildus nosacījumi uzraudzībai un kontrolei, jo īpaši būvdarbu veikšanas laikā, kas lokāli un īslaicīgi var ietekmēt gruntsūdens plūsmas.

6.3.4.3. Ziņojumā ir sniegta informācija par plānotajiem pasākumiem piesārņoto vietu ietekmes samazināšanai, tajā skaitā norādīts, ka:

6.3.4.3.1. Saskaņā ar veiktajiem aprēķiniem, ja Skultes bijušās jūras kara aviācijas bāzes degvielas un smērvielu noliktavā netiks veikta peldošā naftas produktu slāņa likvidācija/sanācija, piesārņojums turpinās piesārņot drenāžas grāvi un Neriņas upīti vēl 109 gadus ar intensitāti $16,1 \text{ m}^3/\text{gadā}$. Ņemot vērā aprēķināto risku, ir sagatavota piesārņotās vietās sanācijas programma. Lai veiktu teritorijas atveseļošanas darbus, programmā ieteikts 2015./2016. gadā veikt pilotprojektu, kura rezultātā plānots izvēlēties optimālāko sanācijas darbu metodi (atsūkņēšanas veidu: dubultā atsūkņēšana; vākuma tipa atsūkņēšana; skimmera tipa atsūkņēšana). 2017. gadā plānoti projektēšanas darbi un paši sanācijas darbi. Kopā piesārņojuma sanācijas darbiem ir plānoti 5 gadi. Šobrīd, konstatējot naftas produktu nonākšanu drenāžas grāvī, tiek izvietotas bonas un saskaņā ar noslēgtu līgumu ar bīstamo atkritumu sanācijas uzņēmumu piesārņojums tiek lokalizēts un likvidēts.

6.3.4.3.2. Ņemot vērā līdz šim sasniegtos sanācijas darbu rezultātus SIA „*Gulf Stream Oil*” teritorijā, kā rezultātā laika posmā no 2005.-2014. gadam piesārņotās teritorijas areāls ir ticis samazināts no 6000 m^2 līdz 600 m^2 , arī turpmāk ir plānots būtiski samazināt naftas produktu piesārņojuma apjomus un, izmantojot izveidoto sanācijas infrastruktūru, turpināt sanācijas darbus. Ziņojumā novērtēts, ka plānojot turpmākos sanācijas darbus, jāņem vērā, ka to efektivitāte ar laiku samazināsies, jo peldošais naftas produktu slānis virs gruntsūdeņiem ir praktiski likvidēts (desorbcijas rezultātā peldošajam naftas slānim ir tendence atjaunoties). Turpmāk, samazinoties piesārņojuma apjomam, būs nepieciešams veikt atsūkņēšanas iekārtu ciklu optimizāciju, jo peldošo naftas produktu virs gruntsūdeņiem apjoms būs samazinājies līdz minimumam. Nosacījumi sanācijas darbu veikšanai atbilstoši izstrādātai sanācijas programmai ir ietverti SIA „*Gulf Stream oil*” izsniegtajā B kategorijas piesārņojošās darbības atļaujā.

6.3.4.4. Ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros, pamatojoties uz 2014. un 2015. gadā Lidostā veiktiem pētījumiem, kuru laikā 130 zondēšanas urbumos mērīts gruntsūdeņu līmenis, ir

sagatavota gruntsūdeņu līmeņu karte. Secināts, ka pamatā gruntsūdeņu plūsma Lidostā ir virzīta uz R (atsevišķos iecirkņos uz Z vai A). Novērtēts, ka šobrīd tikai Lidostas teritorijas Z daļā virszemes notece ir vērsta uz Lāčupīti. Virszemes notece no pārējās Lidostas teritorijas ir regulēta uz Neriņas upi pa meliorācijas grāvjiem. Tālāk Neriņas upe šķērso Nordeķu - Kalnciema kāpu grēdu un ietek Babītes ezerā. Ziņojumā aprēķināts, ka no Lidostas teritorijas virszemes noteces apjoms ir ne mazāks par 1,25 m³ sekundē (aprēķināts, ka gadā varētu tikt novadīti ~760 000 m³ lietus un sniega kušanas notekūdeņi). Caur Lidostas teritoriju ar caurteces cauruļu trasēm tiek nodrošināta lietus un sniega kušanas ūdeņu novadīšana arī no apkārtnes teritorijām. Ņemot vērā Lidostas teritorijas platību, no tās novadāmie atmosfēras nokrišņu ūdeņi veido proporcionāli lielu apjomu un nebūtu pieļaujams, ka ar Paredzēto darbību tiek traucēta lietus un sniega kušanas ūdeņu novadīšana no apkārtnes teritorijām. Novērtējis Ziņojumā ietvertu informāciju, Birojs nekonstatē, ka ar Paredzēto darbību būtu plānota būtiska šobrīd neapbūvētu Lidostas lidlauka teritoriju apgūšana vai apbūves teritorijas paplašināšana. Papildus ir plānota vienīgi avārijas piebraucamā ceļa būvniecība uz Z no skrejceļa un šī aktivitāte ir vērtējama kā nozīmīgākā no darbībām, kurām pievēršama pastiprināta uzmanība hidroloģisko apstākļu un režīma izmaiņu kontekstā. Teritorijas uz Z no skrejceļa ir pārmitras (agrākā Mūku purva daļa), tādēļ ceļa būvniecības tehniskajā projektā ir jāparedz risinājumi, lai ceļš nenosprostotu ūdens plūsmas.

