



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.11
par Daugavpils lidostas attīstības
ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu**

Derīgs līdz 2018.gada 4.decembrim

Paredzētās darbības ierosinātājs:

SIA „*Daugavpils lidosta*”, reģistrācijas numurs: 41503036354, adrese: Krišjāņa Valdemāra iela 13 – 207, Daugavpils, LV – 5401, tālr. 65476802 (turpmāk lerosinātāja).

Ziņojuma izstrādātājs:

SIA „*EIROPROJEKTS*”, reģistrācijas numurs: 40003493684, adrese: Elizabetes iela 2 – 413, Rīga, LV – 1010, tālr. 67320203 (turpmāk Izstrādātāja).

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

Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojums (turpmāk Ziņojums) Birojā iesniegts 2014.gada 3.decembrī. Pārstrādātais Ziņojums Birojā iesniegts 2015.gada 29.jūnijā. Aktualizētais Ziņojums Birojā iesniegts 2015.gada 2.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:

Lidostas “*Daugavpils*” attīstība.

2. Paredzētās darbības iespējamā norises vieta:

Daugavpils novads, Naujenes pagasts, Lociku ciems, nekustamais īpašums ar kadastra Nr. 4447 002 0029 (turpmāk Darbības vieta).

3. Īss paredzētās darbības raksturojums:

3.1. Vispārēja informācija par Paredzēto darbību:

3.1.1. Daugavpils lidlauks jeb lidosta „*Daugavpils*” (turpmāk Lidosta) sākotnēji 1955. – 1959. gadā tika izbūvēta kā lidlauks militārām vajadzībām, savukārt vēlāk bijis izmantots arī vispārējās aviācijas lidojumiem. Lidostā ir esoši divi paralēli ceļi, kas laika gaitā

kalpojuši kā skrejceļi. Sākotnējais skrejceļš Lidostas A pusē ir daļēji demontēts, savukārt maģistrālais manevrēšanas ceļš lidlauka R pusē pārbūves rezultātā ticis pārveidots par skrejceļu.

- 3.1.2. No lietas materiāliem izriet, ka 2012.gada 12.novembrī Lidostai tika izsniegta Civilās aviācijas aģentūras vispārējās aviācijas lidlauka apliecība Nr.LVA-9 gaisa pārvadājumiem vizuālo lidojumu režīmā ar gaisa kuģa maksimālo pacelšanās masu līdz 35 t un kapacitāti 150 – 250 pacelšanās/nolaišanās operāciju gadā. Tomēr 2015.gada 27.jūnijā vispārējās aviācijas lidlauka apliecība Lidostai ir anulēta. Lidostas darbībai nav izdota arī B kategorijas piesārņojošās darbības atļauja atbilstoši likuma *“Par piesārņojumu”* nosacījumiem. Ministru kabineta 2010.gada 30.novembra noteikumu Nr.1082 *“Kārtība, kādā piesakāmas A, B un C kategorijas piesārņojošās darbības un izsniedzamas atļaujas A un B kategorijas piesārņojošo darbību veikšanai”* 1.pielikuma 8.3.punkts noteic, ka lidostas un lidlauki ir piesārņojošās darbības, kuru veikšanai ir nepieciešama B kategorijas piesārņojošās darbības atļauja. Atļauja ir Valsts vides dienesta izdots administratīvs akts, kas atļauj veikt piesārņojošu darbību ar nosacījumu, ka iekārta vai tās daļa funkcionē atbilstoši vides aizsardzību regulējošos normatīvajos aktos un šajā administratīvajā aktā noteiktajām prasībām.
- 3.1.3. Šobrīd ir paredzēts veikt Lidostas infrastruktūras attīstību ar mērķi nodrošināt līdz 3000 apkalpotu lidojumu (1500 pacelšanās un 1500 nolaišanās) gadā (turpmāk Paredzētā darbība). Šim nolūkam Paredzētās darbības ietvaros kā nozīmīgākās plānotās darbības Lidostas teritorijā ir iecerētas (plašāks apraksts Ziņojumā):
 - 3.1.3.1. Lidostas un lidlauka infrastruktūras modernizācija, pilnveide un attīstība, tostarp skrejceļa atjaunošana 1799m garumā un manevrēšanas ceļa renovācija 250m garumā.
 - 3.1.3.2. Lidostas perona renovācija 3 C kategorijas gaisa kuģu novietošanai. Pretapledošanas apstrādes laukuma ierīkošana un degvielas saimniecības izveide.
 - 3.1.3.3. Pasažieru termināļa būvniecība ar kopējo platību 970m² un kapacitāti līdz 100 pasažieri stundā, kā arī Lidostas autostāvvietas izveide līdz 100 automašīnu novietošanai;
 - 3.1.3.4. Lidostas teritorijas drenāžas sistēmas renovācija.
 - 3.1.3.5. Lidostas teritorijas atmežošana (attīrīšana no kokiem un krūmiem ~33,7ha platībā) un lidjoslas nostiprināšana.
 - 3.1.3.6. Lidlauka augstas intensitātes apgaismojuma sistēmas uzstādīšana, lai nodrošinātu skrejceļa apgaismojumu un nolaišanās/tuvošanās gaismas abiem skrejceļa virzieniem.
 - 3.1.3.7. Gaisa satiksmes kontroles torņa izbūve.
 - 3.1.3.8. Lidlauka drošības uzlabojumi (perimetrālā žoga nodrošinājums) un pievedceļu infrastruktūras nodrošinājums (Lidostas pievedceļu pārbūve). Pievedceļi no valsts galvenā auto ceļa A13 plānoti divvirzienu satiksmei - Lidostas iela un ceļš „Lociki – Lidlauks” paredzēts ar divām braukšanas joslām 3,5m platumā, savukārt Muzeja iela paredzēta – 3,0m platumā.
 - 3.1.3.9. Paredzēts pārbūvēt arī Lidostai piegulošās teritorijās esošos un Lidostas funkciju nodrošināšanai nepieciešamos inženiertīklus.
- 3.1.4. Saskaņā ar 2007.gadā izstrādāto un 2012.gada janvārī papildināto Lidostas attīstības koncepciju Lidosta ir iecerēta kā starptautiska reģionālā lidosta, kas nodrošina regulārus iekšzemes un starptautiskos pasažieru, kravas un pasta pārvadājumus uz Baltijas, Skandināvijas, Rietumeiropas un Neatkarīgo valstu savienības valstīm. Lidostas attīstības

konceptijā, balstoties uz 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 ir bijušas izsvērtas iespējamās attīstības prognozes. Saskaņā ar šīm prognozēm Lidostā sākotnēji uz 2015.gadu tika prognozēti 1750 lidojumi, savukārt 2035.gadā – 13000 lidojumi. Tomēr Lidostas attīstības koncepcijā definētās prognozes līdz šim nav realizētas un atbilstoši Ziņojumā novērtētajam, tās uzskatāmas arī par neatbilstoši augstām. Ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras ietvaros par pamatotām prognozēm tiek uzskatītas vēlākās aplēses, kas 2012.gadā ietvertas tehniski ekonomiskajā pamatojumā gaisa transporta pakalpojumu attīstībai starptautiskajās reģionālajās lidostās (*Development of Air Transport Services at International Regional Airports „Daugavpils” in Latgale Region (Latvia) and „Pskov” in Pskov Region (Russia), Feasibility Study, Baltkonsults, 2012*). Proti, vienlaikus ar Lidostas attīstības koncepcijas aktualizēto versiju 2012.gadā ir izstrādāts minētais tehniski ekonomiskais pamatojums, kurā iespējamais lidojumu skaists Lidostā noteikts vairs tikai līdz 3000 gadā. Attiecīgi Ziņojumā pamatots, ka reālistiskais maksimums, kādam ir pamatoti veikti arī ietekmes uz vidi novērtējumu Paredzētajai darbībai (t.i.- iespējamai Lidostas darbībai turpmāko 20 gadu periodā un ilgāk), – ir 1500 apkalpojamās lidmašīnas gadā (1500 pacelšanās un 1500 nolaišanās).

3.1.5. Ietekmes uz vidi novērtējums Paredzētajai darbībai tika piemērots ietekmes uz vidi sākotnējā izvērtējuma rezultātā 2013.gada 28.janvārī ar Biroja lēmumu Nr.25 „*Par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu*”. Programmu ietekmes uz vidi novērtējumam Birojs izdeva 2013.gada 1.oktobrī (derīguma termiņš – 2018.gada 1.oktobris).

3.1.6. 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, jo 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 konkrētiem risinājumiem konkrētās darbībās vietās tiek identificēti varbūtēji vides riski vai nepieciešamība meklēt lokālus paņēmienus, kas ietekmi uz vidi rada pēc iespējas mazāk, – var tikt piemērots un veikts arī ietekmes uz vidi sākotnējais izvērtējums.

3.2. Darbības Vietas un esošās situācijas raksturojums:

3.2.1. Lidosta atrodas Daugavpils novada Naujenes pagastā, Lociku ciema teritorijā, ~ 5km attālumā uz ZA no Daugavpils pilsētas robežas (~10km attālumā no Daugavpils pilsētas centra).

3.2.2. Lidosta atrodas īpašumā, kura platība saskaņā ar zemesgrāmatas datiem ir 231,77ha. Nekustamais īpašums ir Ierosinātājas īpašumā.

3.2.3. Atbilstoši Ziņojumā ietvertajam esošās situācijas novērtētajam, - pēc lidlauka izveidošanas tas sākotnēji sastāvējis no skrejceļa, maģistrālā manevrēšanas ceļa, manevrēšanas ceļiem, perona un tehnisko ēku kompleksa. Vēlākajos gados lidlauka skrejceļš ticis atjaunots, pagarinot to no 2300m līdz 2500m, savukārt šobrīd skrejceļa segums ir daļēji demontēts, tādējādi padarot to neizmantojamu. 2007. gadā uz maģistrālā manevrēšanas ceļa ir izveidots segums, kas nodrošina skrejceļa funkcijas (~1000 m garumā). Lidostas teritorijā ir angārs ar nojumi, ugunsdzēsības depo, Lidostas tornis, meteoroloģiskā servisa ēka, tehnisko dienestu ēka, aeronavigācijas bāka VOR/DME un citas nenoteiktas funkcijas būvju paliekas. Atbilstoša infrastruktūra pasažieru un apkalpojošā personāla izvietojšanai,

sabiedriskajai ēdināšanai un citādaai apkalpošanai, kā arī autostāvvietā Lidostas teritorijā patlaban neatrodas.

- 3.2.4. Šobrīd lietusūdeņu novadīšana no skrejceļa, manevrēšanas ceļiem un perona tiek īstenota pa caurulēm uz atvērtām notekām un Lociku ciema drenāžas grāvjiem. Novērtēts, ka daļa ūdens novadīšanas cauruļu ir piesārņotas ar svešķermeņiem un lielākā daļa no tām nedarbojas.
- 3.2.5. Atbilstoši Ziņojumā ietvertajai informācijai lidlaukā epizodiski līdz šim ir notikušas mazu, pārsvarā vienmotora turbopropelleru lidmašīnu pacelšanās un nolaišanās operācijas (saskaņā ar Lidostas attīstības koncepcijas tabulā Nr.3.1. norādīto informāciju laika periodā no 2008.gada līdz 2011.gadam Lidostā veikti 16 – 240 vispārējās aviācijas lidojumi gadā). Tomēr padomju gados izbūvētās telpas pasažieru apkalpošanai nav izmantojamas, lidlauks nav aprīkots ar navigācijas iekārtām un apgaismojuma sistēmu. Arī vispārējā lidlauka sertifikācijas apliecība Ierosinātajai 2015.gada 27.jūnijā ir anulēta, jo Lidostas teritorijā atkārtoti konstatētas neatbilstības lidlauka ekspluatācijā, tajā skaitā krūmi lidjoslas planētajā daļā, augsti koki skrejceļa abās pusēs, nepiederoši priekšmeti uz skrejceļa, neatbilstošs marķējums u.c. faktori, kas rada bīstamus apstākļus un apdraud gaisa kuģu lidojumu drošumu lidlaukā (Civilās aviācijas aģentūras 2015.gada 27.jūnija lēmums Nr.01-8/710 „*Par vispārējās aviācijas lidlauka „Daugavpils” apliecības Nr.LVA-9 anulēšanu*”).
- 3.2.6. Lidostas skrejceļš izvietots DR-ZA virzienā. Lidostas skrejceļam ir divi kursi RWY 20 (uz ZA) un RWY 02 (uz DR), attiecīgi pacelšanās un nolaišanās trajektorijas Lidostai ir ZA un DR virzienā. Pacelšanās/nolaišanās gaisa koridors ir virs Naujenes, Maļinovas un Višķu pagasta teritorijas, kā arī Daugavpils DA malas.
- 3.2.7. Tuvākā blīvi apdzīvotā vieta pacelšanās/nolaišanās koridorā ir Krauja Naujenes pagastā, kas atrodas ~2km attālumā no skrejceļa DR gala, savukārt ~ 5km attālumā sākas Daugavpils pilsēta. Tuvāk (~1km attālumā no skrejceļa DR gala, pacelšanās/nolaišanās koridorā) ir arī dārzkopības kooperatīvs „*Lauku celtnieks D*”. Savukārt uz ZA pacelšanās/nolaišanās koridorā apbūve ir mazāk blīva un tajā ir galvenokārt viensētu apbūve.
- 3.2.8. Uz R no Lidostas teritorijas ir Lociku ciems (faktiski Lidosta atrodas uzreiz pie Lociku ciema) un tajā ir salīdzinoši blīva apdzīvotība. Lociku ciema teritorijā dzīvojamās un publiskās apbūves teritorijas atrodas ~200m attālumā no Lidostas robežas. Savukārt tieši Lidostai piegulošās teritorijas (Lociku ciema daļas) Daugavpils novada teritorijas plānojumā 2012. – 2023.gadam noteiktas rūpniecības, tehniskās apbūves un dabas un apstādījumu teritoriju izmantošanas un apbūves mērķiem. Ārpus Lociku ciema un citos virzienos no Lidostas (tai piegulošajā teritorijā) atrodas galvenokārt lauksaimniecībā izmantojamās zemes (arī rūpniecības apbūves teritorijas un mežu teritorijas) ar izklaidu viensētu apbūvi. Vairākas dzīvojamās ēkas atrodas ~100m attālumā no Lidostas robežas (tuvākā viensēta „*Lociki 23*” atrodas ~60m attālumā no Lidostas teritorijas robežas). Tuvākās dzīvojamās mājas no plānotā Lidostas skrejceļa galiem atrodas ~350m un lielākā attālumā.
- 3.2.9. Piekļuve Lidostas teritorijai iespējama no valsts galvenā autoceļa A13 „*Krievijas robeža (Grebņeva) – Rēzekne – Daugavpils – Lietuvas robeža (Medumi)*”, izmantojot Lociku ciema ielu tīklu, tajā skaitā Lidostas ielu ar iebrauktuvi Lidostas teritorijā. Uz Z no Darbības vietas ~900m attālumā atrodas autoceļš V637 „*Izvalsta – Naujenes stacija – Krīvāni*”, savukārt D, DR virzienā 1 – 1,3km attālumā no Darbības vietas atrodas valsts nozīmes autoceļš A6 „*Rīga – Daugavpils – Krāslava – Baltkrievijas robeža (Pāternieki)*” un dzelzceļa līnija „*Indra-Krustpils*”.
- 3.2.10. Attiecībā uz vides apstākļiem Lidostā un tās apkārtnē no Ziņojuma izriet sekojošais:

- 3.2.10.1. Lidosta atrodas Jersikas līdzenumā, bijušā Nīcgales pieledāja baseina robežās. Darbības vieta ir relatīvi līdzena ar nelielu pazeminājumu R un DR virzienā un daļēji pārpurvota. Lidostas teritorijā ir augsts gruntsūdens līmenis (vietām 0,45m un 0,60m no zemes virsmas). Palu un intensīvu lietus nokrišņu laikā gruntsūdens līmenis var celties.
- 3.2.10.2. Ziņojumā norādīts, ka gruntsūdens attece notiek uz R un DR (drenāžas grāvju un dīķu virzienā), savukārt skrejceļa galos ierīkotajos urbumos konstatēta gruntsūdens noplūde A virzienā no Lidostas teritorijas. Gruntsūdeņi izplatīti sporādiski un saistīti ar smilts starpslāņiem un tās lēcām limnoglaciālo nogulumu mālsmilts – smilšmāla slāņkopā. Pazemes ūdeņu papildināšanās notiek, infiltrējoties atmosfēras nokrišņiem (teritorijās, kas nav pārsegta ar vāji filtrējošiem nogulumiem), kā arī no hipsometriski augstākās teritorijas pieteces no ZA.
- 3.2.10.3. Lidosta un tās apkārtnē ir meliorēta. Saskaņā ar Ziņojumā norādīto informāciju uz D un DR atrodas relatīvi blīvs drenāžas grāvju tīkls, savukārt uz Z, ZA apmēram 1km attālumā atrodas upe Veīžalka, kas kopā ar drenāžas sistēmas grāvjiem veido virszemes ūdeņu noteci Stropu ezerā.
- 3.2.10.4. Lidlauka teritorija ir reģistrēta Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centra (turpmāk LVĢMC) informācijas sistēmā piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu datu bāzē ar reģistrācijas Nr. 44748/1571. Lidlauka teritorijai piešķirta potenciāli piesārņotas vietas kategorija.
- 3.2.10.5. Lidostai tuvākās īpaši aizsargājamās dabas teritorijas (iekļautas arī Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju NATURA 2000 tīklā) ir aizsargājamo ainavu apvidus „Augšdaugava” (turpmāk AAA „Augšdaugava”) (~1,5km attālumā no skrejceļa) un dabas liegums „Tirās sūnas purvs” (~4km attālumā).
- 3.2.10.6. Saskaņā ar Daugavpils novada teritorijas plānojuma 2012. – 2023.gadam tematisko kartoshēmu „Daugavpils novada īpašu ainavu areāli” uz A no Darbības vietas atrodas skatu vietas (vidēji skati un vidēji tāli skati). Tuvākais kultūrvēsturiskais piemineklis – Hoftenbergas muižas parks atrodas Kraujas ciema teritorijā aptuveni 2km attālumā no Lidostas.
- 3.2.11. Darbības vietā esošā lietusūdeņu drenāžas sistēma sastāv no pazemes drenāžas tīkliem ar ūdens savākšanas kolektoriem, akām, teknēm un novadkanāliem. Novērtēts, ka daļa ūdens novadīšanas cauruļu ir piesārņotas ar svešķermeņiem un lielākā daļa no tām nedarbojas. Arī Lidostas teritorijā esošā kanalizācijas un ūdensapgādes sistēma neatbilst prasībām, kas nepieciešamas Lidostas attīstībai. Vienīgi meteoroloģiskā servisa ēka nodrošināta ar pietiekama apjoma izsmeļamo kanalizācijas tvertni.
- 3.2.12. Līdz Lidostas teritorijai 2001. gadā ir izbūvēta jauna SIA „Lattelecom” sakaru līnija. Ziņojumā norādīts, ka esošais sakaru kabeļu pievads ir pietiekams Lidostas attīstības uzsākšanai.
- 3.2.13. Lidlauks atrodas Ignalinas AES avārijas 50 km zonā.

3.3. Paredzētās darbības nodrošinājuma raksturojums:

- 3.3.1. Realizējot Paredzēto darbību, kā skrejceļu Lidostā paredzēts atjaunot tās sākotnējo skrejceļu, kas atradās Lidostas A pusē, tomēr pēc pārbūves tas vairs nebūtu Novērtējuma likuma 1.pielikuma 10.punktam atbilstošā garumā (t.i. – skrejceļš, kas vienāds vai garāks par 2,1km). Ņemot vērā Lidostas attīstības prognozes, iespējamo noslogotību un apkalpotos gaisa kuģus, Lidostā skrejceļu ir paredzēts atjaunot tikai 1799m garumā.
- 3.3.2. Ziņojumā norādīts, ka skrejceļu paredzēts renovēt, salabojot esošo betona segumu un uzklājot uz tā jaunu asfalta segumu, savukārt manevrēšanas ceļu plānots renovēt 250m

garumā. Būvniecības darbi saistīti arī ar pasažieru termināļa būvniecību, autostāvvietas izveidi, degvielas uzpildes stacijas izveidi. Plānota arī perona pārbūve, nodrošinot gaisa kuģu stāvvietas 3 C kategorijas gaisa kuģu novietošanai.

3.3.3. Būvniecības darbi ir plānoti arī ārpus Lidostas, tai piegulošā teritorijā, kur plānota Lidostas piebraucamo ceļu, kā arī nepieciešamo inženierkomunikāciju pārbūve. Papildus paredzēti arī citi darbi, kas plašāk raksturoti Ziņojumā.

3.3.4. Lidostas ūdens apgādes nodrošināšanai un notekūdeņu apsaimniekošanai paredzēts pieslēgums Lociku ciema centrālās ūdensapgādes un kanalizācijas sistēmai, kuras darbību nodrošina SIA „*Naujenes pakalpojumu serviss*”, kurai ir izsniegta Valsts vides dienesta Daugavpils reģionālās vides pārvaldes (turpmāk Daugavpils Pārvalde) 2014.gada 21.janvāra atļauja Nr.DA14IB0007 B kategorijas piesārņojošas darbības veikšanai (turpmāk arī NAI Atļauja)). Atbilstoši NAI Atļaujai un Ziņojumam:

3.3.4.1. Lociku ciemam ūdensapgāde tiek nodrošināta no 3 artēziskajiem urbumiem un kopējais ūdens ieguves apjoms ir $200\text{m}^3/\text{dnn}$ jeb $73000\text{m}^3/\text{gadā}$. Centrālajai ūdensapgādei Lociku ciemā ir pieslēgtas daudzdzīvokļu mājas (~1170 iedzīvotāji), sabiedriskās ēkas, putnu ferma un katlu māja. Atbilstoši Ziņojumam precīzs Lidostai nepieciešamais ūdens patēriņš pašreizējā projekta stadijā vēl nav zināms. Tomēr Ziņojumā izteikts pieņēmums, ka tas varētu būt par kārtu un vēl mazāks kā Lociku ciema ūdensapgādes sistēmas kopējais ieguves apjoms (Ziņojuma autoru ieskatā arī ievērojami mazāks kā $7000\text{m}^3/\text{gadā}$ vai 20m^3 diennaktī). Ziņojumā vērtēts, ka pēc atbilstošu ūdensvadu ierīkošanas Lidostas teritorijā šādu patēriņa apjomu esošā Lociku ciema ūdensapgādes sistēma varēs nodrošināt. Kā rezerves variants Ziņojumā tiek minēta lokāla ūdensapgādes sistēmas izbūve, tomēr, apšaubot šī varianta būvdarbu un izmaksu lietderību, Ziņojumā detalizētāk šis potenciālais risinājums netiek vērtēts.

3.3.4.2. Lociku ciemā notekūdeņu attīrīšanai uzstādīts bioloģiskās attīrīšanas biobloks – aerotenks BIO M-150x2 ar projektēto jaudu $300\text{m}^3/\text{dnn}$. Atsaucoties uz NAI Atļaujā apkopotajiem Lociku ciema notekūdeņu attīrīšanas iekārtu darbības testēšanas (2012. – 2013.gadā) rezultātiem, Ziņojuma autori secina, ka iekārtu noslodze ir pietiekami liela un notekūdeņu attīrīšana notiek efektīvi (attīrītais notekūdeņu apjoms $\sim 180\text{m}^3/\text{dnn}$ un $65700\text{m}^3/\text{gadā}$). Atbilstoši Ziņojumam precīzs Lidostas darbības rezultātā sagaidāmais notekūdeņu apjoms pašreizējā projekta stadijā vēl nav zināms. Ir sagaidāms, ka uz Lociku ciema centralizētajām attīrīšanas iekārtām tiks novadīti sadzīves notekūdeņi no Lidostas ēkām kā arī notekūdeņi no gaisa kuģiem.

3.3.5. Lietus ūdens savākšanu un novadīšanu no Lidostas teritorijas ir paredzēts nodrošināt, veicot drenāžas sistēmas modernizāciju – līdzšinējās funkcionalitāti zaudējušās lietus ūdeņu uztvērējakas nomainot ar jaunām, iztīrot esošo drenāžas sistēmu $\sim 2,5\text{km}$ garumā un attīrot izplūdes kanālus, kā arī veicot jaunu grāvju izveidošanu 4km garumā. Lietus ūdens un pretapledošanas šķidruma savākšana no perona (ar pretapledošanas apstrādes laukumu) ir paredzēta atsevišķā kolektorā, lai novērstu risku, ka pretapledošanas šķidrums nokļūst drenāžas sistēmā un tālāk virszemes ūdeņos. Šīm teritorijām ir paredzēts nodrošināt slīpumu šķidrumu notecei uz kolektoru. Kolektorā savākto šķidrumu ir paredzēts nodot atkritumu apsaimniekošanas uzņēmumam. No citām Lidostas zonām (izņemot skrejceļu) savākto lietus notekūdeņu attīrīšanai pirms to novadīšanas izplūdē paredzēts uzstādīt attīrīšanas iekārtu naftas produktu un smilšu nodalīšanai. No Ziņojuma izriet, ka tālāk drenāžas sistēmā savāktais ūdens tiks novadīts uz R no Lidostas teritorijas.

3.3.6. Ziņojumā norādīts, ka katrai plānotajai būvei iespējama sava autonoma apkure, un kā alternatīvs risinājums minēta pieslēgšanās esošajai katlumājai Lociku ciemā, kurā uzstādīts 2 MW malkas apkures katls un 4 MW ogļu katls.

- 3.3.7. Prognozēts, ka maksimālā Lidostas noslodze varētu būt 1500 apkalpoti gaisa kuģi gadā, kas ir 1500 pacelšanās un 1500 nolaišanās manevri gadā. Prognozēts, ka ~1150 varētu būt regulārie nacionālo un starptautisko pasažieru pārvadājumi ar komerciālām lidmašīnām, ~250 vispārīgā aviācija, bet pārējās ~100 varētu būt čarterreisi, nacionālo gaisa spēku un robežsardzes lidojumi (nacionālo gaisa spēku un robežsardzes lidmašīnu kopējais īpatsvars plānots zem 7 %). Maksimālais apkalpoto pasažieru skaits stundā pie šādas prognozētās noslodzes būtu ~ 100 pasažieri, bet dienas griezumā tie būtu 3-4 apkalpoti gaisa kuģi.
- 3.3.8. Prognozēts, ka Lidostā varētu tikt apkalpoti gan turbopropelleru, gan reaktīvo dzinēju gaisa kuģi. Ņemot vērā to, ka konkrētus gaisa kuģu veidus un to skaitu iepriekšēji prognozēt ir apgrūtināši, jo tas atkarīgs no virknes faktoriem, Ziņojuma autori ir izdarījuši pieņēmumus par iespējamajiem apkalpojamo gaisa kuģu modeļiem, ņemot vērā gan Lidostā plānoto skrejceļa garumu un attiecīgi – ierobežojumus noteiktu gaisa kuģu klašu apkalpošanai, gan vadoties no starptautiskajā lidostā „Rīga” apkalpoto attiecīgo klašu turbopropelleru un reaktīvo dzinēju gaisa kuģu statistikas. Pieņemts, ka Lidostā varētu tikt apkalpoti propelleru lidaparāti Fokker 50 un Bombardier Dash 8-400NextGen, kā arī reaktīvo dzinēju lidaparāti Embraer E170 un Bombardier CRJ200. Pieņemts, ka lidojumu skaita sadalījums katram gaisa kuģu modelim varētu būt vienāds - 25% no kopskaita, jeb katra gaisa kuģa modelim – 375 pacelšanās un nolaišanās gada laikā. Dienāktī vidēji paredzēts apkalpot ne vairāk kā 4 gaisa kuģus. Prognozētais lidojumu skaita sadalījums pa diennakts periodiem ir 70% dienā (no plkst. 7.00 – 19.00), 20% vakarā (no plkst.19.00 – 23.00) un 10% naktī (no plkst.23.00 – 7.00).

3.4. Paredzētās darbības iespējamie alternatīvie risinājumi:

- 3.4.1. Atbilstoši Ziņojumam lerosinātāja ir izsvērusi divus risinājumus Lidostas darbībai un gaisa kuģu apkalpošanai – skrejceļa ierīkošana agrākā skrejceļa vietā, t.i. lidlauka A pusē vai skrejceļa ierīkošana agrākā manevrēšanas ceļa vietā (lidlauka R pusē). Balstoties uz apsvērumiem par iespējamo traucējumu apjomu un attālumiem līdz tuvākajām dzīvojamām mājām un blīvi apdzīvotām teritorijām, no alternatīvā risinājuma, kas skrejceļa ierīkošanu paredzētu tuvāk Lociku ciema apbūvei (lidlauka R pusē), Ierosinātāja ir atteikusies.
- 3.4.2. Attiecīgi tālāk izsvērts tikai alternatīvais risinājums Paredzētajai darbībai pēc būtības. Proti, Ziņojumā apsvērta Paredzētās darbības realizēšana un atteikšanās no Paredzētās darbības, jeb:
- 3.4.2.1. Lidostas infrastruktūras atjaunošana un lietojums ar apkalpoto lidojumu skaitu līdz 1500 pacelšanās un 1500 nolaišanās reizēm gadā;
- 3.4.2.2. Atteikšanās no Lidostas infrastruktūras attīstības un apkalpoto lidojumu nodrošinājums agrākajā apjomā ne vairāk kā 125 pacelšanās un 125 nosēšanās reizes gadā.
- 3.4.3. Papildus Ziņojumā apsvērti alternatīvi organizatoriskie vai tehniskie risinājumi Lidostas ūdensapgādes un notekūdeņu apsaimniekošanas nodrošinājumam. Secināts, ka pieslēgums centralizētajiem tīkliem ir efektīvāks un pamatotāks risinājums pretstatā lokāliem risinājumiem.

4. Izvērtētā dokumentācija:

- 4.1. Biroja 2013.gada 28.janvāra lēmums Nr.25 „Par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu” un lietas materiāli.
- 4.2. Daugavpils novada domes 2013.gada 5.februāra vēstule Nr.2.1-09/120 „Par ietekmes uz vidi novērtējumu”.
- 4.3. Ierosinātājas 2013.gada 18.februāra vēstule Nr.07/2013.

- 4.4. Ierosinātājas 2013.gada 14.augusta pieprasījums Nr.25/2013 ietekmes uz vidi novērtējuma programmas izstrādei.
- 4.5. Daugavpils novada domes Attīstības nodaļas Plānošanas daļas vadītājas Olgas Lukaševičas 2013.gada 20.septembra elektroniskā pasta vēstule.
- 4.6. Privātpersonas 2013.gada 21.septembra vēstule.
- 4.7. Biroja 2013.gada 26.septembra vēstule Nr.3-01/1226 privātpersonai „*Par ietekmes uz vidi novērtējumu*”.
- 4.8. Biroja 2013.gada 1.oktobra vēstule Nr.3-01/1244 un Programma ietekmes uz vidi novērtējumam.
- 4.9. Privātpersonas 2014.gada 9.aprīļa informācijas pieprasījums „*Par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanu objektam „Daugavpils lidostas attīstība”*”.
- 4.10. Biroja 2014.gada 24.aprīļa vēstule Nr.3-01/675 privātpersonai „*Par informācijas sniegšanu*”.
- 4.11. Izstrādātājas 2014.gada 17.oktobra vēstule Nr.01/01-34-14 un tai pievienotais ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma sabiedriskās apspriešanas protokols.
- 4.12. Privātpersonas 2014.gada 31.oktobra elektroniskā pasta vēstule.
- 4.13. 2014.gada 3.decembrī Birojā iesniegtais ietekmes uz vidi novērtējuma Ziņojums.
- 4.14. Biroja 2014.gada 19.decembra vēstule Nr.3-01/1914 „*Par ietekmes uz vidi novērtējumu*”.
- 4.15. Dabas aizsardzības pārvaldes (turpmāk DAP) 2014.gada 30.decembra vēstule Nr.4.9/59/2014-N-E „*Par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu paredzētai darbībai „Daugavpils lidostas attīstība”*”.
- 4.16. Valsts vides dienesta Daugavpils reģionālās vides pārvaldes (turpmāk Daugavpils RVP) 2015.gada 7.janvāra vēstule Nr.2.5.-19/22 „*Par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu*”.
- 4.17. Biroja 2015.gada 18.marta lēmums Nr.3-01/388 „*Par Daugavpils lidostas attīstības ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma atgriešanu pārstrādāšanai*”.
- 4.18. Valsts aģentūras „*Civilās aviācijas aģentūra*” 2015.gada 27. jūnija lēmums Nr.01-8/710 „*Par vispārējā aviācijas lidlauka „Daugavpils” apliecības Nr.LVA-9 anulēšanu*”.
- 4.19. Izstrādātājas 2015.gada 29.jūnija vēstule Nr.01/01-35/15 un tai pievienotais ietekmes uz vidi novērtējuma pārstrādātais Ziņojums.
- 4.20. Biroja 2015.gada 7.jūlija vēstule Nr.3-01/1326 „*Par ietekmes uz vidi novērtējumu*”.
- 4.21. Daugavpils pilsētas domes 2015.gada 9.jūlija vēstule Nr.1.2.-6/1573 „*Par ietekmi uz vidi novērtējumu*”.
- 4.22. Biroja 2015.gada 14.jūlija vēstule Nr.3-01/1411 Ierosinātājai.
- 4.23. DAP 2015.gada 15.jūlija vēstule Nr.4.9./37/2015-N-E „*Par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu paredzētai darbībai „Daugavpils lidostas attīstība”*”.
- 4.24. DAP 2015.gada 15.jūlija elektroniskā pasta vēstule.
- 4.25. Veselības inspekcijas 2015.gada 20.jūlija vēstule Nr. Nr.3.2-4/17265/5899 „*Par ietekmes uz vidi novērtējumu*”.
- 4.26. Daugavpils RVP 2015.gada 20.jūlija vēstule Nr.2.5.-19/1447 „*Par ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu*”.
- 4.27. Biroja pieaicināto ekspertu atzinumi.
- 4.28. SIA „*Estonian, Latvian & Lithuanian Environment*” 2015.gada 28.jūlija vēstule „*Par Daugavpils lidostas attīstības ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumu*”.
- 4.29. Izstrādātājas 2015.gada 4.augusta elektroniskā pasta vēstule.
- 4.30. Izstrādātājas 2015.gada 17.augusta vēstule Nr.01/01-55/15 „*Par IVN ziņojuma atgriešanu*”.

- 4.31. Izstrādātājas 2015.gada 1.oktobra vēstule Nr.01/01-72/15 un tai pievienotais aktuālais ietekmes uz vidi novērtējuma Ziņojums.
- 4.32. Biroja 2015.gada 19.oktobra vēstule Nr.3-01/1787 Ierosinātājai.

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

5.1. Sākotnējā sabiedrības informēšana, ieinteresēto pušu viedoklis un argumenti:

- 5.1.1. Paziņojums par Paredzētās darbības ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras uzsākšanu publicēts laikraksta „*Latgales laiks*” 2013.gada 3.septembra izdevumā. Informatīvie materiāli bija pieejami SIA „*Daugavpils lidosta*” telpās (adrese: Kr. Valdemāra iela 13-207, Daugavpils, LV 5401, t. 654 76802) darba laikā, kā arī interneta tīmekļa vietnē <http://www.daugavpils.lv>.
- 5.1.2. Pēc paziņojuma par ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras uzsākšanu publicēšanas Birojs ir saņēmis:
- 5.1.2.1. Daugavpils novada domes Attīstības nodaļas Plānošanas daļas vadītājas Olgas Lukaševičas 2013.gada 20.septembra vēstuli ar priekšlikumiem Ziņojumā vērtējamajiem aspektiem.
- 5.1.2.2. Privātpersonas 2013.gada 21.septembra vēstuli, kurā lūgts sniegt informāciju par Darbības vietā plānoto objektu izvietojumu, sagaidāmajiem traucējumiem un iespējamo kompensāciju.
- 5.1.3. Abas saņemtās vēstules ar viedokļiem un ierosinājumiem Birojs kopā ar Programmu nosūtīja Ierosinātājai.
- 5.1.4. 2014.gada 9.aprīlī Birojs saņēmis privātpersonas pieprasījumu sniegt informāciju par ietekmes uz vidi novērtējuma piemērošanas apsvērumiem un ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras laikā saņemtajiem sabiedrības pārstāvju viedokļiem. Biroja atbilde tika sniegta 2014.gada 24.aprīlī.

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 „*Latgales laiks*” 2014.gada 30.septembra izdevumā, kā arī elektroniski Biroja un Daugavpils pilsētas domes mājas lapā. Ziņojums bija pieejams Izstrādātājas interneta tīmekļa vietnē www.eiropprojekts.lv/Daugavpils, kā arī Daugavpils pilsētas domes un Naujenes tautas bibliotēkas telpās (plašāka informācija par iespēju iepazīties ar Ziņojumu ietverta publikācijā). Priekšlikumus un viedokļus par Ziņojumu bija iespēja rakstiski iesūtīt Birojam (Rūpniecības iela 23, Rīga, LV-1045, tālr.67321173; [www.vpvb.lv](mailto:vpvb@vpvb.gov.lv); vpvb@vpvb.gov.lv).
- 5.2.2. Sabiedriskā apspriešana klātienē notika 2014.gada 13.oktobrī Naujenes tautas bibliotēkā (adrese: Daugavas iela 31a, Kraujas ciems, Naujenes pagasts, Daugavpils novads), plkst.15.00. Sanāksmē piedalījās 13 personas. Sanāksmē tika apspriesti plānotie lidojumu veidi, skaits un Lidostas tehniskie parametri. Tika apspriesta arī ar Lidostas ekspluatāciju saistītā trokšņa ietekme un plānotā Lidostas teritorijas atmežošana.
- 5.2.3. Sabiedriskās apspriešanas laikā Birojs saņēma privātpersonas iesniegumu, kurā paustas bažas par Paredzētās darbības radīto troksni un gaisa piesārņojumu, un izteikts negatīvs viedoklis par Paredzētās darbības realizēšanu.

5.3. Sabiedrības informēšana par Birojā iesniegto Ziņojumu un argumenti Ziņojuma izvērtēšanas stadijā:

5.3.1. Birojā Ziņojums tika iesniegts 2014.gada 3.decembrī. Paziņojums par iesniegto Ziņojumu tika publicēts Biroja tīmekļa vietnē www.vpvb.gov.lv, kā arī Daugavpils novada domes tīmekļa vietnē www.daugavpils.lv. Ziņojums bija pieejams Izstrādātājas interneta tīmekļa vietnē www.eiropprojekts.lv/Daugavpils.

5.3.2. Atsaucoties uz Biroja lūgumu sniegt viedokli par Ziņojumu, Birojā saņemta:

5.3.2.1. DAP 2014.gada 30.decembra vēstule Nr.4.9/59/2014-N-E ar atsauksmi par Ziņojumu. Vēstulē norādīts, ka kopumā DAP piekrīt Ziņojumā norādītajam attiecībā uz sagaidāmo Paredzētās darbības ietekmi, tomēr uzskata, ka tas satur arī nepamatotus apgalvojumus un secinājumus.

5.3.2.2. Daugavpils RVP 2015.gada 7.janvāra vēstuli Nr.2.5.-19/22 ar atsauksmi par Ziņojumu, sniedzot priekšlikumus tā Ziņojuma pilnveidošanai, ņemot vērā konstatētos trūkumus. Daugavpils RVP uzskata, ka Ziņojums nesatur visu nepieciešamo informāciju par Paredzētās darbības risinājumiem un ietekmi, tajā skaitā saistībā ar degvielas uzpildes stacijas būvniecību, iespējamiem pārvadājamo kravu apjomiem un veidiem, ūdensapgādes un kanalizācijas risinājumiem, nepilnībām trokšņa un iespējamā vēsturiskā piesārņojuma izplatības izvērtējumā, kā arī citiem Ziņojumā papildināmiem aspektiem.

5.3.3. Pamatojoties uz Novērtējuma likuma 20.panta (4)daļu, Birojs ar 2015.gada 18.marta lēmumu Nr.3-01/388 atgrieza Ziņojumu pārstrādāšanai. Informācija par Biroja lēmumu tika ievietota arī Biroja mājaslapā www.vpvb.gov.lv.

5.4. Sabiedrības informēšana par ziņojuma aktuālajām versijām:

5.4.1. Pārstrādātais Ziņojums Birojā tika iesniegts 2015.gada 29.jūnijā. Paziņojums par pārstrādāto Ziņojumu tika publicēts Biroja tīmekļa vietnē www.vpvb.gov.lv, kā arī Daugavpils novada domes tīmekļa vietnē www.daugavpils.lv. Ziņojuma aktualizētā versija bija pieejama Izstrādātājas interneta tīmekļa vietnē www.eiropprojekts.lv/Daugavpils.

5.4.2. Pārstrādātā Ziņojuma izvērtēšanas laikā Birojs ir saņēmis atsauksmes, vērtējumu un viedokļus no šādām valsts un pašvaldības institūcijām:

5.4.2.1. Daugavpils novada domes 2015.gada 9.jūlija vēstulē Nr.1.2.-6/1573 norādīts, ka pašvaldībai nav iebildumu un ierosinājumu par Paredzēto darbību.

5.4.2.2. DAP 2015.gada 15.jūlija vēstulē Nr.4.9/37/2015-N-E, norādīts, ka attiecībā uz vides stāvokļa izvērtējumu Ziņojumā nav veiktas izmaiņas un agrākie iebildumi nav ņemti vērā.

5.4.2.3. Veselības inspekcijas 2015.gada 20.jūlija vēstuli Nr.3.2-4/17265/5899, ar kuru iestāde ir pievienojusies Ziņojumā ietvertajiem secinājumiem.

5.4.2.4. Daugavpils RVP 2015.gada 20.jūlija vēstuli Nr.2.5.-191447, ar kuru sniegti priekšlikumi ietekmes uz vidi novērtēšanas pasākumiem, tajā skaitā saistībā ar virszemes noteces ūdeņu savākšanu, attīrīšanu un novadīšanu, degvielas uzpildes saimniecības būvniecību un (iespēju robežās) meža joslas saglabāšanu Lidostas DR daļā, lai mazinātu trokšņa ietekmi.

5.4.3. 2015.gada 18.augustā Izstrādātāja ar vēstuli Nr.01/01-55/15 lūdza atgriezt Ziņojumu precizēšanai.