6.3.4.5. Saskaņā ar Ziņojumu 2014.gadā Lidostā ir noslēgusies projekta „*Lietus ūdens meliorācijas sistēmas rekonstrukcija un apakšzemes meliorācijas sistēmas rekonstrukcija*” īstenošana, kā rezultātā ir būtiski uzlabots meliorācijas sistēmas stāvoklis un samazināta piesārņojuma nokļūšanas iespēja virszemes ūdeņos. Lidostas peronu teritorijas ir aprīkotas ar lietus ūdens savākšanas sistēmu un ir uzstādītas jaunas attīrīšanas iekārtas - naftas produktu atdalītāji un smilšu ķērāji. Iekārtas ir projektētas tādējādi, ka to lietojums var nodrošināt attīrīšanu arī lietus ūdenim, kas tiks savākts no teritorijām, kuras tiks pārbūvētas vai ierīkotas ar Paredzēto darbību. Lidostā tāpat ir ierīkoti divi (Ziemeļu un Dienvidu) pretapledošanas apstrādes laukumi gaisa kuģu apstrādei, kas aprīkoti ar lietus ūdens savākšanas sistēmu un ir uzstādītas bioloģisko notekūdeņu attīrīšanas iekārtas. Šie laukumi ir izbūvēti jaunā vietā, līdz ar to, arī attīrīšanas iekārtas ir izbūvētas no jauna. Bioloģiskās attīrīšanas iekārtas tiek darbinātas tikai ziemas periodā, kad gaisa kuģiem veic pretapledošanas apstrādi. Pārējā laikā, kad pretapledošanas šķidrums netiek izmantots, lietus ūdeņus no laukumiem novada uz lietus ūdeņu attīrīšanas iekārtām (izplūdes vieta – meliorācijas grāvis). Tāpat ir ierīkots transportlīdzekļu mazgāšanas angārs un tam izbūvētas notekūdeņu attīrīšanas iekārtas autotransporta mazgāšanas notekūdeņu mehāniskai un bioloģiskai attīrīšanai (izplūdes vieta – meliorācijas grāvis). Lidostas notekūdeņu attīrīšanas iekārtu atrašanās vietas, sadzīves notekūdeņu un lietusūdeņu izplūdes vietas, kā arī izplūdes vietu raksturojums ietverts Ziņojuma 2.9.un 2.10.attēlā un 2.13.nodaļā. Raksturojot Lidostas notekūdeņu apsaimniekošanas sistēmas, Ziņojumā norādīts sekojošais:

6.3.4.5.1. Sadzīves kanalizācijas notekūdeņi tiek novadīti uz divām kanalizācijas sūkņu stacijām. Tualešu notekūdeņi no gaisa kuģiem tiek novadīti pie 1.kanalizācijas sūkņu stacijas. Lidosta gadā novada aptuveni 100 000 m³ sadzīves notekūdeņu Rīgas pilsētas kanalizācijas sistēmā. Regulāri tiek veiktas arī laboratoriskās analīzes, lai tiktu kontrolēta maksimāli pieļaujamā piesārņojošo vielu koncentrācija. 2012.gadā veiktās notekūdeņu paraugu testēšanas rezultāti uzrādīja, ka vairākos rādītājos ir pārsniegtas maksimālo ķīmisko vielu koncentrācijas, kā arī konstatēta naftas produktu klātbūtne sadzīves notekūdeņos. Ņemot vērā šos rezultātus, Lidostā jau ir veikti uzlabojumi notekūdeņu attīrīšanā – uzstādīti baktēriju dozatori, kā arī regulāri kopti un tīrīti tauku atdalītāji.

6.3.4.5.2. Lietus kanalizācijas notekūdeņu tīkls sastāv no divām sistēmām – notekūdeņi no skrejceļa, perona un stāvvietām tiek novadīti uz naftas notekūdeņu attīrīšanas iekārtām un notekūdeņi, kuru sastāvā nav naftas produkti, bez attīrīšanas tiek novadīti meliorācijas grāvī. Atbilstoši esošajai infrastruktūrai, notekūdeņi tiek novadīti dažādos meliorācijas grāvjos. Vietās, kur potenciāli iespējama naftas produktu noplūde, zem betona ir iebūvēta ģeomembrāna, kas izslēdz naftas produktu iesūkšanos gruntī. Ūdens paraugi no lietus kanalizācijas sistēmas uzrāda ļoti augstas dažādu organisko vielu koncentrācijas, taču paraugi, kas ņemti no ugunsdzēsības dīķa liecina, ka organisko vielu daudzums ūdenī ir jau būtiski samazinājies, sasniedzot pietuvinātus rādītājus atļautajām koncentrācijām.

6.3.4.6. Atbilstoši Ziņojumam piesārņojuma koncentrācijas paaugstināšanās virszemes notekūdeņos nav sagaidāma, jo notekūdeņu attīrīšanas iekārtas ir projektētas ar rezerves kapacitāti un var nodrošināt to, ka vidē novadāmie virszemes notekūdeņi tiks atbilstoši attīrīti.

6.3.4.7. Lidostas teritorijā ir ierīkoti 6 gruntsūdeņu novērošanas urbumi- 3 pie skrejceļa un 3 degvielas uzpildes teritorijā. Atbilstoši B kategorijas atļaujas nosacījumiem reizi gadā tiek veikta gruntsūdeņu kvalitātes kontrole, lidosta reizi gadā veic arī pašmonitoringu gruntsūdeņu novērošanas urbumiem pie skrejceļa.

6.3.4.8. Novērtējot Paredzētās darbības risinājumus, kā arī darbības vietas ģeoloģiskos un hidroģeoloģiskos apstākļus, Ziņojuma autori secina, ka teritorijas piesārņojuma iespējamību var uzskatīt par minimālu, ja tiek nodrošināti piesardzības pasākumi. Lai uzraudzītu un kontrolētu ietekmi, Ziņojumā norādīts, ka notekūdeņu attīrīšanas iekārtu darbība tiks nodrošināšana atbilstoši to ekspluatācijas tehniskajiem nosacījumiem, drenāžas grāvju atjaunošanas gaitā iecirkņos, kas atrodas tuvu piesārņotām vietām, tehniskajā projektā tiks izvērtēti risinājumi, kas ierobežo naftas produktu ieplūdi tajos, tīrot drenāžas sistēmu tiks ņemts vērā, ka nogulsnes varētu būt piesārņotas (piesārņojums akumulējas ilgstošās ekspluatācijas gaitā), līdz ar to, identificēts, ka, lai pieņemtu lēmumu par nogulšņu apsaimniekošanas veidu vietās, kas atrodas tuvu piesārņotām vietām, nepieciešams veikt izrakto nogulšņu ķīmiskās analīzes.

6.3.4.9. Šobrīd ar Ierosinātajai izsniegto Atļauju ir noteikts, ka Lidostai citu starpā ir jānodrošina šādi pasākumi ietekmes novēršanai vai samazināšanai:

- a) Veikt attīrīto notekūdeņu apjoma uzskaiti. Uzskaites dati katra mēneša pēdējā dienā jāreģistrē notekūdeņu apjoma uzskaites dokumentā.
- b) Divas reizes gadā veikt attīrīto notekūdeņu laboratorisko kontroli pirms Ziemeļu un Dienvidu pretapledošanas apstrādes laukuma bioloģiskās attīrīšanas iekārtām, nosakot šādus piesārņojošo vielu parametrus: suspendētās vielas, Q_{SP} , BSP_5 , P_{kop} , N_{kop} .
- c) Divas reizes gadā veikt attīrīto notekūdeņu laboratorisko kontroli Ziemeļu un Dienvidu pretapledošanas apstrādes laukuma bioloģisko attīrīšanas iekārtu izplūdē (pirms izplūdes uz meliorācijas grāvi), nosakot šādus piesārņojošo vielu parametrus: suspendētās vielas, Q_{SP} , BSP_5 , P_{kop} , N_{kop} , N/NH_4 , N/NO_2 , N/NO_3 , SVAV (anjonaktīvās), SVAV (nejonogēnās), pH, fosfāti, naftas izcelsmes produkti.
- d) Reizi ceturksnī veikt attīrīto notekūdeņu laboratorisko kontroli pirms automazgātavas bioloģiskās notekūdeņu attīrīšanas iekārtas, nosakot šādus piesārņojošo vielu parametrus: suspendētās vielas, Q_{SP} , BSP_5 , P_{kop} , N_{kop} .
- e) Reizi ceturksnī veikt attīrīto notekūdeņu laboratorisko kontroli automazgātavas bioloģisko notekūdeņu attīrīšanas iekārtu izplūdē (pirms izplūdes uz meliorācijas grāvi), nosakot šādus piesārņojošo vielu parametrus: suspendētās vielas, Q_{SP} , BSP_5 ,

P_{kop} , N_{kop} , N/NH_4 , N/NO_2 , N/NO_3 , SVAV (anjonaktīvās), SVAV (nejonogēnās), pH, fosfāti, naftas izcelsmes produkti.

- f) Divas reizes gadā veikt lietus notekūdeņu laboratorisko kontroli pēc lietus notekūdeņu attīrīšanas iekārtām izplūdē Nr.1 (identifikācijas Nr.N100496), izplūdē Nr.3 (identifikācijas Nr.N100665) un izplūdē Nr.7 (identifikācijas Nr.N100666), nosakot šādus piesārņojošo vielu parametrus: naftas izcelsmes produkti; suspendētās vielas; ŪSP.
- g) Vienu reizi gadā (paškontrolei) veikt lietus notekūdeņu laboratorisko kontroli izplūdes vietā Nr.9, nosakot šādus piesārņojošo vielu parametrus: naftas izcelsmes produkti; suspendētās vielas; ŪSP.

6.3.4.10. Novērtējis Ziņojumu un Atļauju, Birojs secina, ka ar Lidostas darbības intensifikāciju ir sagaidāms izmantoto izejvielu daudzuma palielinājums, tajā skaitā izmantotās ķīmiskās vielas – gaisa kuģu tualetēs izmantojamie dezinfekcijas līdzekļi, Lidostas transportam izmantojamā degviela, gaisa kuģu pretapledošanas līdzekļa izlietojums u.c., tomēr Lidosta ir esošs objekts ar izstrādātu un aprobētu izejvielu aprites pārvaldības sistēmu, to uzglabāšanas, lietošanas, ietekmju novēršanas un uzraudzības nosacījumi ir noregulēti ar Atļauju, visas darbības tiek veiktas un paredzēts veikt tehniski atbilstīgi aprīkotās vietās un laukumos, grunts un gruntsūdens piesārņojuma novēršanai teritorija, kur nepieciešams, ir aprīkota ar notekūdeņu savākšanas un attīrīšanas iekārtām, to jauda projektēta, ņemot vērā plānoto patēriņu un attīrīšanas efektivitātes uzraudzībai ir nodrošināti kontroles pasākumi. Līdz ar to nav sagaidāms, ka ar Paredzētās darbības realizāciju un Lidostas darbības intensifikāciju varētu tikt būtiski palielināti vides piesārņojuma riski sagaidāmā izmantoto izejvielu daudzuma palielinājuma dēļ. Pie līdzvērtīgiem secinājumiem Birojs nonāk arī attiecībā uz sagaidāmo ūdens patēriņa un apsaimniekojamo sadzīves notekūdeņu apjoma pieaugumu. Lidostas teritorijā ir ierīkoti trīs ūdensapgādes urbumi, pieejamie ūdens resursi ir novērtēti kā pietiekami, bet sadzīves notekūdeņi tiek novadīti Rīgas pilsētas centralizētajā kanalizācijas sistēmā. Ūdensapgādes un notekūdeņu apsaimniekošanas jautājumi, tajā skaitā ar mērķi novērst piesārņojumu, ir jau noregulēti ar Lidostai izsniegto Atļauju, tajā skaitā ietverot ūdens patēriņa un apsaimniekojamo notekūdeņu apjoma rezervi. Ir sagaidāms, ka ar Paredzēto darbību šie apjomi sasniegs Atļaujā paredzētos apjomus, tomēr Birojs pievienojas Ziņojumā ietvertajiem secinājumiem, ka pieaugums nav vērtējams kā tāds, kas norādītu uz būtiskiem vides riskiem. Katra atsevišķa būvniecības projekta tehniskie risinājumi izstrādājami un vides aizsardzības tehniskie noteikumi saņemami būvniecību regulējošo normatīvo aktu kārtībā. Pie nepieciešamības, ja tālākajā projektu attīstības gaitā, nosakot darbību realizācijai konkrētus risinājumus konkrētās darbībās vietās, tiek identificēti varbūtēji līdz šim neidentificēti apstākļi, kas norāda uz nepieciešamību meklēt papildus jau lokālus risinājumus, var tikt piemērots un veikts arī ietekmes uz vidi sākotnējais izvērtējums.