5.4.4. Aktuālā Ziņojuma versija Birojā tika iesniegta 2015.gada 2.oktobrī. Paziņojums par aktuālo Ziņojuma versiju tika publicēts Biroja tīmekļa vietnē www.vpvb.gov.lv. Ziņojuma

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

6.1. Novērtējis Ziņojumu, Birojs secina, ka Ziņojuma autori ir iespēju robežās apzinājuši galvenos ar Darbības vietu un Paredzēto darbību saistītos faktorus, kas var radīt nelabvēlīgu ietekmi uz vidi, tajā skaitā ņemot vērā līdzšinējo teritorijas izmantošanas veidu un vides stāvokli, piesārņojuma līmeni vietās, kur tas potenciāli var pārsniegt 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 teritoriju un esošo vides stāvokli, kā arī vērtējuši iespējamo ietekmju pieaugumu ar Lidostas infrastruktūras attīstības projektu kopumu. Vispārēji un īsumā (galvenokārt teorētiski) aplūkotas ietekmes, kas izriet no būvdarbu nepieciešamības. Izsvērtas ar Lidostas darbību tieši un netieši saistītās gaisu piesārņojošo vielu emisijas, trokšņa līmeņu izmaiņas, vides stāvokļa izmaiņu ietekme uz ekosistēmām un bioloģisko daudzveidību, aizsargājamām dabas teritorijām, sugām un biotopiem, kultūrvēsturiskiem objektiem, ainaviskām teritorijām. Tāpat ņemta vērā pieejamā informācija par grunts un gruntsūdens kvalitāti, vērtējot to kopskatā ar virszemes un pazemes ūdeņu piesārņojuma riskiem. Šāda novērtējuma ietvarā Birojs pievienojas Ziņojuma autoru secinājumiem, ka būtiskākais ar Lidostas darbību saistītais ietekmes aspekts ir gaisa satiksmes radītais troksnis. Ir sagaidāmas arī gaisu piesārņojošo vielu emisijas, tomēr kopējais lidojumu apjoms uz/no Lidostas nav prognozēts tik liels, lai pastāvētu risks gaisa kvalitātes robežvērtību pārsniegumiem, jo īpaši ārpus lidlauka teritorijas. Sagaidāms, ka Lidostas darbība palielinās arī satiksmes intensitātes pieaugumu un radīs papildus slodzi uz autoceļiem, tajā skaitā tuvumā esošajā Lociku ciemā, tāpat ar Lidostas darbību ir saistāmi ierobežojumi apkārtnes teritoriju izmantošanā (aprobežojumi, kas izriet no spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem). Nozīmīgs aspekts ir arī Lidostas teritorijas hidroģeoloģiskie apstākļi un esošais piesārņojums kontekstā ar piesardzības pasākumiem, kas veicami būvdarbu laikā, lai neveicinātu piesārņojuma migrāciju, tomēr šiem ietekmes aspektiem ir iespējams izvirzīt un noteikt pārvaldības risinājumus.

6.2. Kā būtiskākos Birojs Ziņojumā identificē sekojošus ar Paredzētās darbības realizāciju saistītus ietekmes uz vidi aspektus:

6.2.1. Troksnis un tā izplatība.

6.2.2. Gaisu piesārņojošo vielu emisija un izmaiņas gaisa kvalitātē.

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

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

6.2.5. Paredzētās darbības sociāli - ekonomiskie un drošuma aspekti, ar Lidostas darbību saistītie teritoriju izmantošanas nosacījumi un ietekme uz īpašumiem.

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

6.3.1. Troksnis un tā izplatība.

6.3.1.1. Trokšņa radītais apgrūtinājums ir būtiskākā un kompleksākā ar lidostu darbību un gaisa satiksmi saistītā ietekme uz vidi. Arī Ziņojumā troksnis novērtēts kā būtiskākais Paredzētās darbības ietekmes aspekts. Lai arī troksnim ir periodisks raksturs un tā intensitāte atkarīga no lidostu noslodzes, - tas rada traucējumus un var kaitēt cilvēku veselībai, ja pārsniedz līmeni, kas zinātniski atzīts par kaitīgu. Novērtējot Ziņojumu, secināms, ka, atjaunojot Daugavpils lidostu un sertificējot to regulāriem pasažieru pārvadājumiem, tās noslodze nav prognozēta būtiski liela, turklāt skrejceļa atjaunošana ir paredzēta vairs tikai ~1800m garumā, kas nosaka ierobežojumus lielo gaisa kuģu uzņemšanai un apkalpošanai. Arī pie optimistiskākā scenārija, ja Paredzētā darbība tiktu realizēta un regulāra gaisa satiksme uz/no Lidostas tiktu uzsākta, - tie vārētu būt maksimums 3-4 reisi diennaktī, ja izdotos sasniegt augstākos Lidostas noslodzes rādītājus (1500 pacelšanās un 1500 nolaišanās gadā). Tomēr arī šādā gadījumā trokšņa ietekme saglabājas kā nozīmīgs ietekmes aspekts, jo Lidostas tuvumā ir dzīvojamā apbūve. Lidostas darbības radītā trokšņa apgrūtinājums nav pieļaujams tik būtisks, lai pārsniegtu cilvēku veselības nolūkos noteiktās vides trokšņa robežvērtības.

6.3.1.2. 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_{diena} , L_{vakars} , L_{nakts} . Trokšņa rādītājus — fizikālus lielumus, ar kuriem raksturo troksni, kas var radīt kaitīgas sekas, to piemērošanas kārtību un novērtēšanas metodes noteic Ministru kabineta 2014.gada 7.janvāra noteikumi Nr.16 „*Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība*” (turpmāk MK Trokšņa Noteikumi Nr.16). MK Trokšņa Noteikumu Nr.16 2.pielikums 1.punktā ar apakšpunktiem noteic vides trokšņa robežlielumus:

6.3.1.2.1. individuālo (savrupmāju, mazstāvu vai viensētu) dzīvojamo māju, bērnu iestāžu, ārstniecības, veselības un sociālās aprūpes iestāžu apbūves teritorijās trokšņa robežlielums L_{diena} ir 55dB(A), L_{vakars} ir 50dB(A), bet L_{nakts} – 45dB(A);

6.3.1.2.2. daudzstāvu dzīvojamās apbūves teritorijās un publiskās apbūves teritorijās (ar dzīvojamo apbūvi) trokšņa robežlielums L_{diena} ir 60dB(A), L_{vakars} ir 55dB(A), bet L_{nakts} – 50dB(A);

6.3.1.2.3. savukārt jauktas apbūves teritorijās (ar dzīvojamo apbūvi) L_{diena} ir 65dB(A), L_{vakars} ir 60dB(A), bet L_{nakts} – 55dB(A).

6.3.1.3. 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 (35dB(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.

6.3.1.4. Lai novērtētu Paredzēto darbību un tās radīto ietekmi uz vidi, Ierosinātāja un Ziņojuma autori ir izdarījuši pieņēmumus par iespējamo lidojumu sadalījumu diennakts griezumā un apkalpotajiem gaisa kuģiem. Proti, veicot ietekmes uz vidi novērtējumu pēc iespējas agrākā Paredzētās darbības stadijā precīzi paredzēt visus risinājumus nav iespējams, tādēļ, lai izsvērtu iespējamo sagaidāmo ietekmi, ir jāizdara pieņēmumi. Pieņemts, ka lidojumu intensitātes sadalījums diennakts periodos būs 70% dienā, 20% vakarā un 10%

naktī. Norādīts, ka saskaņā ar ilgtermiņa meteoroloģiskajiem datiem, lidojumu sadalījums varētu būt proporcijā 67% un 33% pa lidojumu kursiem RWY 02 un RWY 20 (biežāk nolaižas un paceļas DR virzienā). Tāpat pieņemts, ka Lidostā tiks apkalpoti gan turbopropelleru, gan reaktīvo dzinēju lidaparāti ar 50-70 pasažieru ietilpību. Piemēram, turbopropelleru lidaparāti - Fokker 50 un Bombardier Dash 8-Q400 NextGen un reaktīvo dzinēju gaisa kuģi - Bombardier CRJ200 un Embrarer E170. Vadoties no publiski pieejamās informācijas (VAS „*Starptautiskās lidostas „Rīga”*” Stratēģiskās trokšņa kartes rezultātu kopsavilkuma 2.tabula) secināms, ka turbopropelleru gaisa kuģis Bombardier Dash 8-Q400 NextGen ir salīdzinoši kluss – tā vidējais sertificētais troksnis, kas raksturo gaisa kuģu radīto pacelšanās, nolaišanās un pārlidojumu troksni norādīts 85,0 dB(A)). Savukārt gaisa kuģis Fokker 50 ir skaļāks - 87,6 dB(A). Arī reaktīvo dzinēju gaisa kuģa Bombardier CRJ200 troksnis ir salīdzināms ar klusāko turbopropelleru gaisa kuģu radīto – 84,6 dB(A). Savukārt Embrarer E170 vidējais sertificētais troksnis ir lielāks - 90 dB(A). Novērtēšanas nolūkos pieņemts, ka šo 4 tipu gaisa kuģu sadalījums varētu būt līdzvērtīgs, proti -, ka gadā tiks apkalpoti 375 gaisa kuģi no katra tipa (375 nolaišanās un 375 pacelšanās), kas kopā veidos 1500 apkalpotus gaisa kuģus gadā (1500 nolaišanās un 1500 pacelšanās, t.i. – 3000 manevri kopā).

- 6.3.1.5. Saistībā ar minēto jāreķinās, ka ietekmes iepriekšēja novērtēšana vienmēr ir tikai prognoze un var atšķirties no faktiskās situācijas. Nav šaubu, ka Paredzētās darbības realizācijas gadījumā Lidostā apkalpoto gaisa kuģu veidi un to proporcionālais sadalījums atšķirtos. To precīzi iepriekš noteikt nav iespējams, tādēļ novērtējuma uzdevums ir rast priekšstatu par iespējamo ietekmi, ja Lidostā tiktu apkalpoti viena vai otra veida gaisa kuģi (vai to kombinācijas). Vadoties no minētā var tikt noteikti darbības nosacījumi, piesardzības prasības ietekmju uzraudzībai vai pat aprobežojumi (ja nepieciešams).
- 6.3.1.6. Konkrētajā gadījumā Paredzētās darbības novērtējumam sagaidāmā trokšņa 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*”). Balstoties uz aprēķinu rezultātiem secināts, ka pie plānotās Lidostas noslodzes gada griezumā (vidēji 3-4 apkalpoti gaisa kuģi dienā, 1500 pacelšanās un 1500 nolaišanās epizodes gadā, no kurām 70% būtu dienas laikā, 20% vakarā un 10% naktī) ilgtermiņa vidējais troksnis galvenokārt tikai pašas Lidostas teritorijā un tās tiešā tuvumā varētu sasniegt un pārsniegt MK Trokšņa Noteikumu Nr.16 2.pielikumā noteiktās stingrākās robežvērtības, kas būtu attiecināmas uz individuālo (savrupmāju, mazstāvu vai viensētu) dzīvojamo māju, bērnu iestāžu, ārstniecības, veselības un sociālās aprūpes iestāžu apbūves teritorijām. Skrejceļa zonā (gada griezumā) ilgtermiņa vidējais troksnis visaukstākais tiek prognozēts dienas periodā, kad plānots apkalpot 70% no kopējā lidojumu apjoma, proti – augstākais rādītājs L_{diena} ar plānoto Lidostas noslodzi uz skrejceļa aprēķināts 75-60 dB(A) intervālā, bet nesasniedzot ar 60-55 dB(A) zonu teritorijas ārpus Lidostas. Plašākas trokšņa izkļiedes zonas ir prognozētas DR virzienā, kur sagaidāms lielāks pacelšanos skaits (67% no kopskaita) valdošo DR vēju dēļ, tomēr arī šajās teritorijās netiek prognozēts, ka pacelšanās/nolaišanās koridorā esošās dzīvojamās mājas varētu tikt pakļautas troksnim, kura ilgtermiņa vidējās vērtības pārsniedz normatīvajos aktos noteiktās. Tāpat konstatēts, ka zonās, kur gaisa kuģu satiksmes troksnis varētu summēties ar citiem būtiskiem trokšņa avotiem (autoceļi, dzelzceļš) – gaisa satiksmes troksnis ilgtermiņā būs par 10dB (un vairāk) zemāks par normatīva robežu, tādēļ bažas par vairāku trokšņa avotu summēšanos (un iespēju summāri sasniegt vai pārsniegt normatīvu robežas) Ziņojuma autori kļiedē.

- 6.3.1.7. Novērtējis Ziņojumu, Birojs ņem vērā, ka pirms ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras piemērošanas, ietekmes uz vidi sākotnējā izvērtējuma ietvaros Lidostas attīstības iecerei tika sastādīta trokšņa prognoze 2 atšķirīgiem varbūtējās attīstības scenārijiem – 1.scenārijs, ja Lidostā tiek apkalpoti tikai klusākie turbopropelleru gaisa kuģi Bombardier Dash 8-Q400 NextGen līdz 1250 pacelšanās un 1250 nolaišanās reizēm gadā (kopā 2500), vai 2.scenārijs, – ja Lidostā tiek apkalpoti tikai skaļākie reaktīvo dzinēju gaisa kuģi (Embrarer E190) līdz 850 pacelšanās un 850 nolaišanās reizēm gadā (kopā 1700). Kopš vērtējuma 2014.gadā ir mainījies tiesiskais regulējums un trokšņa robežvērtības ir palielinātas par 5dB(A), tomēr minētās izmaiņas nav šķērslis salīdzinājumam ar pašreiz spēkā esošo regulējumu, jo novērtējums sniedz pārskatu par trokšņa izkliedes zonām ar 5dB(A) soli. Vadoties no pašreiz spēkā esošā regulējuma, 1.scenārija gadījumā trokšņa robežvērtību pārsniegumi tika prognozēti kā iespējami 1-3 tuvākajās mājās vakara un nakts periodā, bet 2 scenārija gadījumā tie tika prognozēti daudz plašākā zonā visos diennakts periodos, kas bija par pamatu secinājumam, ka Lidostā var būt nepieciešams ierobežot attiecīgās klases reaktīvo dzinēju gaisa kuģu apkalpošanu. Ņemot vērā dažādās prognozes un Ziņojumā vai tā papildinājumos sniegtos skaidrojumus, Birojs ir papildus salīdzinājis Ziņojumā ietvertu gaisa satiksmes radītā trokšņa prognozi un tās rezultātus ar gaisa satiksmes radītā trokšņa vērtējumu, ko Birojs cita ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros 2014.gadā tika pasūtījis datorprogrammas „SoundPlan 7.3” īpašumtiesību turētājam, Vācu uzņēmumam „SoundPLAN” GmbH (04.12.2014.). 2014.gadā tika vērtēta gaisa satiksmes radītā trokšņa ietekme divreiz lielākai gaisa satiksmes intensitātei kā Lidostā plānotā, ietverot arī lielos reaktīvo dzinēju gaisa kuģus, tomēr abas prognozes ir sastādītas ar vienu un to pašu datorprogrammu un prognožu rezultāti var būt indikatīvi salīdzināmi. Šādā vērtējumā Birojs konstatē, ka pie divreiz lielāka lidojumu apjoma ar būtisku lielo reaktīvo dzinēju gaisa kuģu īpatsvaru ilgtermiņa vidējā vērtība L_{diena} uz skrejceļa tika prognozēta 70-75DB(A) intervālā, attiecīgi Ziņojumā ietvertā prognoze, kas sastādīta ar šo pašu datorprogrammu, varētu būt pamatota un plašās pārsniegumu zonas (kā prognozēts 2014.gadā) maz varbūtīgas. Tomēr Biroja ieskatā pastāv arī objektīvs pamats saglabāt piesardzību, jo ar atšķirīgām datorprogrammām un dažādojot Lidostas noslodzes scenārijus, ir bijis iespējams iegūt atšķirīgas prognozes par sagaidāmo trokšņa līmeni. Tādēļ precīzākais un atbilstīgākais mehānisms konkrētajam gadījumam būtu faktisko trokšņa mērījumu veikšana, lai, palielinoties gaisa satiksmes intensitātei, fiksētu faktisko vides trokšņa līmeni un nepieciešamības gadījumā lemtu par papildus pasākumu, tajā skaitā darbības veikšanas nosacījumu paredzēšanu. Saistībā ar minēto Birojs atzīst par pamatotu izvirzīt nosacījumu, ka šāds ietekmes novērtēšanas pasākums uzsākams, ja tiek sasniegta puse no plānotās Lidostas noslodzes. Balstoties uz monitoringa rezultātu izvērtēšanu, var tikt lemts gan par nepieciešamību atļaujā noteikt papildus nosacījumus, gan par mērījumu prasības pārskatīšanu.
- 6.3.1.8. Kā jau iepriekš minēts – iepriekšējā prognozēšana ir tikai situācijas tuvinājums, jo var sniegt priekšstatu par galvenajām tendencēm. To, kāda būs Lidostas faktiskā noslodze un konkrēti – kādi gaisa kuģi tiks apkalpoti, noteiks virkne faktoru jau pēc Paredzētās darbības realizācijas. Tādēļ papildus instruments ietekmes kontrolei un uzraudzībai ir monitorings, ņemot vērā faktisko aktuālo situāciju. Tāpat jau šobrīd ir iespējams secināt, ka mainot apkalpoto gaisa kuģu proporciju un apkalpojot vairāk tādus gaisa kuģus, kuru vidējais sertificētais troksnis ir augstāks kā, piemēram, Bombardier Dash 8-Q400 NextGen vai Bombardier CRJ200 (~85,0 dB(A)) – palielinātos arī trokšņa ietekme. Sākotnēji, jo īpaši atsākot Lidostas darbību ar nelielu lidojumu intensitāti, trokšņa robežvērtību pārsniegumu iespējamība ir maz varbūtīga, tomēr intensitātei palielinoties, piesardzībā balstīti papildus risinājumi ietekmes kontrolei un pārvaldībai var kļūt aktuāli. **Normatīvajos aktos noteikto prasību, tajā skaitā trokšņa normatīvu ievērošana ir beznosacījuma prasība, citādā veidā Paredzētā darbība nav**