6.3.4.11. Izdarot apsvērumus par ietekmēm būvniecības laikā, tai skaitā izbūvējot nepieciešamās inženierkomunikācijas un nodrošinot būvniecības atkritumu apsaimniekošanu, Birojs pievienojas Ziņojuma izstrādātājiem un neidentificē būtiskas nelabvēlīgas ietekmes riskus. Būvdarbus ir paredzēts veikt antropogēni jau ietekmētā, apbūvētā rūpnieciskās apbūves teritorijā un ietekmes, kas savu izpausmi radīs dabā, - ir galvenokārt būvniecības darbiem tipiskās ietekmes. Ar būvdarbiem tiks radītas raksturīgās ietekmes - troksnis, palielināta smagā transporta kustība piegulošajā teritorijā un uz tuvējiem autoceļiem, būvniecības atkritumu rašanās u.c., ko iespējams mazināt, ievērojot normatīvo aktu prasības. Vērtējot šādu ietekmju būtiskumu, Birojs nekonstatē, ka tās varētu būt nozīmīgas un kompleksas (tās vērtējamās kā īslaicīgas un pārejošas), vai ka būtu pret pārmaiņām jutīgā dabas vidē plānotas līdzšinējā vides stāvokļa (ainaviskās, bioloģiskās daudzveidības) izmaiņas, kas ietekmju un to izplatības ziņā būtu plašas, sarežģītas vai

vērā ņemami negatīvas. Darbības vieta un tai piegulošā teritorija nav vēsturiski, arheoloģiski, kultūrvēsturiski vai ainaviski nozīmīga un pret pārmaiņām jutīga teritorija, tā neatrodas arī nacionālas nozīmes vai Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamā NATURA 2000 dabas teritorijā. Būvdarbu veikšana nav saistīta ar ķīmisku vai bīstamu ķīmisku vielu lietojumu nozīmīgos apjomos, iespējami avāriju riski saistāmi ar nestandarta situācijām būvniecības procesos un tehnikas lietojumā, kas ar atbilstīgiem pasākumiem un mēriem ir novēršami un pārvaldāmi. Vienlaikus Birojs norāda, ka, veicot būvniecības darbus, nepieciešams ievērot piesardzības un drošības pasākumus, lai pasargātu grunti, gruntsūdeņus, virszemes ūdeņus, gaisu un apkārtējo teritoriju kopumā no potenciālā piesārņojuma. Šādi piesardzības un drošības pasākumi var ietvert optimālu darbu plānošanu, organizāciju un vienmērīga būvniecības procesa nodrošināšanu, transporttehnikas motoru izslēgšanu, ja tā darbība nav nepieciešama, periodisku ievadamā izejmateriāla analīžu veikšanu un iespējamā piesārņojuma kontroli, darba zonas uzturēšanu kārtībā, sadzīves atkritumu konteineru uzstādīšanu, būvniecības atkritumu savākšanas konteineru uzstādīšanu, pie nepieciešamības - biotualešu uzstādīšanu un to regulāru apsaimniekošanu. Savukārt, lai nepieļautu grunts piesārņojumu ar naftas produktiem, pastāvīgi nepieciešams uzraudzīt, lai neveidojas degvielas, darba šķidrumu noplūdes, negadījumu situācijām nodrošināt teritorijā attiecīgus savākšanas materiālus un absorbentus u.c. Potenciālie avāriju radītie vides riski (ņemot vērā, ka būvdarbi ir paredzēti lidlauka teritorijā) nav vērtējami kā augstas varbūtības notikumi, ja tiek ievēroti organizatoriski un inženiertehniski pasākumi avāriju situāciju nepieļaušanai. Tomēr jāreķinās, ka būvdarbi paredzēti esoša lidlauka teritorijā un konkrēti darbu veikšanas laiki un nosacījumi ir salāgojami ar (un pakārtojami) Lidostas drošības prasībām, atbilstīgi plānojot un uzraugot to veikšanu. Ir jāparedz pasākumi, lai novērstu negadījumu situācijas, kas varētu izraisīt avārijas. Atbilstoši Ziņojuma 2.2.nodaļai, šādu jautājumu pārvaldībai ir izveidota gan attiecīga struktūrvienība, gan paredzēta standartu un instrukciju izstrāde Lidostas drošības programmu ietvaros.

6.3.4.12. Līdz ar to, Birojs ievēro, ka vides aizsardzības prasības Lidostas ietekmes mazināšanai, kā arī uzraudzībai un kontrolei ir jau noregulētas ar ārējiem normatīvajiem vai izsniegto Atļauju piesārņojošās darbības veikšanai, tādēļ papildus saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10) daļu, ja tiek pieņemts lēmums, ka Paredzēto darbību pieļaujams realizēt, noteic šādus obligātos nosacījumus, ar kādiem Paredzētā darbība īstenojama vai nav pieļaujama:

- a) Ierosinātajai ir jānodrošina visu Ziņojumā paredzēto, tajā skaitā drošības nosacījumu ievērošana ar teritorijas sagatavošanu un būvniecību saistīto ietekmju novēršanai vai samazināšanai. Jāparedz un jārealizē pasākumi, lai būvniecības darbu laikā nepieļautu naftas produktu, suspendēto vielu un citu piesārņojošo vielu nokļuvi pazemes ūdeņos, meliorācijas tekņēs un virszemes ūdeņos.
- b) Objekta būvniecība nedrīkst negatīvi ietekmēt piegulošo teritoriju hidroloģisko režīmu un apkārtnes teritorijā esošo īpašumu un būvju izmantošanu. Pie nepieciešamības jāparedz savlaicīgu sabiedrības, ieinteresēto vai skarto uzņēmumu, zemes īpašnieku vai tiesisko valdītāju vai pašvaldību informēšanu un sadarbību īslaicīgu pārmaiņu risināšanai.
- c) Plānojot būvju izvietošanu un risinājumus, jo īpaši avārijas piebraucamā ceļa gadījumā, kur var būt kūdrainas un vājas nestspējas grunts, jāņem vērā teritorijas hidroģeoloģiskie un inženierģeoloģiskie apstākļi, nodrošinot izbūvējamo konstrukciju stabilitāti.
- d) Nokrišņu un būvdarbu rezultātā radušos ūdeņu novadīšana nedrīkst pasliktināt saņemošo ūdeņu kvalitāti, līdz ar to nepieciešams nodrošināt novadāmo ūdeņu

atbilstošu attīrīšanu, nepārsniedzot normatīvajos aktos noteiktos robežlielumus. Jānodrošina regulārs novadāmo ūdeņu kvalitātes monitorings atbilstoši Atļaujas nosacījumiem un Valsts vides dienesta informēšana par monitoringa rezultātiem, lai nepieciešamības gadījumā lemtu par papildus veicamajiem pasākumiem.

- e) Būvdarbu un drenāžas grāvju atjaunošanas gaitā iecirkņos, kas atrodas tuvu piesārņotām vietām, jānodrošina risinājumus, kas ierobežo naftas produktu varbūtēju ieplūdi tajos. Veicot būvdarbus vai tīrot drenāžas sistēmu sastāvdaļas jāņem vērā, ka nogulsnes varētu būt piesārņotas (piesārņojums akumulējas ilgstošās ekspluatācijas gaitā), līdz ar to, lai pieņemtu lēmumu par nogulšņu apsaimniekošanas veidu vietās, kas atrodas tuvu piesārņotām vietām, nepieciešams veikt izrakto nogulšņu ķīmiskās analīzes atbilstoši Ziņojumā paredzētajam.
- f) Atbilstoši konkrēto plānoto darbu, tajā skaitā avārijas piebraucamā ceļa, izbūves risinājumiem, jānodrošina noteces sistēmas saglabāšana, pie nepieciešamības veicot tās funkcionālus uzlabojumus vai pārbūvi, piemēram, pārtīrot vai ierīkojot jaunas caurtekas un sāngrāvjus. Kur nepieciešams, jāveic grāvju nogāžu stiprināšana un jānodrošina sistēmas uzturēšanas darbi.
- g) Ja tiek paredzēti jauni, šī ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros nenovērtēti risinājumi darbību veikšanai, tajā skaitā darbības vietu izmaiņas vai jauni iespējama piesārņojuma avoti, vai Paredzētās darbības realizācijas gaitā tiek identificēti citi iepriekš neprognozēti apstākļi, kas ietekmi uz vidi būtiski palielina, lemjams par ietekmes uz vidi sākotnējā izvērtējuma nepieciešamību, kā arī papildus pasākumu un Paredzētās darbības realizācijas nosacījumu vai aprobežojumu nepieciešamību.

6.3.5. Ietekme uz apkārtnes bioloģisko daudzveidību un īpaši aizsargājamām dabas teritorijām, ainavu, kultūrvēsturisko vidi un rekreācijas resursiem.

6.3.5.1. Lidostu darbība ir saistīta ar vairākām ietekmēm, tai skaitā izmešiem gaisā, troksni, lidaparātu un sauszemes transporta kustību, kas var radīt gan tiešas, gan netiešas ietekmes uz bioloģisko daudzveidību – sauszemes un ūdens floru un faunu. Šādas ietekmes var būt gan tiešas - sadursmes vai trokšņu radītā traucējuma putniem (ja lidaparāti veic pārlidojumus nelielā augstumā virs putniem nozīmīgām vietām vai to pulcēšanās, barošanās, atpūtas u.c. lielas koncentrācijas vietām) risks, gan netiešas un akumulējošas, piemēram, gaisa piesārņojuma radīts pakāpenisks (ilgtermiņā) veģetācijas un teritorijai raksturīgo biotopu nomaiņas process.

6.3.5.2. Ziņojumā novērtēts, ka lidojuma drošības jautājumi Lidostas teritorijā tiek sekmīgi risināti un pašreizējā situācijā Lidostā putnu radītais apdraudējums ir zems līdz optimāls:

6.3.5.2.1. Lidostas teritorijā ir uzstādīti rotējoši saules gaismas atstarotāji putnu atbaidīšanai, kā arī ir lidojošo putnu radars MERLINTM. Radara sistēma radīta specifiski putnu uztveršanai. Radars attēlo reāllaika informāciju un var dot brīdinājumus gaisa satiksmes vadības dienestiem.

6.3.5.2.2. Lidostā tiek pielietoti sekojoši inženiertehniskie risinājumi putnu un zīdītāju atbaidīšanai: ierīces specifisku skaņas signālu ģenerēšanai; signālraketes (pirotehnika); tīkli un auklas atsevišķu virsmu pārsegšanai; putnus atbaidošu pīķu uzstādīšana uz atsevišķām virsmām; atsevišķu virsmu apstrādāšana ar repelentu; nožogojums, kas kavē zīdītāju iekļūšanu lidlaukā; zālienu pļaušana un apstrāde ar nezāļu un insektu populāciju regulējošiem līdzekļiem (vielām); bebru populāciju regulējoši pasākumi (aizsprostu nojaukšana u.c.).