pieļaujama. Tomēr vienlaikus Novērtējuma likuma 24.panta (1)daļas 2)punkts noteic, ka Ierosinātāja ir arī atbildīga par Ziņojumā ietvertu risinājumu īstenošanu, tādēļ Ierosinātājai ir jānodrošina risinājumi, kas sasniedz ne būtiski sliktāku vides kvalitātes līmeni, kādu tā ar Lidostas darbību ir apņēmusies sasniegt atbilstoši Ziņojumā prognozētajam. Tāpat Ierosinātājai jānodrošina, ka Lidostā apkalpoto gaisa kuģu proporcija un vidējais sertificētais troksnis ir salīdzināms ar proporciju un vidējo sertificēto troksni tiem gaisa kuģiem, kuriem Ziņojumā sastādīta Lidostas trokšņa ietekmes prognoze. Ievērojot to, ka trokšņa prognoze tika sastādīta pieņemumam, ka skaļākie gaisa kuģi, kuru vidējais sertificētais troksnis ir ~ 88dB(A) un ~ 90dB(A), tiks apkalpoti kopskaitā, kas nepārsniedz 375 gadā katram no minētajiem veidiem, ir pamatoti noteikt aprobežojumu, ka lielāka skaita šādu gaisa kuģu apkalpošana Lidostā bez papildus padziļināta novērtējuma nav pieļaujama. Tāpat ir pamatoti noteikt, ka sasniedzot noteiktu lidojumu intensitātes līmeni, ir jāveic trokšņa mērījumi, lai novērtētu trokšņa ietekmi atbilstoši faktiskajai situācijai. Līdz ar to Birojs saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10)daļu uzskata par nepieciešamu trokšņa aspektā izvirzīt obligātos nosacījumus, ar kādiem Paredzētā darbība ir realizējama vai nav pieļaujama.

- a) Nav pieļaujama tāda Lidostas darbība, tajā skaitā apkalpoto lidojumu proporcionāls sadalījums pa diennakts periodiem, kas rada attiecīgajām teritorijām MK Trokšņa noteikumos Nr.16 noteikto trokšņa robežvērtību pārsniegumus.
- b) Ierosinātājai ir jānodrošina apkalpoto gaisa kuģu veidu, lidojumu intensitātes un proporciju risinājumi, kas sasniedz ne būtiski sliktāku vides kvalitātes līmeni trokšņa aspektā, kādu tā ar Ziņojumu ir apņēmusies sasniegt.
- c) Bez papildus padziļināta novērtējuma nav pieļaujama tādu gaisa kuģu, kuru vidējais sertificētais troksnis ir tuvu vai sasniedz 90dB(A), apkalpošana apjomā, kas pārsniedz 375 gadā katram no gaisa kuģu veidiem un 750 kopskaitu gada griezumā.
- d) Apkalpoto gaisa kuģu pacelšanās un nolaišanās reižu kopskaitam sasniedzot 1500 gadā, ir uzsākams vides trokšņa monitorings, veicot nepārtrauktus mērījumus Lidostas gaisa satiksmes radītai trokšņa ietekmei visvairāk pakļautajās dzīvojamo māju teritorijās, lai novērtētu Lidostas radīto trokšņa ietekmi atbilstoši faktiskajai situācijai. Monitoringa programma un nosacījumi, tajā skaitā informācijas apmaiņai nosakāmi sadarbībā ar Valsts vides dienestu, paredzot prasības monitoringa rezultātu izvērtēšanai, lai nepieciešamības gadījumā lemtu par papildus nosacījumiem negatīvas ietekmes nepieļaušanai vai samazināšanai, vai lemtu par nepārtraukto mērījumu prasības pārskatīšanu.
- e) Ja tiek paredzēti jauni, būtiski atšķirīgi šī ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros nenovērtēti risinājumi gaisa satiksmei, tajā skaitā lidojumu intensitātei, proporcionālajam sadalījumam pa diennakts periodiem vai gaisa kuģu veidiem, 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.

6.3.2. Gaisu piesārņojošo vielu emisija un izmaiņas gaisa kvalitātē:

- 6.3.2.1. 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.

- 6.3.2.2. 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.
- 6.3.2.3. Ziņojumā ir identificēti galvenie gaisu piesārņojošo vielu emisiju avoti, kas saistīti ar Lidostas plānoto darbību:
 - 6.3.2.3.1. aviosatiksme Lidostas teritorijā (avots A1);
 - 6.3.2.3.2. aviosatiksme, sasniedzot 3000 pēdu (914,4 m) augstumu (avoti A2-A11);
 - 6.3.2.3.3. katlu māja (avots A 12; ņemot vērā to, ka šobrīd katlu mājas ierīkošanas risinājums vēl nav pilnībā zināms, novērtējuma nolūkos pieņemts nelabvēlīgākais risinājums – ogļu katlu māja);
 - 6.3.2.3.4. degvielas (dīzeļdegvielas, benzīna, aviācijas degvielas) glabāšanas rezervuāri, pildnes (Avots A13);
 - 6.3.2.3.5. satiksme uz Lidostas pievedceļa (Avots A14);
 - 6.3.2.3.6. transports Lidostas teritorijā, tajā skaitā automašīnu autostāvvietā (Avoti A15 un A16).
- 6.3.2.4. Ņemot vērā Lidostas darbības specifiku, veicot ietekmes uz vidi novērtējumu, Ziņojuma autori ir izsvēruši Lidostas satiksmes, tajā skaitā gaisa satiksmes radīto emisiju ietekmi. Šim nolūkam Ziņojuma autori ir definējuši saistītos emisiju avotus – Lidostas pievadceļš, Lidostas īstermiņa autostāvvietā, uzņēmuma transports Lidostas teritorijā, kā arī aviosatiksme Lidostā un LTO ciklā. 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. Tādējādi pieņemts, ka vērtēšanas laika periodā Lidostas satiksmei raksturīgās emisijas tiek emitētas izkliedēti visā definēto laukumu teritorijā.
- 6.3.2.5. Lai novērtētu esošo piesārņojumu Lidostas apkārtnē, izmantoti LVGMC 2015.gada 2.jūnijā ar izziņu Nr.4-6/1171 sniegtie dati par emisiju fona koncentrāciju Lidostas ietekmes zonā. Vadoties no minētās izziņas secināms, ka saskaņā ar modelēšanas rezultātiem augstākais piesārņojuma līmenis Lidostas apkārtnē ir šāds:
 - 6.3.2.5.1. daļiņām PM₁₀ gada vidējā koncentrācija ir 8,2 µg/m³ un diennakts 36.augstākā koncentrācija 11,4 µg/m³;

- 6.3.2.5.2. daļiņām $PM_{2.5}$ gada vidējā koncentrācija ir $6,0 \mu g/m^3$;
- 6.3.2.5.3. oglekļa oksīdam 8 stundu maksimālā koncentrācija ir $230 \mu g/m^3$.
- 6.3.2.5.4. slāpekļa dioksīdam gada vidējā koncentrācija ir $14,7 \mu g/m^3$ un stundas 19.augstākā koncentrācija $49 \mu g/m^3$;
- 6.3.2.5.5. sēra dioksīdam diennakts vidējā koncentrācija ir $1,3 \mu g/m^3$, bet stundas 25.augstākā koncentrācija ir $1,8 \mu g/m^3$;
- 6.3.2.5.6. Benzolam gada vidējā koncentrācija ir robežās no $3,0 \mu g/m^3$.
- 6.3.2.6. Secināts, ka fona koncentrācijas nevienai vielai Lidostas ietekmes zonā nepārsniedz Ministru kabineta 2009.gada 3.novembra noteikumos Nr. 1290 "*Noteikumi par gaisa kvalitāti*" (turpmāk MK noteikumi Nr.1290) noteiktās vērtības. Secināts, ka tikai benzolam pastāvošās fona piesārņojuma koncentrācijas Lidostas ietekmes zonā var sasniegt 60% no normatīva, citu vielu gadījumā tās ir ~3% - 40% no gaisa kvalitātes normatīva.
- 6.3.2.7. No vienas puses, - novērtējis Ziņojumā ietverto informāciju attiecībā uz esošo vides stāvokli, Birojs nevar atzīt, ka būtu pilnībā izpildītas normatīvajos aktos noteiktās prasības attiecībā uz fona piesārņojuma novērtējumu, jo LVGMC izziņai pievienotā datu kopa attiecībā uz esošo piesārņojuma līmeni bija jāattēlo grafiskā formā, turklāt tālākam aprēķinu pamatam noteiktās maksimālās piesārņojuma koncentrācijas bija jāņem no telpiski atbilstīgās datu kopas par gada vidējām vērtībām, nevis no LVGMC izziņā tabulāri norādītās maksimālās koncentrācijas vērtības. Tomēr no otras puses, - novērtējis šo trūkumu un tā būtiskumu, lai izdarītu secinājumus par sagaidāmo ietekmi, Birojs atzīst, ka tas pēc būtības nav šķērslis, lai konstatētu, ka Lidostā un tās ietekmes zonā esošais piesārņojuma līmenis nepārsniedz normatīvajos aktos noteiktās robežvērtības, turklāt ir pamatoti uzskatīt, ka darbības vietā esošais fona piesārņojuma līmenis ir mazāks kā izziņā norādītās maksimālās vērtības katrai konkrētajai vielai visā apgabalā, par kuru izziņa pieprasīta. Šādā ziņā var uzskatīt, ka Ziņojumā ir atspoguļota nelabvēlīgāka situācija kā faktiskā un nebūtu pamata atteikt izsniegt par to atzinumu. Tomēr Ierosinātajai ir jāreķinās, ka šis novērtējuma veids neatbilst tām precīzajām prasībām, kas attiecīgo darbību veikšanai ir detalizēti noteiktas ar Ministru kabineta 2013.gada 2.aprīļa noteikumiem Nr.182 „*Noteikumi par stacionāru piesārņojuma avotu emisijas limita projektu izstrādi*”, jo īpaši 5.pielikumu, kuras būs būtiski izpildīt, lai vēlāk saņemtu piesārņojošās darbības atļauju.
- 6.3.2.8. 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 Lidostas noslodzes maksimālās prognozes (3000 lidojumi, t.i. – 1500 LTO cikli). Piesārņojošo vielu izkliedes aprēķināšanai izmantota datorprogramma Aeromod, kas atbilst matemātiskā Gausa tipa modelim. Gaisa kvalitātes izmaiņu novērtēšanai ir sastādītas izkliežu aprēķinu kartes un novērtētas iespējamās gaisa kvalitātes izmaiņas Lidostas teritorijā un tās apkārtnē. Saistībā ar faktoru izmantošanu un to pamatotību Ziņojuma autori savus apsvērumus ir iekļāvuši Ziņojuma 5.1.nodaļā, skaidrojot aprēķinu rezultātu un pielietotās datorprogrammas izmantojamību. Vienlaikus saistībā ar gaisa kuģu emisiju dinamiku Birojs atzīmē, ka -, ņemot vērā darbības specifiku, plānoto Lidostas noslodzi un LTO cikla ilgumu, emisijas Lidostā un tās apkārtnē nav vienmērīgas, tādēļ maksimālās stundas vai 8 stundu koncentrācijas lokāli var būt augstākas. Birojs šos apstākļus ņem vērā, lemjot par sagaidāmās ietekmes būtiskumu.
- 6.3.2.9. Analizējot iegūtos rezultātus Ziņojuma autori secina, ka nevienai no piesārņojošām vielām nedz Lidostas teritorijā, nedz tās apkārtnē nav sagaidāma noteiktā normatīva pārsniegšana un ka būtiskāka emisiju ietekme uz gaisa kvalitāti būs Lidostas zemes

transportam un degvielas uzpildei. Secināts, ka summāri ar esošo piesārņojuma līmeni (ja pieņemtu, ka maksimālās LVGMC izziņā norādītās vērtības atrodas tajā pat teritorijā, kur sagaidāma maksimālā piesārņojuma koncentrācija, ko radītu Paredzētā darbība) – maksimālais piesārņojuma līmenis dažādām piesārņojošām vielām būtiski nepalielinātos un būtu ~3%, ~25-27%, kā arī 35% un 43% no normatīva, savukārt benzolam tas varētu sasniegt 71% (šobrīd 61% no normatīva).