- 6.3.5.2.3. Saskaņā ar starptautiskajiem normatīvajiem aktiem un Lidostas procedūrām putnu un dzīvnieku kontroles speciālisti veic ikdienas darba pienākumu izpildi lidlaukā, lai nodrošinātu drošus lidojumus.
- 6.3.5.2.4. Atbilstoši putnu un dzīvnieku kontroles iekšējai procedūrai, darbības notiek 3 zonās. Aktīvās kontroles zona ir teritorija, kuras robežas sakrīt ar lidlauka robežu un kurā putnu un dzīvnieku klātbūtne tiek aktīvi kontrolēta, tos novērojot un atvairot. Profilaktiskā kontroles zona ietver teritoriju 300-500m attālumā ap lidlauka robežu, kurā periodiski tiek novērota putnu un citu savvaļas dzīvnieku klātbūtne un kurā veicami pasākumi, lai padarītu šajā teritorijā esošos vides elementus mazāk pievilcīgus putnu un dzīvnieku klātbūtnē. Vides novērošanas zona ietver teritoriju, kas atrodas ~13km attālumā ap lidlauku un kurā sezonāli vienu vai divas reizes gadā tiek apzināti vides elementi un to iespējamais apdraudējums.
- 6.3.5.3. Ziņojumā sniegta informācija, ka dabas vērtības Lidostas teritorijā un tai piegulošajās teritorijās dažādos laikos novērtējuši vairāki sugu un biotopu aizsardzības jomas eksperti. Saskaņā ar Ziņojumā norādīto – Lidostā un tās apkārtnē nav konstatēti Latvijas un Eiropas nozīmes īpaši aizsargājami biotopi vai augu sugas, kam nepieciešams veidot mikroliegumu.
- 6.3.5.4. Lidosta tieši nerobežojas ar īpaši aizsargājamām dabas teritorijām. Tuvākā īpaši aizsargājamā dabas teritorija, kas iekļauta vienotā Eiropas Savienības nozīmes aizsargājamo teritoriju Natura 2000 tīklā ir dabas parks „*Beberbeķi*” (turpmāk arī Dabas parks). Dabas parkam īpaši aizsargājamās dabas teritorijas statuss piešķirts ar mērķi saglabāt bioloģiski vērtīgās priežu audzes. Lidostai vistuvāk esošās Dabas parka platības atrodas aptuveni 0,2km attālumā no Lidostas teritorijas robežas, kas noteikta Ministru kabineta 2011.gada 5.jūlija noteikumos Nr.535 „*Noteikumi par valsts akciju sabiedrības „Starptautiskā lidosta „Rīga”” lidlauka statusu, lidlauka teritorijas robežām un šīs teritorijas plānoto (atļauto) izmantošanu*”. Citas Darbības vietai tuvākās īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, kas vienlaikus ir arī nozīmīgas teritorijas putnu aizsardzībai, ir dabas liegumi „*Cenas tīrelis*”, „*Melnā ezera purvs*” un „*Babītes ezers*”.
- 6.3.5.5. Galvenie faktori, kas varētu ietekmēt Dabas parka teritoriju saistībā ar Lidostas infrastruktūras attīstību un prognozēto lidojumu intensitātes pieaugumu, ir emisiju un trokšņa palielināšanās lidlaukam piegulošajās teritorijās. Palielinot diennaktī veikto pacelšanos/nolaišanos skaitu, nav izslēdzama ietekme arī uz tuvumā esošajām dabas teritorijām. Atšķirīgos laika periodos, gan Lidostas teritorijas plānošanas, gan Lidostas Attīstības Plāna izstrādes gaitā un Ziņojuma vērtēšanas gaitā par lidojumu intensitātes palielināšanās ietekmi savu vērtējumu ir snieguši gan eksperti, gan vides institūcijas. Iespējamo ietekmju vērtējumam bijuši pieaicināti nozares eksperti, veikta gan pašas Lidostas teritorijas apsekošana, gan vērtēts netiešo ietekmju būtiskums aizsargājamo teritoriju kontekstā:
- 6.3.5.5.1. 2010.gada 5.maijā eksperti Jānis Priednieks un Inese Silamiķele ir sagatavojuši vērtējumu par Lidostas intensitātes palielināšanas kopējo un savstarpējo ietekmi uz īpaši aizsargājamo dabas teritoriju, dabas parku „*Beberbeķi*” atbilstoši dabas parka izveidošanas mērķiem, jo šī teritorija Lidostas ietekmes zonā atrodas vistuvāk. Vērtējumā secināts, ka Dabas parkā konstatēti divi Eiropas nozīmes aizsargājami biotopi, četras īpaši aizsargājamās augu sugas un saskaņā ar Dabas parka Dabas aizsardzības plānā norādīto informāciju, tā teritorijā konstatētas arī divas īpaši aizsargājamo putnu sugas. Secināts, ka gaisa piesārņojuma pieaugums varētu pasliktināt mežaudžu stāvokli, kā arī veicināt dabiskiem priežu mežu biotopiem neraksturīga un nevēlama krūmu sastāva attīstību un invazīvo sugu pastiprinātu izplatību. Īpaši tas varētu skart

Dabas parka ziemeļaustrumu daļu, kas atrodas starp Rīgas – Jūrmalas šoseju un dzelzceļu, kur vairākos meža kvartālos konstatēti īpaši aizsargājamie meža biotopi. Īpaši aizsargājamie biotopi atrodas lidmašīnu nolaišanās joslas tuvumā. Secināts, ka, palielinoties piesārņotiem nosēdumiem no gaisa, var tikt veicināta Beberbeķu dzimnavezera eutrofikācija un pastiprināta aizaugšana. Savukārt trokšņa pieaugums Ekspertu vērtējumā neatstās būtisku ietekmi uz putnu faunu. Ekspertu ieskatā ietekmju izvērtēšanai uz dabas vidi (ne tikai Dabas parku, bet arī Lidostas teritorijai tuvajiem mežu un purvu masīviem), būtu nepieciešams sākt vides stāvokļa monitoringu Lidostai piegulošajās teritorijās.

- 6.3.5.5.2. 2010.gada 19.maijā DAP ar atsauksmi Nr.D3.20/5 ir paudusi viedokli par Lidostas infrastruktūras attīstības iespējamo ietekmi uz Dabas parku. Novērtējis 2010.gada 5.maijā sagatavoto ekspertu vērtējumu, DAP ir rekomendējusi Ierosinātājai sadarboties ar DAP un piedalīties Dabas parka apsaimniekošanā saskaņā ar Dabas parka dabas aizsardzības plāna prasībām.
- 6.3.5.5.3. Putnu faunas eksperts Rolands Lebus atzinumu par Lidostas infrastruktūras attīstības projekta līdz 2020.gadam realizācijas ietekmi uz savvaļas putnu populācijām ir sniedzis 2014.gada 27.novembrī un 2015.gada 19.aprīlī ir sagatavojis tā papildinājums. Eksperts novērtējis, ka Lidosta atrodas pietiekošā attālumā no visām tās reģionā izveidotajām Natura 2000 teritorijām, kuras ir putnu aizsardzībai nozīmīgas vietas, līdz ar to tieša ietekme uz šo teritoriju ornitofaunu nav sagaidāma nedz pie pašreizējiem Lidostas ekspluatācijas parametriem, nedz tuvākajā nākotnē. Saistībā ar migrējošo putnu koncentrēšanās vietām īpaši aizsargājamās dabas teritorijās, eksperts norāda, ka putnu uzskaitē dabas liegumos nav veikta, līdz ar to nav arī dati, kas apstiprinātu vai noliegtu šo teritoriju nozīmību pārlidojošiem putniem. Nav gūti pārliecinoši pierādījumi, ka arī dabas liegumiem „*Cenu tīrelis*” un „*Melnā ezera purvs*” piegulošās teritorijas – lauku masīvi starp Olaini un Lidostu ir nozīmīgas platības migrējošiem putniem (zosīm). Savukārt teritorijā starp „*Medema purvu*” un „*Melnā ezera purvu*” ir konstatētas zosu un dzērviu uzturēšanās vietas, kurās novēroto putnu skaits atsevišķās reizēs uzskatāms par ievērojamu. Dažviet lidmašīnu nolaišanās un pacelšanās trase ir vien 100 – 200m augstumā no zosu koncentrēšanās vietām. Eksperts secina, ka Lidostas perifērijai jau šobrīd ir raksturīga ievērojama antropogēna rakstura slodze un Lidostai piegulošās teritorijās koncentrējas un tās apdzīvo galvenokārt urbānai videi pielāgojušās savvaļas putnu populācijas. Tādēļ eksperta vērtējumā Lidostas paplašināšanas un tās ekspluatācijas laikā radītais trokšņa, gaismas un ķīmiskais piesārņojums neradīs būtisku ietekmi uz Lidostai piegulošo teritoriju ornitofaunu. Vienlaikus eksperts rekomendē pavasara un rudens migrāciju periodā, izmantojot aprobētu uzskaišu metodiku, veikt zosu un dzērviu uzskaites apkārtējos laukos (rekomendējamais uzskaišu periods ir no 1.marta līdz 1.maijam un no 1.septembra līdz 1.decembrim).
- 6.3.5.5.4. Lidostas apkārtne esošie zālāji tajos sastopamo dārza vaboļu dēļ kļuvuši par Babītes ezerā ligzdojošu kaiju dzimtas putnu barošanās vietu, tādējādi radot apdraudējumu lidojumu drošībai. Vaboļu skaita samazināšanai aptuveni 1ha platībā tiek veikta Lidlauka zālienu apstrāde ar insekticīdu Proteus OD. Paredzētās darbības ietvaros Lidostas teritoriju nav plānots paplašināt, - līdz ar to nav prognozējamās arī izmaiņas apstrādājamo zālāju platībās un izmantotā insekticīda apjomos. Saskaņā ar eksperta – ornitologa 2014.gada 27.novembra atzinumu ķīmisko līdzekļu izmantošanai varētu būt būtiski nelabvēlīga ietekme uz kaijām, taču, ņemot vērā lidojuma drošības prioritātes, ja nav citu iespēju, šāda darbība būtu pieļaujama. Tajā pat laikā eksperta vērtējumā nepieciešams

Babītes ezera kaiju koloniju monitorings pirms pesticīdu izmantošanas un pesticīdu izmantošanas laikā, kā arī vismaz pāris gadus pēc pesticīdu lietošanas. Ziņojumā norādīts, ka gadījumā, ja Latvijā tiks reģistrēti atbilstoši bioloģiskie augu aizsardzības līdzekļi, tie tiks izmantoti ķīmisko preparātu vietā.

- 6.3.5.6. Ziņojuma papildinājumos, kas Birojā iesniegti 2015.gada 8.oktobrī, norādīts, ka Babītes ezers šobrīd jau ietilpst Lidostas vides novērošanas zonā un tā teritorija vienu reizi gadā tiek apsekota, novērtējot ietekmes varbūtību uz lidojumu drošību. Tomēr veiktais apsekojums šobrīd netiek īstenots atbilstoši ornitoloģiskā monitoringa prasībām un aprobētai uzskaišu metodikai. Arī zosu un dzērviu pulcēšanās vietu apsekojumi šobrīd netiek īstenoti atbilstoši ornitoloģiskā monitoringa prasībām un uzskaišu metodikai, jo novērojumu mērķis ir novērtēt ietekmi uz lidojumu drošību.
- 6.3.5.7. DAP savas kompetences ietvaros ir izskatījusi Ziņojumu un norāda, ka Ziņojums ietver atbilstošu ar bioloģisko daudzveidību saistīto risku izvērtējumu. 2015.gada 12.augusta atsauksmē Nr.4.9/43/2015-N-E DAP pievienojusies Ziņojuma autoru secinājumiem, ka ar Paredzēto darbību sagaidāmas tikai netiešas un nebūtiskas ietekmes uz Lidostas apkārtnē esošajām Natura 2000 teritorijām un tajās sastopamajām īpaši aizsargājamām sugām un biotopiem. Atbilstoši Ziņojumā ietvertajiem secinājumiem, ietekme uz bioloģisko daudzveidību, tai skaitā putniem, nebūs būtiska.
- 6.3.5.8. Ziņojumā ietverts darbības vietas un tās apkārtnes vērtējums, kā arī Paredzētās darbības iespējamās ietekmes uz ainavu, kultūrvēsturisko vidi un rekreācijas resursiem novērtējums. Saskaņā ar Ziņojumā novērtēto, Paredzētās darbības teritorija un tās apkārtnē neizceļas ar ainavisku daudzveidību un augstvērtīgu ainavu, jo atrodas antropogēnas darbības rezultātā vizuāli ļoti izmainītā teritorijā salīdzinājumā ar teritorijā kādreiz bijušo purva ainavu. Tā kā Paredzētā darbība paredzēta jau antropogēni izmainītā vidē, nav sagaidāma tās nelabvēlīga ietekme ainavas un kultūrvēsturiskā mantojuma kontekstā.
- 6.3.5.9. Birojs konstatē, ka Ziņojumā ir novērtēta Lidostas līdzšinējās darbības un lidojumu intensitātes palielinājuma izraisītas tiešas un netiešas ietekmes uz bioloģisko daudzveidību, īpaši aizsargājamām dabas teritorijām, ainavu un kultūrvēsturisko vidi. Būtiskas tiešas vai netiešas nelabvēlīgas ietekmes nav konstatējamas, bet netiešo ietekmju iespējamās attīstības vai palielinājuma uzraudzībai var būt nosakāmi konkrēti pasākumi. Ņemot vērā iepriekš minēto un Ziņojumā novērtēto, **Birojs uzskata, ka saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10)daļu ir pamats izvirzīt šādus nosacījumus:**
- a) Ņemot vērā to, ka gaisa satiksmes radītās emisijas palielinājums var netieši ietekmēt apkārtējo mežaudžu veselības stāvokli, kā arī veicināt dabiskiem priežu mežu biotopiem neraksturīga un nevēlama krūmu stāva attīstību un invazīvo sugu pastiprinātu izplatību, gaisa kuģu emisiju radīto ietekmju uz dabas parka „Beberbeķi” un Lidostas tuvumā esošo mežu uzraudzībai un izvērtēšanai ir jāuzsāk vides stāvokļa monitorings, piemēram, ierīkojot atsevišķus novērojumu parauglaukumus, lai sekotu līdzi izmaiņām. Monitoringa programma un nosacījumi, tajā skaitā nosacījumi informācijas apmaiņai, līdzdalībai un rīcību plānam izstrādājami sadarbībā ar DAP un attiecīgās jomas sertificētu ekspertu.
 - b) Pesticīdu izmantošanas ietekmes novērtējumam un uzraudzībai atbilstoši Ziņojuma ietvaros novērtētajam nepieciešams uzsākt un nodrošināt Babītes ezera kaiju koloniju monitoringu. Monitoringa programma un nosacījumi izstrādājami sadarbībā ar DAP un attiecīgās jomas sertificētu ekspertu.