- 6.3.2.10. Novērtējis Ziņojumā ietverto informāciju, kā arī vadoties no Biroja pieaicinātā eksperta atzinumā ietvertā vērtējuma un Ziņojumā iestrādātajiem papildinājumiem, Birojs atzīst, ka ietekme uz gaisa kvalitāti, ko varētu radīt Paredzētā darbība, kopumā ir bijusi vērtēta un ir apzināti galvenie ar iespējamo ietekmi saistītie aspekti, tomēr ne visos aspektos novērtējuma izpildījums ir bijis precīzs, ņemot vērā normatīvajos aktos noteiktās detalizētās prasības dažādiem novērtējuma soļiem. Izsverot gan ietekmes uz vidi novērtēšanas mērķi, gan samērības un lietderības apsvērumus, Birojs atzīst, ka šoreiz identificētie trūkumi nav tik būtisks šķērslis, lai neizdotu atzinumu, jo novērtējums ir veikts un ir bijis iespējams secināt, ar kādiem papildus piesārņojuma veidiem un tā apjomiem Paredzētās darbības realizācijas gadījumā būtu jārēķinās. Veicot ietekmes uz vidi novērtējumu, vienmēr ir jāņem vērā, ka iepriekšējās novērtēšanas darbības ir indikatīvas un var galvenokārt uzrādīt tikai tendenci. Pirmkārt, aprēķins un iegūtais rezultāts var atšķirties, atkarībā no tā, kāda aprēķinu metodika un emisiju faktori tiek piemēroti. Otrkārt, visus darbības aspektus (šajā gadījumā konkrētus gaisa kuģus, kas tiks apkalpoti Lidostā) iepriekš precīzi paredzēt nav iespējams. Šajā gadījumā ir novērtēts, ka Lidostas devums gaisa piesārņojuma jomā (salīdzinājumā ar normatīviem) būtu galvenokārt neliels - 1%, 1,6%, 2%, 3%, 6%, 7%. Augstākas piesārņojuma koncentrācijas - 11% un 19% sagaidāmas benzola gada vidējās un NO₂ stundas 19. augstākās koncentrācijas gadījumā. Tomēr arī summāri ar esošo piesārņojuma fonu (ja pieņemtu, ka gan esošās, gan ar Paredzēto darbību sagaidāmās augstākās koncentrācijas atrastos telpiski identiskās vietās) – sasniegtu 71% un 43% no normatīva, kas saglabā piesardzības rezervi saistībā ar iepriekš konstatēto, ka summārās koncentrācijas tām vielām, kuru noteikšanas periods ir mazāks kā kalendārais gads, vai kuru emisiju faktori citos literatūras avotos ir definēti augstāki, var būt arī lielākas. Ar plānoto Lidostas noslodzes intensitāti Lidostas piensesums būtu galvenokārt nebūtisks.
- 6.3.2.11. Novērtējis Ziņojumu Birojs tāpat 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 izvēlētās pieejas, pielāgojot novērtēšanas formu dažādiem emisiju avotiem un interpretējot iegūto rezultātu. Iegūtais rezultāts nepārprotami būtu bijis 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 un konkrēto gaisa piesārņojuma avotu tuvumā. Tomēr Ziņojums ļauj secināt, ka būtiskas ietekmes varbūtība piesārņojošo vielu kontekstā nav sagaidāma un nozīmīga piesārņojuma izplatība ārpus lidlauka robežām ir maz varbūtīga, izņemot avāriju situācijas, kuru varbūtība pie plānotās nelielās lidojumu intensitātes un pie nosacījuma, ka Lidosta saņem atbilstīgu sertifikāciju (tādējādi izpildos visas drošības prasības) ir zema. **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 Ierosinātajai, gan citiem operatoriem (kas varētu veikt piesārņojošās darbības Lidostas teritorijā, piemēram, saistībā ar degvielas saimniecību vai katlu māju) saistoša. Citādā veidā Lidostā plānoto darbību realizēšana nav pieļaujama. Tomēr vienlaikus**

Novērtējuma likuma 24.panta (1)daļas 2)punkts noteic, ka Ierosinātāja ir arī atbildīga par Ziņojumā ietvertu risinājumu īstenošanu. Ievērojot minēto, kā arī vērtējumu un secinājumus, kas ietverti Ziņojumā, Birojs saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10)daļu noteic, ka Ierosinātājam ir jānodrošina risinājumi, kas sasniedz ne būtiski sliktāku gaisa kvalitātes līmeni, kādu tā ar Lidostas darbību Ziņojumā ir apņēmusies sasniegt.

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

6.3.3.1. Lidostas teritorija ir reģistrēta LVĢMC informācijas sistēmā piesārņoto un potenciāli piesārņoto vietu datu bāzē ar reģistrācijas Nr. 44748/1571 kā potenciāli piesārņota vieta. Līdz ar to, nozīmīgs ar Lidostas ekspluatāciju un Paredzēto darbību saistīts aspekts ir Lidostas teritorijas hidroloģiskie apstākļi un esošais piesārņojums kontekstā ar piesardzības pasākumiem, kas veicami būvdarbu un būvju lietojuma laikā, lai neveicinātu apkārtnes teritoriju pārmitrināšanos un neveicinātu piesārņojuma migrāciju.

6.3.3.2. 2012.gadā SIA „Eko Pētnieks”, balstoties uz Ierosinātājas pasūtījumu, ir veikusi izpēti ar nolūku noteikt Lidostas teritorijas gruntsūdeņu un grunts sākotnējo stāvokli un ierīkot novērošanas urbumus. Lidostas teritorijā tika ierīkoti novērošanas urbumi, kā arī paņemti un analizēti grunts (no 3 urbumiem) un gruntsūdeņu (no 5 urbumiem) paraugi. Secināts, ka gruntsūdeņos nav konstatējams piesārņojums ar svīnu, aromātiskajiem ogļūdeņražiem vai naftas produktiem, savukārt divos no urbumiem – Lidostas Z, ZR daļā esošajā 1-N urbumā un Lidostas D daļā esošajā urbumā 4-N ir konstatējams grunts piesārņojums ar smagajiem metāliem un naftas produktiem, savukārt urbumā 1-N grunts paraugā piesārņojums ar naftas produktiem ir konstatēts līmenī, kas pārsniedz Ministru kabineta 2002.gada 12. marta noteikumos Nr. 804 „*Noteikumi par augšnes un grunts kvalitātes normatīviem*” (turpmāk arī MK noteikumi Nr.804) noteikto piesardzības robežlielumu (B vērtība). Atbilstoši šī pētījuma rezultātiem, tika secināts, ka:

6.3.3.2.1. Lidostas teritorijā gruntsūdeņi ir labi aizsargāti no varbūtēja virszemes piesārņojuma;

6.3.3.2.2. gruntsūdeņos nav konstatējams naftas produktu slānis vai plēve, kā arī naftas produktu, aromātisko ogļūdeņražu un svīna piesārņojums;

6.3.3.2.3. paaugstināts naftas produktu piesārņojums gruntī konstatēts tikai 1-N urbumā, kur tā koncentrācija pārsniedz piesardzības robežvērtību;

6.3.3.2.4. aromātiskie ogļūdeņraži gruntī nav konstatēti. Vājš piesārņojums ar smagajiem metāliem konstatēts 1-N urbumā (cinks, varš, kadmījs, hroms, niķelis un arsēns) un daļēji 4-N urbumā (cinks, hroms, arsēns). Savukārt 2-N urbumā grunts nav piesārņots ar smagajiem metāliem.

6.3.3.2.5. piesārņojumu urbumu 1-N un 4-N rajonos var izskaidrot ar teritorijas urbanizēto fonu un, daļēji, ar Lidostas bijušo darbību; nav izslēgts, ka Lidostas teritorijas ierīkošanai (planēšanai) jau sākotnēji bijusi izmantota piesārņota grunts;

6.3.3.2.6. Lidostas teritorijas sanācijas darbi nav nepieciešami, tomēr rekomendējams (piesārņojuma izplatības dziļuma, platības un virziena noskaidrošanai) 1-N urbuma rajonā papildus paņemt grunts paraugus naftas produktu koncentrācijas noteikšanai; tāpat, ņemot vērā, ka gruntī konstatēta smago metālu paaugstināta koncentrācija, rekomendējams gruntsūdeņos pārbaudīt arī smago metālu (cinks, varš, kadmījs, hroms, niķelis un arsēns) saturu.

- 6.3.3.3. Saskaņā ar Ziņojumu 2015.gadā papildus ir veikta paraugu analīze grunts un gruntsūdens piesārņojuma novērtējumam. Šim nolūkam analizēti grunts paraugi urbumos 3-N un 5-N smago metālu noteikšanai, kā arī, lai izvērtētu gruntī iepriekš konstatētā piesārņojuma ar naftas produktiem migrācijas iespēju, ap urbumu 1-N papildus tika ierīkoti divi zondēšanas urbumi 1 un 1a. Atbilstoši Ziņojumā skaidrotajam, urbumu ierīkošanas vietas tika izvēlētas divos iespējamo gruntsūdeņu atslodzes virzienos pie tuvākajiem drenāžas grāvjiem. Norādīts, ka papildus pētījumi grunts piesārņojuma līmeni ar naftas produktiem virs piesardzības robežlieluma B vērtības ap urbumu 1-N neapstiprina. Smago metālu piesārņojums gruntī minētajos urbumos ir konstatēts līmenī, kas nesasniedz piesardzības robežlieluma B vērtības. Papildus ir vērtēts piesārņojušo vielu migrācijas potenciāls, secinot, ka migrācijas potenciāls ir tādā līmenī, kas nevar ietekmēt virszemes ūdeņu noteces kvalitāti. Savukārt gruntsūdens paraugos pārbaudīts piesārņojuma ar smagajiem metāliem līmenis. Secināts, ka piesārņojuma līmenis, kas tuvcitos Ministru kabineta 2002.gada 12. marta noteikumos Nr.118 „*Noteikumi par virszemes un pazemes ūdeņu kvalitāti*” noteiktajiem robežlielumiem nevienā no paraugiem nav konstatējams.
- 6.3.3.4. Ņemot vērā minēto, Ziņojuma autori secina, ka ietekme uz gruntsūdeņu un virszemes ūdeņu kvalitāti var rasties tikai ārkārtas situācijā, avārijas rezultātā. Vienlaikus Ziņojuma autori atzīst, ka nevar izslēgt, ka, lai gan gruntī tāds piesārņojuma līmenis, kas prasītu sanācijas pasākumus, nav konstatēts, - teritorijā var būt vēsturiskais piesārņojums, kas nav vēl gadu gaitā degradējies. Tāpēc atzīts, ka drenāžas grāvju tīrīšanas gaitā būs nepieciešams ņemt papildus grunts paraugus un veikt to ķīmiskās analīzes. Gadījumā, ja analīžu rezultāti uzrādīs piesārņojuma robežvērtību pārsniegumus, izņemtā grunts jāutilizē kā bīstamie atkritumi. Tāpat vērsta uzmanība uz apstākli, ka drenāžas sistēmas pārbūves laikā (veicinot ūdens noteci), ūdeņu ķīmiskais sastāvs (kvalitāte) pārejoši var pasliktināties, jo no grunts var tikt izskalotas vielas, kas ilgstošā periodā bijušas adsorbētā stāvoklī. Tādēļ atzīts, ka šādiem drenāžas ūdeņiem drenāžas sistēmas pārbūves laikā ir nepieciešama kvalitātes kontrole un lokāla attīrīšana. Precīzi kontroles un attīrīšanas risinājumi šī brīža izvērtēšanas stadijā vēl nav noteikti.
- 6.3.3.5. Novērtēts, ka ģeotehniskie apstākļi Lidostas teritorijā Paredzētās darbības veikšanai ir labvēlīgi, arī skrejceļa pamatni veido grunts slāņi ar kopumā labu nestspēju. Tomēr nepieciešams veikt meliorācijas sistēmas sakārtošanu, lai izslēgtu teritorijas un grunts slāņu apūdeņošanu un skrejceļa garantēti drošu izmantošanu. Ziņojuma autori norāda, ka, - ņemot vērā teritorijas ģeomorfoloģiskos, hidroģeoloģiskos un hidroloģiskos apstākļus, galvenais uzdevums ir situācijai atbilstošas virszemes ūdens novadīšanas sistēmas izbūve, jo visu veidu piesārņojums, kas teorētiski varētu veidoties Lidostas ekspluatācijas laikā, nonāks ar virszemes noteci drenāžas grāvjos, t. sk. arī gruntsūdeņu atslodzes rezultātā (ņemot vērā gruntsūdeņu augsto līmeni). No Ziņojuma izriet, ka, pārbūvējot, ierīkojot vai tīrot drenāžas sistēmu tiks ņemts vērā, ka nogulsnes varētu būt piesārņotas. Tāpat, atbilstoši Ziņojumam, lai novērstu nelabvēlīgu ietekmi, Paredzētās darbības ietvaros ir paredzēts:
- 6.3.3.5.1. Tehniskās projektēšanas gaitā paredzēts veikt precīzus meliorācijas sistēmas un novadāmo ūdeņu apjomu kā arī individuālo attīrīšanas iekārtu aprēķinus. No Ziņojuma izriet, ka individuālās attīrīšanas iekārtās ir paredzēts attīrīt savāktos lietus notekūdeņus no degvielas saimniecības teritorijas un gaisa kuģu stāvlaukumiem (izņemot periodos, kad notiek gaisa kuģu apstrāde ar pretapledošanas šķidrumu vai mazgāšana), kā arī drenāžas ūdeņu attīrīšanai meliorācijas sistēmas sakārtošanas laikā, kad iespējama pastiprināta izskalošanās. Ziņojumā norādīts, ka paredzēts smilšu un naftas produktu atdalītājs un nosēdaka ar absorbējošu filtru. Vienlaikus norādīts, ka

meliorācijas sistēmas un individuālo attīrīšanas iekārtu izbūves projektus paredzēts saskaņot ar vides institūcijām un pašvaldību, tajā skaitā nosakot un saskaņojot arī drenāžu ūdeņu turpmākā monitoringa vietas.

- 6.3.3.5.2. Attiecībā uz monitoringu Ziņojuma autori uzskata, ka ir pietiekami ar jau izveidotajiem monitoringa urbumiem un ka monitoringu ieteicams veikt divas reizes gadā, t.i. maksimālā un minimālā gruntsūdeņu līmeņa periodos. Vienlaikus norādīts, ka trīs monitoringa urbumu (urb. N-3, urb. N-4 un urb. N-5) tehniskais stāvoklis ir neapmierinošs, tādēļ tos nepieciešams sakārtot atbilstoši monitoringa vajadzībām. Papildus monitorings lokālos potenciāla piesārņojuma objektos (piemēram, degvielas uzpildes zonās un pretapledošanas darbu veikšanas zonās) vajadzības gadījumā tiks nodrošināts saskaņā ar normatīvo aktu prasībām, ja šādas prasības tiks izvirzītas piesārņojošās darbības atļaujā.
- 6.3.3.5.3. Tā kā drenāžas grāvju tīrīšanas un jauno grāvju izbūves laikā notiks stipra drenāžas ūdeņu uzduļķošanās, ir paredzēts realizēt pasākumus, kas mazina uzduļķojuma izplatīšanos, jo īpaši ņemot vērā, ka aizsērējušajā sistēmā būvdarbu gaitā varētu atklāties akumulēts vēsturiskais piesārņojums. Drenāžas grāvju tīrīšanas un jauno grāvju izbūves laikā paredzēts veikt arī nogulšņu ķīmiskās analīzes, lai noteiktu nogulšņu sastāvu un izlemtu, vai tās nav jāutilizē kā bīstamie atkritumi.
- 6.3.3.6. Ziņojumā ietverts vērtējums par pozitīviem un negatīviem aspektiem gan Lidostas notekūdeņu novadīšanai uz Lociku ciema notekūdeņu savākšanas sistēmu, gan lokālu, autonomu notekūdeņu attīrīšanas iekārtu izveidei un ekspluatācijai, kā rezultātā, pamatojoties uz teorētiskiem apsvērumiem, kā optimālākā alternatīva izvēlēts pieslēgums SIA „*Naujenes pakalpojumu serviss*” centralizētiem kanalizācijas tīkliem. Lai arī Lociku ciema centralizēto notekūdeņu attīrīšanas iekārtu darbības efektivitāte tiek vērtēta kā stabila, Ziņojumā novērtēts, ka iekārtu darbību jau šobrīd raksturo liela noslodze. Tādēļ Ziņojuma autori atzīst, ka minētās iekārtas varēs nodrošināt Lidostas notekūdeņu atbilstīgu attīrīšanu, nelabvēlīgi neietekmējot to darbību, pie nosacījuma, ja Lidostas notekūdeņi atbildīs Ministru kabineta 2002.gada 22.janvāra noteikumu Nr.34 “*Noteikumi par piesārņojošo vielu emisiju ūdenī*” prasībām. Saistībā ar minēto Ziņojuma autori atzīst, ka risks šādai nelabvēlīgai ietekmei varētu būt gadījumā, ja novadāmajos notekūdeņos nokļūtu sadzīves notekūdeņiem netipiski sārņu veidi. Ziņojumā netiek konstatēts, ka pastāvētu pamats šādiem bioloģiskās attīrīšanas iekārtām nelabvēlīgiem komponentiem parādīties Lidostas notekūdeņos, tomēr precīzāki aprēķini par novadāmo notekūdeņu daudzumu un piesārņojuma slodzi Ziņojumā nav ietverti.
- 6.3.3.7. Novērtējis Ziņojumā ietverto informāciju, kā arī Izstrādātāja papildus sniegtos skaidrojumus un apsvērumus, Birojs secina, ka kopumā SIA „*Naujenes pakalpojumu serviss*” centralizēto attīrīšanas iekārtu jauda var būt uzskatāma par pietiekamu, lai papildus uzņemtu arī Lidostas sadzīves notekūdeņus, vienlaikus saglabājama piesardzība, jo notekūdeņi no gaisa kuģiem satur papildus vielas, kam var būt augstāks bioloģiskā un ķīmiskā skābekļa patēriņš. Pie plānotā ūdens patēriņa 10-20m³ diennaktī un centralizēto notekūdeņu attīrīšanas iekārtu projektētās jaudas 300m³ dnn (saskaņā ar NAI Atļauju šobrīd novadītais apjoms ~200m³ dnn) Lidostas notekūdeņu apjoms nebūtu uzlūkojams par tik būtisku, lai pārsniegtu iekārtu kapacitāti un šādas kapacitātes rezervi. Tomēr sadarbībā ar SIA „*Naujenes pakalpojumu serviss*” ir jādefinē gan novadīšanas nosacījumi un notekūdeņu kvalitātes prasības, gan risinājumi notekūdeņu kvalitātes kontrolei. Ņemot vērā vides riskus, ko sevī ietvertu iespējamība (pat ja netiek prognozēta augsta tās varbūtība), ka tiktu nelabvēlīgi ietekmēta Lociku ciema bioloģisko attīrīšanas iekārtu darbība, ar Paredzēto darbību nepieciešams nodrošināt risinājumus, lai notekūdeņu piesārņojuma slodze nepārsniegtu iekārtām noteiktos

pieļaujamās piesārņojuma parametrus. Ievērojot to, ka šī brīža projekta attīstības stadijā, t.i. - Ziņojumā ir tikai ieskicēti iespējamie notekūdeņu apsaimniekošanas aspekti, risinājumi un sagaidāmā ietekme (bez precīziem aprēķiniem, kas pamatotu konkrētu risinājumu izvēli), izstrādājot būvprojektu un saņemot piesārņojošās darbības atļauju, ir jāveic precīzi un detalizēti notekūdeņu apjoma un piesārņojuma slodzes aprēķini, jāparedz risinājumi to kvalitātes kontrolei pirms ieplūdes un, ja nepieciešams, jānodrošina arī notekūdeņu priekšattīrīšana (izbūvējot atbilstīgas iekārtas) pirms ieplūdes centralizētajās notekūdeņu attīrīšanas iekārtās. Citādā veidā Paredzētā darbība nav pieļaujama. Tāpat ir jāveic arī precīzs ūdeņu no gaisa kuģu pretapledošanas apstrādes un mazgāšanas vietas aprēķins, nosakot optimālo uztveršanas krājrezervuāra tilpumu un iztukšošanas biežumu.

- 6.3.3.8. Ar Lidostas darbību ir sagaidāms ķīmisko vielu lietojums – Lidostas transportam izmantojamā degviela, gaisa kuģu pretapledošanas līdzekļa izlietojums, Lidostas tehnikas apkopes materiāli, gaisa kuģu tualetēs izmantojamie dezinfekcijas līdzekļi u.c. Tomēr Lidostas darbība ir iespējama tikai gadījumā, ja tiek saņemta piesārņojošās darbības atļauja, tajā iestrādājot arī izejvielu aprites pārvaldības sistēmu, - to uzglabāšanas, lietošanas, ietekmju novēršanas un uzraudzības nosacījumus. No Ziņojuma izriet, ka visas darbības ir paredzēts veikt tehniski atbilstīgi aprīkotās vietās un laukumos, grunts un gruntsūdens piesārņojuma novēršanai teritorijā, kur nepieciešams, tiks aprīkota ar notekūdeņu savākšanas un/vai attīrīšanas iekārtām, šādu risinājumu efektivitātes uzraudzībai ir iespējams nodrošināt kontroles pasākumus. Līdz ar to nav sagaidāms, ka ar Paredzētās darbības realizāciju varētu tikt radīti būtiski vides piesārņojuma riski. 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, kas nozīmīgi atšķiras no pašlaik paredzētajiem, var tikt piemērots un veikts arī ietekmes uz vidi sākotnējais izvērtējums.
- 6.3.3.9. 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. Ar būvdarbiem tiks radītas raksturīgās ietekmes - troksnis, palielināta smagā transporta kustība piegulošajā teritorijā un uz tuvējiem autocelļiem, 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 vērtējamas 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 to darbība nav nepieciešama,

periodisku ievēdamā izejmateriāla analīžu veikšanu un iespējamā piesārņojuma kontroli (nepieciešamības gadījumā – nostādināšanu/attīrīšanu), darba zonas uzturēšanu kārtībā, sadzīves atkritumu konteineru uzstādīšanu, būvniecības atkritumu savākšanas konteineru uzstādīšanu, pie nepieciešamības - biotuaļu 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, vienlaikus rēķinoties ar vēsturiskā piesārņojuma papildus atklāšanās iespējamību.

6.3.3.10. Ņemot vērā visu iepriekš minēto un Ziņojumā norādīto, saskaņā ar Novērtējuma likuma 20.panta (10) daļu, ja tiek pieņemts Paredzētās darbības akcepts, Birojs 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 teknēs un virszemes ūdeņos.
- b) Objektu būvniecība, arī meliorācijas sistēmas atjaunošana un novadgrāvju izbūve 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) Nokrišņu un būvdarbu rezultātā radušos ūdeņu novadīšana nedrīkst pasliktināt saņemamo ūdeņu kvalitāti. Nav pieļaujama neattīrītu ūdeņu no degvielas saimniecības bāzes un gaisa kuģu stāvvietām novadīšana vidē. Ūdeņi no gaisa kuģu pretapledošanas apstrādes un mazgāšanas ir jānovada uz krājrezervuāru un jānodod atkritumu apsaimniekošanas uzņēmumam. Izstrādājot būvprojektu, ir jāveic precīzs ūdeņu no gaisa kuģu pretapledošanas apstrādes un mazgāšanas vietas aprēķins, nosakot gan optimālo uztveršanas krājrezervuāra izbūves risinājumu un tilpumu, gan iztukšošanas biežumu.
- d) Veicot būvdarbus vai tīrot, ierīkojot un pārbūvējot drenāžas sistēmu vai tās sastāvdaļas jāņem vērā, ka nogulsnes varētu būt piesārņotas, līdz ar to, lai pieņemtu lēmumu par nogulšņu apsaimniekošanas veidu, nepieciešams izlases veidā veikt izrakto nogulšņu ķīmiskās analīzes atbilstoši Ziņojumā paredzētajam. Jāparedz un jānodrošina risinājumi piesārņotu drenāžas ūdeņu attīrīšanai pirms novadīšanas, kā arī risinājumi, kas ierobežo suspendēto vielu izplatīšanos un nepieļauj naftas produktu noplūdi ārpus Lidostas teritorijas.
- e) Ievērojot to, ka ar Ziņojumu nav padziļināti vērtēts alternatīvais risinājums Lidostas sadzīves notekūdeņu lokālai attīrīšanai un tālākai novadīšanai, bez papildus padziļināta izvērtējuma nav pieļaujams cits risinājums kā sadzīves notekūdeņu novadīšana uz Lociku ciema centralizētajām notekūdeņu attīrīšanas iekārtām. Izstrādājot būvprojektu un saņemot piesārņojošās darbības atļauju, ir jāveic precīzi un detalizēti notekūdeņu apjoma un piesārņojuma slodzes aprēķini

un sadarbībā ar iekārtu apsaimniekotāju (šobrīd SIA „Naujenes pakalpojumu serviss”) jānosaka prasības to kvalitātei un pie nepieciešamības risinājumi kvalitātes kontrolei pirms ieplūdes.

- f) Lidostas teritorijā ir jāturpina grunts un gruntsūdens monitorings maksimālā un minimālā gruntsūdeņu līmeņa periodos atbilstoši Ziņojuma 7.nodaļā paredzētajam. Jānodrošina Lidostas teritorijā esošo monitoringa urbumu N-3, urb. N-4 un urb. N-5 tehniskā stāvokļa atjaunošana monitoringa vajadzībām. Ierosinātājai jāreķinās, ka piesārņojošās darbības atļaujā var tikt izvirzītas papildus prasības vides stāvokļa monitoringam. Visi monitoringa rezultāti iesniedzami Daugavpils RVP un Daugavpils novada domei un atbilstoši izvērtējuma rezultātiem lemjams par monitoringa nosacījumu pārskatīšanas vai papildus nosacījumu nepieciešamību.
- g) Ja tiek paredzēti vai konstatēti jauni, šī ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros nenovērtēti risinājumi darbību veikšanai, tajā skaitā darbības vietu izmaiņas vai jauni nozīmīgi 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.

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

- 6.3.4.1. Lidosta tieši nerobežojas ar īpaši aizsargājamām dabas teritorijām. Lidostai tuvākā īpaši aizsargājamā dabas teritorija ir Eiropas Savienības nozīmes aizsargājamo teritoriju Natura 2000 tīklā iekļautais aizsargājamo ainavu apvidus „*Augšdaugava*” (turpmāk arī AAA „*Augšdaugava*”). Šai teritorijai ir gan ainaviska, gan dabaszinātniskas vērtība – tajā ir izcilas kultūrainaviskas teritorijas Daugavas ielejā un tās apkārtnē, un tajā konstatēti Eiropas Savienības nozīmes aizsargājami biotopi un aizsargāmas augu un dzīvnieku sugas. Pacelšanās/nolaišanās trajektorija RWY 02, kas vērsta DR virzienā, daļēji šķērsotu AAA „*Augšdaugava*” ~1,5km attālumā. Ziņojuma autori secinājuši, ka būtiskākās ietekmes varbūtība šīs teritorijas kontekstā varētu būt saistāma ar pārlidojošo gaisa kuģu radīto troksni un sadursmes iespējām ornitofaunas saistībā. Attiecīgi papildus izvērstāks izsvēruma ir sagatavots, pieaicinot ornitofaunas ekspertu. Ietekmi uz citām dabas vērtībām un ekosistēmām, ņemot vērā arī salīdzinoši nelielo plānoto lidojumu intensitāti (3-4 lidojumi dienā, ja sasniegtu maksimāli prognozēto lidojumu apjomu), - Ziņojuma autori neidentificē.
- 6.3.4.2. Lidostas teritorijā ir paredzēts veikt koku un krūmu izciršanu ~34ha platībā. Kā norādīts Ziņojumā, ar kokiem un krūmiem darbības vieta ir aizaugusi pēdējo 20 gadu laikā, kad Lidosta nav intensīvi bijusi izmantota aviosatiksmes mērķiem. Šāds apaugums nav savienojams ar Lidostas pilnvērtīgu ekspluatāciju un ir pretrunā arī drošības prasībām, tādēļ prioritāte Paredzētās darbības realizācijas gadījumā tiek piešķirta drošības un ekspluatācijas prasībām, nevērtējot Lidostas teritorijā (tajā skaitā joslā starp skrejceļu un manevrēšanas ceļu) izcērtamos kokus un krūmus kā augstvērtīgu un saglabājamu dabas vidi ar augstu potenciālu bioloģiskās daudzveidības aizsargāšanai.
- 6.3.4.3. Putnu iespējama masveida pulcēšanās Lidostas teritorijas tuvumā ir gan no īpaši aizsargājamo sugu viedokļa, gan lidojumu drošības viedokļa ietekmi savstarpēji pastiprinošs faktors. Ietekmi uz ornitofaunu ietekmes uz vidi novērtējuma ietvaros ir vērtējis putnu faunas eksperts R.Lebuss, sniedzot atzinumus par Lidostas darbības atjaunošanas ietekmi uz savvaļas putnu populācijām gan 2014.gada 20.augustā, gan

2015.gada 18.aprīlī ar atzinuma papildinājumu. Novērtēts, ka Lidostai tuvākā zināmā regulāra migrējošo putnu koncentrēšanās vieta ir Pjītnovkas pļavas, kas atrodas aptuveni 16km attālumā no Lidostas, un zosu un citu ūdensputnu koncentrēšanās vietas zināmas arī Dvīetes un Ilūkstes palienēs, kas atrodas uz ZR aptuveni 20km attālumā no Lidostas. Sākotnēji, - t.i. 2014.gadā eksperts secinājis, ka bez teritorijas papildus apsekošanas pavasara un rudens migrāciju periodā ir neiespējami prognozēt, cik lielas putnu koncentrācijas un kādās vietās varētu būt novērojamas, tomēr vēlāk – jau zosu pavasara migrāciju periodā eksperts apsekojis Lidostu un tās perifēriju, kā arī aptaujājis vietējos ornitologus/putnu vērotājus. Tā rezultātā secināts, ka Lidosta atrodas vismaz 4 – 7km attālumā no tuvākajām zosīm nozīmīgajām pārlidojuma trasēm un koncentrēšanās vietām un eksperta vērtējumā darbības Lidostas teritorijā neradīs ietekmi uz migrējošām zosīm.