- c) **Sadarbībā ar attiecīgās jomas sertificētu ekspertu jāizstrādā un jārealizē aprobētu uzskaišu metodiku zosu un dzērvju uzskaitēi pavasara un rudens migrāciju periodā apkārtējos laukos.**

Rezumējoši Birojs secina, ka Ziņojuma autori ir salīdzinājuši alternatīvas Paredzētās darbības realizācijai pēc būtības vairākos ietekmes aspektos – gaisa kvalitātes, trokšņa, augsnes kvalitātes, ietekmes uz hidroloģisko režīmu, pazemes ūdeņiem un drenāžas apstākļiem, ietekmes uz bioloģisko daudzveidību un ainavu aspektā. Būtiskas atšķirības starp alternatīvām Ziņojuma autori nekonstatē, jo būvniecības vai pārbūves darbu vietas un risinājumi to griezumā būtiski neatšķirtos, galvenās atšķirības būtu lidojumu intensitātē. Lai arī šāda vērtējuma rezultātā Ziņojuma autori nekonstatē limitējošus vai izslēdzošus apstākļus nevienas no alternatīvu gadījumā un uzskata, ka Lidostas gaisa satiksmes radītā trokšņa ietekme gan pašreizējā situācijā, gan plānotajā situācijā saglabātos nebūtiski negatīva, Birojs jau iepriekš šajā atzinumā ir izteicis savu vērtējumu un viedokli par trokšņa ietekmi un uzskata, ka trokšņa pārvaldības un ietekmes mazināšanas nolūkos ir pamats Ierosinātājas Paredzētajai darbībai izvirzīt papildus piesardzības nosacījumus.

Jāņem vērā, ka Paredzētās darbības gadījumā trokšņa ietekmes skartu iedzīvotājus gan Mārupes novada, gan Babītes novada un Rīgas pilsētas administratīvās teritorijās. Tādējādi, Paredzētās darbības ietekme uz vidi un cilvēku veselību skar teritoriju, kas pārsniedz Mārupes novada administratīvās teritorijas robežas, turklāt arī būvdarbi ir plānoti gan Mārupes novada, gan Rīgas pilsētas administratīvajā teritorijā. Saskaņā ar Novērtējuma likuma 21.panta (2)daļu un Ministru kabineta 2015.gada 13.janvāra noteikumiem Nr.18 „*Kārtība, kādā novērtē paredzētās darbības ietekmi uz vidi un akceptē paredzēto darbību*” VIII daļu visām skartajām pašvaldībām ir tiesības iesaistīties lēmuma par Paredzētās darbības pieļaujamību pieņemšanā. Ministru kabineta 2015.gada 13.janvāra noteikumu Nr.18 „*Kārtība, kādā novērtē paredzētās darbības ietekmi uz vidi un akceptē paredzēto darbību*” 70.punkts noteic, ja saskaņā ar ziņojumu paredzētās darbības ietekme uz vidi vai veselību var skart vairāku pašvaldību teritorijas, ierosinātais šo noteikumu 67.punktā minētos dokumentus iesniedz visās attiecīgajās pašvaldībās.

Biroja atzinums ir kompetentās iestādes viedoklis par Ierosinātājas nodrošināto Ziņojumu, tajā novērtēto ietekmi un vērtējuma trūkumiem. Lēmumu par Paredzētās darbības realizācijas pieļaujamību pieņem Novērtējuma likuma 21.panta kārtībā. Attiecīgā valsts institūcija, pašvaldība vai cita likumā noteiktā institūcija, vispusīgi izvērtē Ziņojumu, pašvaldību un sabiedrības viedokli un, ievērojot Biroja atzinumu par Ziņojumu, normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā pieņem lēmumu par Paredzētās darbības akceptēšanu vai neakceptēšanu. Ja tiek pieņemts lēmums par Paredzētās darbības pieļaujamību, Paredzēto darbību iespējams īstenot tikai ievērojot ārējos normatīvajos aktos noteiktos, Ziņojumā paredzētos un ar šo Biroja atzinumu izvirzītos nosacījumus, ar kādiem tā varētu būt īstenojama.

Direktors

A. Lukševics

2015.gada 30.oktobrī