- 6.3.4.4. Attiecībā uz plānoto gaisa kuģu satiksmi eksperts norāda, ka, ņemot vērā konstatētās zosu koncentrēšanās vietas un pārlidojumu trases, gaisa kuģu pārlidojumi plānotajās trajektorijās var radīt ievērojamu ietekmi un riskus, kas pastāv noteiktu laika periodu – pavasara migrāciju laikā no 1.marta līdz 15.maijam un rudens migrāciju laikā no 1.septembra līdz 1.decembrim. Tādēļ eksperts atzīst, ka, ņemot vērā zosu pārlidojumu trašu un lidojumu trajektoriju tuvumu, Lidostai nepieciešams nodrošināt gaisa telpas uzraudzību ar radaru, lai operatīvi koriģētu lidmašīnu satiksmi zosu pavasara un rudens migrāciju laikā. Tāpat, lai samazinātu lidlauka un tā apkārtnējo teritoriju pievilcību putniem gan ligzdošanas, gan migrāciju periodā, tādējādi samazinot sadursmju risku ar lidmašīnām, nepieciešams novākt visu koku – krūmu apaugumu no Lidostas teritorijas un iespēju robežās arī tās perifērijā. Novērtējis Ziņojumu, Birojs konstatē, ka minētie pasākumi ir daļēji jau iestrādāti ietekmes uz vidi novēršanas un mazināšanas pasākumu kopumā. Ziņojuma 6.nodaļā norādīts, ka lidmašīnu sadursmju ar putniem novēršanai nepieciešams lidjoslā novākt kokaugu apaugumu un uzturēt tajā vidēji augstu līdz augstu (10–30 cm) zālaugu veģetāciju. Tāpat atzīts par nepieciešamu nodrošināt pastāvīgu dzīvnieku kontroli Lidostā un putnu atbaidīšanas pasākumus gaisa kuģu nolaišanās un pacelšanās laikā.
- 6.3.4.5. Papildus eksperts ir vērsis uzmanību uz iespējamām robežu rieta teritorijām ~100 m attālumā krūmainās pļavās no skrejceļa ZA gala. Eksperta ieskatā būtu rekomendējams novākt kokaugu apaugumu arī teritorijās, kas atrodas Lidostas tuvumā, jo tas mazina teritoriju pievilcību putniem un attiecīgi – palielina Lidostas drošumu. Biroja ieskatā būtu pamatoti noteikt, ka sadarbībā ar vietējo pašvaldību un attiecīgo zemju īpašniekiem vai tiesiskajiem valdītājiem lerosinātājam ir iespēju robežās jāizskata un jāparedz risinājumi koku un krūmu apauguma mazināšanai arī Lidostas apkārtnē esošajās zemēs. Tomēr šādas apauguma samazināšanas iespējas ir jāvērtē arī kopskatā ar apdzīvotu vietu tuvumu, rēķinoties, ka meža audze ierobežo trokšņa izplatīšanos no Lidostas teritorijas.
- 6.3.4.6. Novērtējusi Ziņojumu, tajā skaitā pārstrādāto Ziņojuma versiju, DAP ir izteikusi savu viedokli, tostarp iebildumus par Ziņojuma saturu un atsevišķiem tajā ietvertiem apgalvojumiem, par kuriem arī Birojs saglabā rezervētu attieksmi. Vienlaikus Birojs pievienojas DAP un atzīst, ka Ziņojumā ietvertais kopējais secinājums par to, ka ietekme no bioloģiskās daudzveidības, īpaši aizsargājamo dabas teritoriju, ainavas, kultūrvēsturiskās vides un rekreācijas resursu viedokļa nav sagaidāma būtiska, nav nepareizs. Secināms, ka DAP izteikto iebildumu pamatā ir galvenokārt jautājums par Ziņojumā izvēlēto ieteksmes formu, kas dažkārt neveicina komunikāciju un sadarbību, jo rada neviennozīmīgu iespaidu par sagatavotāju attieksmi. Ņemot vērā gan Ziņojumā, gan DAP atsauksmēs ietvertos secinājumus vai iebildumus, Birojs ar šo atzinumu norāda, ka Paredzētajai darbībai nepārprotami būs ietekme uz vidi, tajā skaitā arī uz ainavu un bioloģisko daudzveidību. Paredzētās darbības ietekmes būs gan tiešas, gan netiešas un akumulējošas, jo katrs šāds satiksmes infrastruktūras objekts ir

priekšnoteikums gan lokālām, gan plašākām pārmaiņām, tomēr nav sagaidāmas, ka Paredzētajai darbībai varētu būt tāda būtiska ietekme uz vidi, tajā skaitā no gaisa kuģu emisijām, kas izslēgtu vai ierobežotu tās realizāciju no bioloģiskās daudzveidības, īpaši aizsargājamo dabas teritoriju, ainavas, kultūrvēsturiskās vides un rekreācijas resursu viedokļa. Ja tiek realizēti Ziņojumā paredzētie un eksperta R. Lebusa rekomendētie pasākumi ietekmju pārvaldībai, Paredzētās darbības aprobežošanai nav pamata. Tāpat, lai gan Lidostas apkārtnē, tostarp pacelšanās un nolaišanās virzienos, ir kultūrvēsturiski objekti un ainaviski vērtīgas telpas, ar ietekmes uz vidi novērtējumu nav identificēti tādi apstākļi, lai aprobežotu Lidostas darbības atjaunošanu ar plānoto lidojumu apjomu. 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 zosu pārlidojumu trašu un lidojumu trajektoriju tuvumu, Lidostā nepieciešams nodrošināt gaisa telpas uzraudzību ar radaru, lai operatīvi reaģētu un pie nepieciešamības koriģētu gaisa satiksmi zosu pavasara un rudens migrāciju laikā. Gadījumā, ja tiek izstrādāts cits risinājums gaisa telpas un Lidostas apkārtnes uzraudzībai zosu pavasara un rudens migrāciju laikā, tas izstrādājams sadarbībā ar attiecīgās jomas sertificētu ekspertu.
- b) Lai samazinātu Lidostas teritorijas pievilcību putniem ligzdošanas un migrāciju periodā, tādējādi samazinot arī sadursmju risku, nepieciešams novākt visu koku un krūmu apaugumu no Lidostas teritorijas. Sadarbībā ar vietējo pašvaldību un attiecīgo zemju īpašniekiem vai tiesiskajiem valdītājiem Ierosinātajai ir iespēju robežās jāizskata un jāparedz risinājumi koku un krūmu apauguma mazināšanai arī tajās Lidostas apkārtnē esošajās zemēs, kur šādam apaugumam nav būtiska loma trokšņa izplatības ierobežošanai apbūves teritorijās.

6.3.5. Paredzētās darbības sociāli - ekonomiskie un drošuma aspekti, ar Lidostas darbību saistītie teritoriju izmantošanas nosacījumi un ietekme uz īpašumiem.

- 6.3.5.1. Atbilstoši Ziņojumam ar Paredzēto darbību ir sagaidāma arī vērā ņemama pozitīva ietekme, tajā skaitā sociāli-ekonomisko aspektu kontekstā. Tiek prognozēts, ka ekonomiskā atdeve pārsniegs finanšu un ekonomiskos ieguvumus konkrēto investīciju projektu ietvaros. Prognozēts, ka regulāra gaisa satiksmes pasažieru un kravu pārvadājumu pieejamība veicinās uzņēmējdarbības vides attīstību un investīciju piesaisti, darbaspēka mobilitāti, veicinās reģiona pieejamību un tūrisma attīstību, kā arī dažādos kultūras un izklaides iespējas, - kultūras apmaiņu un integrāciju. Novērtēts, ka reģionālajā, sociālajā un nacionālajā nozīmē Lidostas attīstībai ir liela nozīme, jo tā paplašinātu iekšzemes avioreisu tīklu austrumu virzienā.
- 6.3.5.2. Papildus Ziņojumā analizētajiem Birojs izsver ar vides ietekmēm saistītos jautājumus, kas attiecas uz teritoriju izmantošanu un īpašumiem. 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. 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 jātiek pārbaudītai paredzētās darbības ietekmei uz vidi, bet no šādas ietekmes būtiskuma jātiek 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). 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 tiešās ekonomiskās sekas, kas jāpārbauda katrā atsevišķā gadījumā.

- 6.3.5.3. No minētā izriet, ka ietekmes uz īpašumiem jautājums ir saistāms ar Paredzētās darbības ietekmes uz vidi līmeni, kas var radīt iedarbību uz īpašumu kā materiālo vērtību. Šādā izsvērumā jāvadās no apsvērumiem par ietekmes būtiskumu. 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.
- 6.3.5.4. 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 – kā arī ir izvirzījis obligātos nosacījumus, ar kādiem Paredzētā darbība un tās ietekme ir samazināma un uzraugāma. Ievērojot minēto, netiek konstatēts, ka ietekme uz materiālajām vērtībām un īpašumiem ar Paredzēto darbību būtu sagaidāma apjomā, kas būtu būtiska un nesamērīga.
- 6.3.5.5. 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.). 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 izvietojumam. 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).

6.3.5.6. Novērtējot šos ar teritoriju izmantošanu saistītos jautājumus kopskatā ar Daugavpils novada teritorijas plānojumā 2012.-2023.gadam un Ziņojumā ietvertu informāciju, Birojs konstatē, ka šobrīd vietējās pašvaldības teritorijas plānojums vēl neatspoguļo ar Lidostas darbību saistītās drošības zonas, tajā skaitā zonas, kur darbības veikšanai, kas veicina putnu koncentrāciju, saņemama civilās aviācijas aģentūras atļauja, zonas, kur objektu būvniecībai, kuru absolūtais augstums pārsniedz kontrolpunkta absolūto augstumu, saņemama Civilās aviācijas aģentūras atļauja, kā arī neatspoguļo Lidostas gaisa kuģu pacelšanās un nolaišanās 2km, 5km un 15km sektorus vai citas zonas Lidostas darbības kontekstā. Lidostas tiešā tuvumā, tajā skaitā pacelšanās/nolaišanās koridorā teritorijām ir noteikts galvenokārt lauksaimniecības teritoriju statuss (L2), arī rūpniecību teritorijas statuss (R1). Atbilstoši Daugavpils novada teritorijas plānojuma 2012.-2023.gadam teritoriju izmantošanas un apbūves noteikumu 98.2.punktam lauksaimniecības teritorijas L2 ir *vēsturiski blīvi apdzīvotas teritorijas, kuras var būt izvietotas gan ciemos, gan ārpus ciemiem un iezīmē pašreizējo koncentrētu apdzīvojamību vēsturisko sādžu teritorijās, ar mērķi veicināt novada teritorijas kultūrvēsturisko īpatnību saglabāšanu un nodrošināt blīvi apdzīvotai vietai atbilstošu vides kvalitāti.*

6.3.5.7. Birojs konstatē, ka teritoriju izmantošanas un apbūves nosacījumi, tajā skaitā aprobežojumi, kas saistāmi ar Lidostas tuvumu un gaisa satiksmes drošību jau izriet no normatīvajiem aktiem un nav sagaidāms, ka Paredzētā darbība pati par sevi varētu būt priekšnoteikums jaunu aprobežojumu veidu noteikšanai. Tomēr šie aprobežojumi attieksies uz Lidostas teritorijas apkārtni, ja Paredzētā darbība tiks realizēta un Lidosta tiks sertificēta kā lidlauks. Šobrīd Ziņojumā un arī vietējās pašvaldības teritorijas plānojumā precīzāka informācija par konkrētām vietām un teritorijām, uz kurām attieksies konkrētie no likuma „Par aviāciju” 41.pantā noteiktajiem ierobežojumiem, nav attēlota. Līdz ar to - Ierosinātājam, kā arī Daugavpils pilsētas un novada domei pie šiem jautājumiem būs jāstrādā un jānodrošina, ka skartā sabiedrības daļa tiek informēta un ierobežojošie nosacījumi, kas nepieciešami lidojumu drošībai, tiek ievēroti. **Kontekstā ar minēto Birojs nekonstatē nepieciešamību atzinumā ietvert papildus obligātos nosacījumus, ar kādiem Paredzētā darbība ir realizējama vai nav pieļaujama, jo konkrētās prasības jau izriet no normatīvajiem aktiem. Atbilstoši ar ārējiem normatīvajiem aktiem neregulētajam, - Lidostas ekspluatācija ir pieļaujama tikai tādā gadījumā, ja Paredzētās darbības ietvaros plānotās darbības Lidostas infrastruktūras attīstībai, pārbūvei un ekspluatācijai tiek nodrošinātas atbilstoši likuma „Par aviāciju” un saistīto normatīvo aktu, jo īpaši Ministru kabineta 2006.gada 1.augusta noteikumu Nr.636 „Noteikumi par civilās aviācijas lidlauku izveidošanu, sertifikāciju un ekspluatāciju”, prasībām un tiek saņemta atbilstīga lidlauka sertifikācija, kas apliecina, ka citu starpā ir izpildīti visi paredzētie drošības nosacījumi.**

Rezumējoši Birojs secina, ka Ierosinātāja ir izsvērusi risinājumus Paredzētās darbības realizācijai un sagaidāmās ietekmes vairākos aspektos, tajā skaitā – gaisa kvalitātes, trokšņa, augsnes

kvalitātes, ietekmes uz hidroloģisko režīmu, pazemes ūdeņiem un drenāžas apstākļiem, ietekmes uz bioloģisko daudzveidību un ainavu aspektā. Šāda novērtējuma rezultātā secināts, ka nav pamata aprobežot Paredzētās darbības realizāciju un atzīt, ka nosacītā „0” scenārija alternatīva, kas neparedzētu Lidostas infrastruktūras attīstību un pakāpenisku lidojumu intensitātes pieaugumu, būtu pieņemamāka. Ziņojuma autori nekonstatē limitējošus vai izslēdzošus apstākļus Paredzētās darbības realizācijai un uzskata, ka ietekmes nebūs būtiskas. Birojs jau iepriekš šajā atzinumā ir izteicis savu vērtējumu un viedokli par sagaidāmo ietekmi un tās pārvaldības un mazināšanas nolūkos ir izvirzījis papildus nosacījumus.

Biroja atzinums ir kompetentās iestādes viedoklis par Ierosinātā 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. Lukšēvics

2015.gada 4.decembrī



